

# **Rozvoj cestovního ruchu se zaměřením na cykloturistiku a možnosti financování na příkladu města Uherské Hradiště**

Bc. Kateřina Surová

---

Diplomová práce  
2012



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
akademický rok: 2011/2012

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Kateřina SUROVÁ**  
Osobní číslo: **M100684**  
Studijní program: **N 6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Rozvoj cestovního ruchu se zaměřením  
na cykloturistiku a možnosti financování na příkladu  
města Uherské Hradiště**

Zásady pro vypracování:

### Úvod

#### I. Teoretická část

- Stanovte a vysvětlete základní pojmy týkající se cestovního ruchu a cykloturistiky.

#### II. Praktická část

- Charakterizujte území Uherského Hradiště.
- Zmapujte současný stav problematiky cestovního ruchu a cykloturistiky včetně finančních zdrojů v Uherském Hradišti.
- Zpracujte SWOT analýzu týkající se cestovního ruchu se zaměřením na cykloturistiku v Uherském Hradišti.
- Navrhněte možnosti zlepšení rozvoje cykloturistiky v Uherském Hradišti.

### Závěr

Rozsah diplomové práce: cca 70  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- [1] Cykloatlas Česko 1:75000. 1.vyd. Vizovice: SHOCart, 2008. 328 s.  
ISBN 978-80-7224-626-7.  
[2] JAKUBÍKOVÁ, D. Marketing v cestovním ruchu. Praha: Grada Publishing, 2009. 288 s.  
ISBN 978-80-247-3247-3.  
[3] Ministerstvo dopravy ČR. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. 1. vyd.  
Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2006. 40 s. ISBN 80-86502-11-2.  
[4] PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. Cestovní ruch: Výkladový slovník. 1. vyd. Praha:  
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2002. 433 s.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Pavel Grebeníček  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání diplomové práce: 26. března 2012  
Termín odevzdání diplomové práce: 2. května 2012

Ve Zlíně dne 26. března 2012



prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
děkanka



RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.  
ředitel ústavu

## PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby<sup>1</sup>;
- diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3<sup>2</sup>;
- podle § 60<sup>3</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

<sup>1</sup> zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledků obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlázení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

<sup>2</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

- (3) Do práva autorského také nezasažuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

<sup>3</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat náhrady chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60<sup>4</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 24. 4. 2012

Lucová

<sup>4</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídí k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

## **ABSTRAKT**

Diplomová práce se zabývá cestovním ruchem a cykloturistikou v České republice a na území města Uherského Hradiště.

V teoretické části jsou vysvětleny základní pojmy týkající se cestovního ruchu a cykloturistiky a popsána teoretická východiska řešených oblastí. Dále se tato část zabývá stručnou charakteristikou klíčové legislativy, která řeší problematiku cestovního ruchu a cyklistické dopravy v ČR.

Praktická část zahrnuje popis cestovního ruchu a cykloturistiky v ČR, charakteristiku území města Uherského Hradiště a mapování současného stavu cestovního ruchu a cykloturistiky v tomto území. V závěrečné části jsou na základě výsledků plynoucích z provedených analýz vytyčeny problémové oblasti a navrhována řešení na zlepšení rozvoje cykloturistiky na území města Uherského Hradiště.

Klíčová slova: Cestovní ruch, cykloturistika, cyklistická komunikace, cyklostezka, cyklotrasa, Uherské Hradiště

## **ABSTRACT**

The master's thesis deals with tourism and cycling in the Czech Republic and in the town of Uherské Hradiště.

The theoretical part explains basic terms focused on tourism and cycling, and tries to define theoretical starting points for possible solutions. This section further discusses in brief the characteristics of key legislation concerning the issues of tourism and cycling in the Czech Republic.

The practical part presents a description of tourism and cycling in the Czech Republic, the nature of the town Uherské Hradiště, and maps the current status of tourism and cycling in this area. The final section gives an outline of problem areas based on the results of analyses performed, and presents a proposal for possible solutions aimed at improving the development of cycling in and around the town of Uherské Hradiště.

Keywords: Tourism, cycling, cycling routes, cycle paths, cycle tracks, Uherské Hradiště

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu mé diplomové práce Ing. Pavlu Grebeníčkoví za odborné vedení, cenné rady a připomínky, a také za ochotu a věnovaný čas.

Dále bych ráda poděkovala Mgr. Jiřímu Baroušovi za cenné informace, podporu, ochotu a věnovaný čas.

Poděkování rovněž patří příteli a rodině za podporu a trpělivost, nejen při vzniku diplomové práce, ale i během celého studia.

*„Jezdit na kole neznamená jen slepě šlapat do pedálů, ale jezdit v první řadě s rozmyslem.“*

Andrej Halada

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

# OBSAH

<b>ÚVOD .....</b>	<b>11</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST .....</b>	<b>12</b>
<b>1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA A ZÁKLADNÍ POJMY .....</b>	<b>13</b>
1.1 CESTOVNÍ RUCH .....	13
1.1.1 Definice cestovního ruchu.....	13
1.1.2 Základní pojmy cestovního ruchu .....	16
1.1.3 Typologie cestovního ruchu .....	17
1.1.4 Předpoklady cestovního ruchu .....	22
1.1.5 Teorie trhu cestovního ruchu .....	24
1.2 CYKLOTURISTIKA.....	25
1.2.1 Definice cykloturistiky.....	25
1.2.2 Základní pojmy vztahující se k cykloturistice .....	27
1.2.3 Značení cyklotras .....	28
1.2.4 Základní kategorizace značených cyklotras.....	33
<b>2 LEGISLATIVNÍ ZAKOTVENÍ .....</b>	<b>34</b>
2.1 LEGISLATIVNÍ ZAKOTVENÍ CESTOVNÍHO RUCHU V ČR .....	34
2.2 LEGISLATIVNÍ ZAKOTVENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY A CYKLISTIKY V ČR.....	35
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>38</b>
<b>3 POPIS CESTOVNÍHO RUCHU V ČR.....</b>	<b>39</b>
3.1 ATRAKTIVITA ČESKÉ REPUBLIKY Z POHLEDU CESTOVNÍHO RUCHU .....	39
3.1.1 Současný trend cestovního ruchu.....	39
3.1.2 Postavení České republiky v mezinárodním cestovním ruchu .....	39
3.1.3 Návštěvnost České republiky .....	40
3.2 EKONOMIKA CESTOVNÍHO RUCHU .....	42
3.2.1 Postavení cestovního ruchu v rámci českého hospodářství .....	43
3.2.2 Ekonomické přínosy a překážky rozvoje cestovního ruchu.....	48
3.3 VLIV CESTOVNÍHO RUCHU NA ROZVOJ ÚZEMNÍCH CELKŮ.....	49
3.4 SHRUTÍ CESTOVNÍHO RUCHU .....	49
<b>4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA A CYKLOTURISTIKA V ČR.....</b>	<b>51</b>
4.1 HISTORIE CYKLISTIKY A CYKLOTURISTIKY .....	51
4.2 KLADY A ZÁPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....	52
4.2.1 Pozitiva.....	52
4.2.2 Negativa .....	53
4.3 VÝZNAM CYKLOTURISTIKY VE VZTAHU K CESTOVNÍMU RUCHU .....	53
4.4 MAPOVÁNÍ ZÁJMU LIDÍ O CYKLOTURISTIKU V ČR.....	54
4.5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ V ČR .....	57
4.5.1 Základní síť cyklotras.....	57
4.5.2 Počet cyklostezek .....	58



4.5.3	Dálkové trasy .....	61
4.5.4	Významné cyklotrasy/stezky .....	64
4.6	MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....	65
4.6.1	Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI).....	66
4.6.2	Strukturální fondy .....	67
4.7	INSTITUCIONÁLNÍ A KONCEPČNÍ ZAJIŠTĚNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....	71
4.7.1	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy.....	71
4.7.2	Kraje .....	73
4.7.3	Města, obce a mikroregiony .....	74
4.7.4	Další zainteresované subjekty .....	75
4.8	SHRNUTÍ CYKLISTICKÉ TEMATIKY .....	76
<b>5</b>	<b>CESTOVNÍ RUCH A CYKLOTURISTIKA NA PŘÍKLADU MĚSTA UHERSKÉ HRADIŠTĚ.....</b>	<b>78</b>
5.1	VYMEZENÍ ÚZEMÍ UHERSKÉHO HRADIŠTĚ .....	78
5.1.1	Geografické vymezení .....	78
5.1.2	Kulturně historické vymezení .....	79
5.2	STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA MĚSTA UHERSKÉ HRADIŠTĚ.....	80
5.2.1	Historie .....	82
5.2.2	Doprava .....	83
5.2.3	Trh práce .....	84
5.2.4	Hospodářství .....	84
5.3	CESTOVNÍ RUCH V UHERSKÉM HRADIŠTI.....	85
5.3.1	Podpora cestovního ruchu .....	86
5.3.2	Kultura a tradice .....	89
5.3.3	Památky .....	91
5.3.4	Vinařská turistika .....	93
5.3.5	Bařův kanál .....	96
5.3.6	Park Rochus .....	96
5.3.7	Nejvýznamnější akce .....	97
5.4	CYKLOTURISTIKA V UHERSKÉM HRADIŠTI .....	99
5.4.1	Mapování sítě komunikací pro cyklisty .....	99
5.4.2	Doprovodná infrastruktura pro cyklisty .....	103
5.4.3	Finanční podpora a možnosti financování .....	104
5.4.4	Cykloturistika a vinařská turistika .....	105
5.4.5	Cyklokonference 2011 v Uherském Hradišti .....	108
5.5	SHRNUTÍ CESTOVNÍHO RUCHU A CYKLOTURISTIKY V UHERSKÉM HRADIŠTI .....	109
5.6	SWOT ANALÝZA CESTOVNÍHO RUCHU A CYKLOTURISTIKY V UH. HRADIŠTI.....	111
5.7	VYTYČENÍ PROBLÉMOVÝCH OBLASTÍ ROZVOJE CYKLOTURISTIKY V UH. HRADIŠTI .....	113
<b>6</b>	<b>NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ ROZVOJE CYKLOTURISTIKY V UHERSKÉM HRADIŠTI .....</b>	<b>114</b>
6.1	NEVYHOVUJÍCÍ LEGISLATIVA .....	114
6.1.1	Současný stav .....	114

6.1.2	Návrh.....	115
6.2	NEUCELENÁ SÍŤ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ V CENTRU MĚSTA.....	116
6.2.1	Současný stav .....	116
6.2.2	Návrh.....	117
6.3	NEDOSTATEČNÁ SÍŤ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ V LOKALITĚ MAŘATICE.....	121
6.3.1	Současný stav .....	121
6.3.2	Návrh.....	122
6.4	NEVYHOVUJÍCÍ DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA .....	124
6.4.1	Současný stav .....	124
6.4.2	Návrh.....	124
6.5	DALŠÍ DOPORUČENÍ.....	128
6.5.1	Půjčovna jízdních kol.....	128
6.5.2	Propagační materiály a další akce související s vinařskými stezkami .....	128
6.5.3	Odstraňování nebezpečných úseků .....	128
6.5.4	Zpřehlednění značení, propojování cyklistických komunikací.....	129
6.5.5	Další možné finanční příjmy pro cyklodopravu.....	129
<b>ZÁVĚR .....</b>		<b>130</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>		<b>132</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>		<b>139</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>		<b>141</b>
<b>SEZNAM TABULEK.....</b>		<b>143</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>		<b>144</b>

## ÚVOD

Práce se především věnuje tématu cestovního ruchu se zaměřením na cykloturistiku, které je v závěru vztažené na příklad města Uherské Hradiště. Cestovní ruch je stále aktuální téma i v dnešní moderní době. Jedná se v podstatě o celosvětový fenomén, který patří vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem ke třem největším exportním odvětvím. Také velmi pozitivně působí na národní i světové ekonomiky, protože zasahuje do celé řady ekonomických i mimoekonomických oblastí společnosti. O cykloturistice se dá také mluvit, jako o fenoménu poslední doby, protože tato aktivita či sport je celosvětově oblíbená u populace. Jen v České republice během půl roku na kolo usedne necelých 5 milionů obyvatel. Cykloturisté jsou i určitým finančním přínosem pro rozpočty obcí, a proto se tato oblast podporuje a staví se nové cyklostezky, cyklopruhy, upravuje se legislativa. Jednoduše řečeno, cyklistická doprava je „boomem“ dnešní doby. Navíc města Pardubice a Uherské Hradiště byla vybrána jako vzorová města pro cykloturistiku v tuzemsku a zapojila se do různých projektů týkající se dané problematiky, protože mají nejlepší předpoklady a příhodné podmínky stát se cyklistickými velmocemi.

Cílem mé práce je vysvětlit základní pojmy týkající se cestovního ruchu a cykloturistiky, zmapovat současný stav problematiky cestovního ruchu a cykloturistiky včetně finančních zdrojů a navrhnout možnosti zlepšení rozvoje cykloturistiky v Uherském Hradišti. K dosažení cíle byly použity metody: analýza dokumentů, metoda komparace, terénní průzkum, vlastní zkušenost a swot analýza.

Práce je rozdělena na dvě části, a to na teoretickou a praktickou část. V teoretické části jsou vysvětleny základní pojmy týkající se cestovního ruchu a cykloturistiky a popsána teoretická východiska řešených oblastí, jako například definice, typologie, předpoklady či základní kategorizace cyklotras. Dále se tato část zabývá stručnou charakteristikou klíčové legislativy, která řeší problematiku cestovního ruchu a cyklistické dopravy v ČR. Praktická část je rozčleněna na čtyři velké kapitoly, které jsou dále rozděleny do několika podkapitol. Kapitoly popisují cestovní ruch v ČR a cyklistickou dopravu a cykloturistiku v ČR, a zároveň demonstrují důležitost a významnost dané problematiky pomocí tabulek a grafů. Další kapitola se zabývá cestovním ruchem a cykloturistikou na příkladu města Uherské Hradiště, charakterizuje území města UH, mapuje současný stav cestovního ruchu a cykloturistiky a vytyčuje nedostatky řešené tematiky. Poslední kapitola navazuje na uvedené problémy a uvádí návrhy a doporučení na odstranění vytyčených problémových oblastí.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA A ZÁKLADNÍ POJMY

Na úvod je nezbytné vymezit si základní terminologii, tedy v první řadě definovat cestovní ruch a cykloturistiku. Dále základní pojmy vztahující se k těmto oblastem a jiné důležité termíny a předpoklady.

## 1.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch nebo také turismus<sup>1</sup> patří neodmyslitelně k dnešní moderní době. Jedná se o celosvětový fenomén, který patří vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem ke třem největším exportním odvětvím. Cestovní ruch se také stává stále důležitějším faktorem rozvoje národních ekonomik i ekonomiky světové, protože zasahuje do celé řady ekonomických i mimoekonomických oblastí společnosti.

Stále více lidí cestuje z jednoho místa na jiné za účelem poznání, rekreace, zábavy, adrenalinu a jiných důvodů, čímž dochází k dynamickému rozvoji cestovního ruchu. Fenomén cestovního ruchu bývá také označován jako složitý socioekonomický jev.

### 1.1.1 Definice cestovního ruchu

Jelikož existuje mnoho definic, tak byly vybrány jen některé z nich. Definice cestovního ruchu se skládají zpravidla z několika složek. Obecně se cestovní ruch definuje jako krátkodobý přesun z jednoho místa na jiné místo za účelem poznání, rekreace apod.

V průběhu vývoje cestovního ruchu se mění i přístup k jeho vymezení a definování.

Za první významný mezník v oblasti formulace cestovního ruchu je považován rok 1942, kdy švýcarští profesori, klasici a průkopníci W. Hunziker a K. Krapfa vydali publikaci „Základy všeobecné nauky cestovního ruchu“, v níž položili základ ucelené teorie cestovního ruchu. Cestovní ruch zde definují jako „souhrnné označení vztahů a jevů vznikajících na základě cesty a pobytu nerezidentů, pokud se pobytem nesleduje usídlení a pokud s ním

---

<sup>1</sup> Slovo „turismus“ je anglického, resp. francouzského původu. V odborné literatuře je možné se setkat i s ekvivalentním označením „cestovní ruch“, tedy s překladem německé terminologie „Reiseverkehr“. Výrazy „turismus“ a „cestovní ruch“ je možné považovat za synonyma. (Palatková a Zichová, 2011)

není spojena žádná výdělečná činnost“. Tato definice se stala východiskem pro další vývoj definování cestovního ruchu a byla dlouho přijímána odborníky.

Za druhý důležitý mezník lze považovat rok 1991, kdy byla Světovou organizací cestovního ruchu UNWTO<sup>2</sup> v kanadské Ottavě uspořádána Mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu. Na této konferenci byl podán 250 představiteli z 91 zemí návrh na unifikaci základních pojmů související s turismem a cestováním na národní i mezinárodní úrovni, a který přinesl jasnější vymezení a klasifikaci většiny používaných pojmů z oblasti cestovního ruchu. Za cestovní ruch (turismus) se považuje „činnost osoby cestující na přechodnou dobu (u mezinárodního cestovního ruchu maximálně jeden rok, u domácího šest měsíců) do místa mimo trvalé bydliště, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě“. Na konferenci bylo také deklarováno, že cestovní ruch je nejenom důležitým faktorem světového obchodu, ale i účinným faktorem ekonomického, sociálního a kulturního rozvoje národních celků. V roce 2008 byla definice upravena tak, že cestovní ruch může vznikat i za účelem obchodování čili do cestovního ruchu se nově zahrnují i služební, obchodní či jinak pracovní motivované cesty, jejichž zdroje úhrady vyplývají z pracovního poměru za zaměstnavatele v místě bydliště nebo v místě sídla firmy. (Foret a Foretová, 2001; Indrová, 2009; Malá, 1999; Palatková a Zichová, 2011; Ryglová, 2009)

Další definicí cestovního ruchu je „komplexní, mnoha oblastmi a z mnoha hledisek se prolínající společenský jev bez jakýchkoli pevně stanovených hranic, který je synergickým souhrnem všech jevů, vztahů a dopadů v časoprostorovém kontextu, souvisících s narůstající mobilitou lidí, motivovanou uspokojováním jejich potřeb v oblasti využití volného času, rekreace, cestování a poznání, dále v oblasti sociální, kulturní a v dalších oblastech. Jevovou náplní cestovního ruchu jsou především souhrnné aktivity jeho účastníků, procesy související s budováním a provozováním zařízení poskytujícím těmto účastníkům služby, aktivity spojené s rozvojem a ochranou zdrojů pro jeho funkci, souhrn politických a veřejnosprávních aktivit, propagace a regulace cestovního ruchu, mezinárodní spolupráce

---

<sup>2</sup> UNWTO – Světová organizace cestovního ruchu (United Nations World Tourism Organization), vznikla přeměnou organizace nevládního charakteru IUOTO na vládní organizaci WTO, jejíž stanovy nabyly platnost v roce 1974. V témže roce k těmto stanovám přistoupila i tehdejší ČSSR. Od roku 2003 je UNWTO specializovanou agenturou OSN pro oblast cestovního ruchu. Sídlo je v Madridu. (MMR; UNWTO)

a současně i reakce místních komunit a ekosystémů na uvedené aktivity“ (Pásková a Zelenka, 2002, s 6-7)

Hesková (2006) si pod pojmem cestování a cestovní ruch představuje „činnost lidí, kteří cestují na místa mimo své běžné prostředí anebo zde pobývají za účelem zábavy, pracovní nebo z jiných důvodů“.

Holeček, Mariot a Střída (2001) píší o cestovním ruchu, že zabírá široké spektrum lidských činností spojených především s využitím volného času a řadí jej do nevýrobních oblastí, tedy do sféry služeb. Dále zmiňují jeho přínosy v podobě různorodého poznání a vhodného odpočinku, který má význam pro uchování zdraví a pro obnovu pracovních sil.

Horner spolu se Swarbrookem (2003, s 53) tvrdí, že se jedná o „krátkodobý přesun lidí na jiná místa, než jsou místa jejich obvyklého pobytu, za účelem pro ně příjemných činností“.

“Cestovním ruchem se rozumí soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestou a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném času, za účelem zotavení, poznání, společenského kontaktu, kulturního a sportovního vyžití, lázeňského léčení a pracovních cest“, domnívá se Oriška (1999, s 5). Z definice lze vyvodit že, cestovní ruch je pro člověka pocit nedostatku něčeho, co je pro jeho život žádoucí a co ho pobízí k určitému chování.

Petrů (1999) formuluje cestovní ruch jako „dočasnou změnu místa pobytu, tj. cestování a přebývání mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném času, a to za účelem rekreace, rozvoje poznání a pojení mezi lidmi“ a dále dodává, že „cestovní ruch lze považovat za jiný výraz pro cestování“.

Ryglová (2009) má za to, že „cestovní ruch by měl být chápán jako průmysl poskytující veškeré služby spojené s cestováním a turistikou“.

Podle Václava Hrala (2002) bývá cestovní ruch také označován jako „průmysl bez továrnických komínů“.

„Cestovní ruch by měl být viděn jako spolupráce mezi poptávkou a nabídkou“, myslí si Doswell (1997).

Z výše uvedeného plyne, že cestovní ruch nelze přesně definovat, protože se autoři zaměřují ve svých definicích především na různé stránky turismu, mnohdy je formulace ovlivněna i z hlediska vědní disciplíny, z které je cestovní ruch zkoumán. Turismus je tedy nut-

no chápat ze dvou hledisek, a to jako oblast spotřeby a jako oblast podnikatelských příležitostí a významnou součást ekonomiky.

### 1.1.2 Základní pojmy cestovního ruchu

**Cestující** je osoba, která cestuje z jednoho místa na druhé, a tato místa se nemusí nacházet na území jednoho státu. Jedná se například o návštěvníky, turisty, výletníky, přistěhovalce, studenty, utečence, diplomaty, projíždějící a jiné. Ne všichni se započítávají do statistik cestovního ruchu. (Drobná a Morávková, 2004; Pásková a Zelenka, 2002, s 48)

**Výletník** je dočasný (jednodenní) návštěvník, který se v navštíveném místě či zemi zdrží pouze jeden den, tedy nepřenocuje a do 24h se vrátí do místa svého obvyklého pobytu anebo se jedná také o účastníka výletu. (Pásková a Zelenka, 2002, s 319; Ryglová, 2009)

**Turista** je cestující nebo dočasný návštěvník, který se v navštíveném místě zdrží více než 24h (minimálně jednou přenocuje) za účelem využití volného času. Na území však nebude pobývat déle než jeden rok. (Pásková a Zelenka, 2002, s 295; Ryglová, 2009)

**Návštěvník** je každá osoba, která cestuje do jiného místa, než je místo jejího trvalého pobytu na dobu nepřevyšující 6 měsíců v případě domácího cestovního ruchu a v případě mezinárodního cestovního ruchu 12 měsíců, přičemž hlavní účel návštěvy je jiný než výkon výdělečné činnosti. (Foret a Foretová, 2001; Hesková, 2006)

**Rezident** neboli stálý obyvatel je v mezinárodním cestovním ruchu chápán jako fyzická osoba žijící v dané zemi alespoň jeden rok, v případě domácího cestovního ruchu se jedná o osobu, která žije na daném místě minimálně 6 měsíců. (Ryglová, 2009)

**Volný čas** je část mimopracovní doby, v níž není vykonávána žádná nutná činnost a která je využívá na základě vlastního rozhodnutí člověka především pro oddech, rozvoj osobnosti a pro jinou zájmovou činnost. (Jakubíková, 2009)

**Ekonomika cestovního ruchu** je širším pojmem než průmysl cestovního ruchu, protože mimo aktivit zahrnutých do průmyslu, sem spadají i ekonomické aktivity spojené s realizací cestovního ruchu. (Ryglová, 2009)

**Průmysl cestovního ruchu** je soubor ubytovacích, stravovacích služeb a dalších aktiv soukromého i veřejného sektoru, které jsou potřebné k uspokojení potřeb návštěvníků. Jedná se tedy služby. (Pásková a Zelenka, 2002, s 229-230; Ryglová, 2009)



**Satelitní účet cestovního ruchu** je specifický ekonomický účet cestovního ruchu, který je tvořen celou řadou ukazatelů zachycujících a kvantifikujících ekonomické a sociální aspekty cestovního ruchu. Díky satelitnímu účtu je možno identifikovat a prokázat podíl cestovního ruchu na výkonu jednotlivých odvětví a celkové přínosy cestovního ruchu pro národní ekonomiku. (Pásková a Zelenka, 2002, s 260; Ryglová, 2009)

**Služba** je činnost, kterou může jedna strana nabídnout druhé straně, je naprosto nehmátelná, neměřitelná a nevytváří žádné nabyté vlastnictví. (Jakubíková, 2009)

**Destinace cestovního ruchu** představuje geografický prostor, který si návštěvník vybírá jako cíl své cesty, neboť pro tento prostor je typická velká koncentrace atraktivit, služeb a další infrastruktura. (Jakubíková, 2009; Palatková, 2006)

**Zdrojová země** je země s největším počtem výjezdů turistů. (Ryglová, 2009)

**Turistika** je částí cestovního ruchu, jedná se o aktivní pohybovou formu, kdy se účastníci pohybují vlastní silou nebo za pomoci síly zvířat, ale ne motorizovaně. (Ryglová, 2009)

**Cestovní kancelář** neboli touroperator je základní provozní jednotka cestovního ruchu, která nabízí, rezervuje a prodává vlastní zájezdy a zprostředkovává další služby spojené s cestovním ruchem jednotlivým zájemcům. (Orieška, 1999; Pásková a Zelenka, 2002, s 44-45)

**Cestovní agentura** je organizace neboli zprostředkovatel, který prodává zájezdy vytvořené cestovními kanceláři. (Pásková a Zelenka, 2002, s 44)

### 1.1.3 Typologie cestovního ruchu

Typologie cestovního ruchu znamená podle odborné literatury rozčlenění cestovního ruchu na jednotlivé druhy a formy.

**Druhy cestovního ruchu** kladou důraz na motivy podle převažujících zájmů, které vedou obyvatele k účasti na cestovním ruchu. Někteří autoři dělí druhy ještě na základní a specifické.

Mezi základní druhy cestovního ruchu patří:

- **Rekreační CR** – je realizován obvykle ve vhodném rekreačním prostředí, jehož cílem je odpočinek a reprodukce fyzických a psychických sil. Nejedná se pouze o pasivní relaxaci, ale také o aktivní odpočinek ve formě sportovních her, aktivit, zájmů, koníčků, kutilství atd. Představuje nejširší účast obyvatelstva na cestovním ru-

chu a určitým specifickým typem rekreačního cestovního ruchu je i chataření a chalupaření.

- **Kulturně poznávací CR** – se zaměřuje především na poznávání kulturně-historických památek, tradic a zvyků. Plní významnou vzdělávací funkci a přispívá k rozšíření kulturně-společenského rozhledu účastníků. Jedná se především o návštěvu hradů, zámků, staveb lidové architektury, muzeí, galerií, obrazáren, knihoven, divadelních představení, festivalů, parků a dalších.
- **Náboženský CR** – označován také jako poutní turistika, kde hlavní motivací je návštěvení poutních a posvátných míst či návštěva církevních památek anebo slavností s církevní tematikou.
- **Vzdělávací CR** – cílem je něco nového se naučit, získat nové dovednosti a znalosti. Tomu je také přizpůsobena cesta a pobyt. Může se jednat o zájezdy s výukou cizích jazyků, jízdy na koni, jógy, zájezdy do významných archeologických nalezišť s odborným výkladem.
- **Společenský CR** (etnický či krajanský) – je motivován návštěvou příbuzných nebo místa, odkud pocházejí předci. Tento druh je charakteristický silnými citovými vazbami, ale také navazováním nových kontaktů.
- **Zdravotní CR** (lázeňsko-léčebný) – hlavním důvodem jsou cesty do lázní nebo jiných rekreačních center s příznivým zdravotním prostředím za účelem zdravotní prevence, rehabilitace, rekonvalescence apod.
- **Sportovní CR** – zahrnuje krátkodobé i dlouhodobé pobyty se sportovní náplní s cílem udržet či posílit zdraví a fyzickou zdatnost, ale i pasivní účast v roli diváka na sportovních akcích.
- **Přírodní CR** – poznávání přírody a života v ní návštěvou zejména nedotčených, výjimečných a atraktivních přírodních míst a krajín vyznačujících se svou jedinečností, například přírodních rezervací, národních parků, chráněných krajinných oblastí atd.
- **Dobrodružný CR** – je spojený s nebezpečím, testováním fyzických i morálních vlastností v boji s přírodou. Jde například o lovecké výpravy, extrémní sporty, sjezdy divokých řek, výpravy do ledových oblastí apod.

- **Profesní CR** – je součástí výkonu služebních povinností a probíhá zpravidla v pracovním čase účastníků. Zahrnuje obchodní služební cesty, účast na kongresech, veletrzích, výstavách a jiné.

Do specifických (perspektivních) druhů cestovního ruchu spadá například:

- **Nákupní CR** – představuje cesty za výhodnými nákupy.
- **Městský CR** – láká účastníky svými atraktivitami, historií, památkami, službami, ale i výhodnými nákupy
- **Stimulační (incentivní) CR** – cílem je motivovat zaměstnance k vyšším výkonům formou soutěží, kdy nejlepší získají zájezd pro sebe případně i svou rodinu.
- **Venkovský CR** – je vícedenní pobyt s rekreačními aktivitami na venkově.
- **Zábavní a atrakční CR** – představuje výstavbu zábavních center v podobě Legolandu, Miniatur památek, Pratra ve Vídni, Disneylandu, aquaparků a jiných, především tam, kde nejsou vhodné přírodní podmínky pro ostatní druhy CR.
- **Gurmánský CR** – jedná se o ochutnávání a poznávání jídel a nápojů cizích zemí a krajů, v ČR se jedná zejména o vinobraní či zvěřinové hody.
- **Kongresový CR** – znamená návštěvu konferencí, symposií, kongresů, které mají odborný výklad. Místo konání akce musí poskytovat dostatečnou ubytovací i stravovací kapacitu a zároveň musí mít i určitou etickou úroveň.
- **Lovecký CR** – jedná se o individuální akce pro malé skupiny, kdy cílem je lov zvěře.
- **Veletržní CR** – určený zejména k propagaci a k výměně poznatků mezi zaměstnancem a účastníkem.
- **Dobrodružný CR** – má mnoho specifických podob ať už ve formě paraglidingu, base jumping (skoky z vysokých budov), bungee jumping, vysokohorské turistiky, horolezectví, canyoningu, raftingu, cyklistiky v náročném terénu, a jiných.
- **Tematicky zaměřený CR** – který se u nás rozvíjí ve formě vinařství, pivovarnictví, sklářství, apod.)
- **Cykloturistika** – je také perspektivním druhem cestovního ruchu; kterou se budeme podrobně zabývat dále.

- **A mnohé další.** (Drobná a Morávková, 2004; Foret a Foretová 2001; Hesková, 2006; Holeček, Mariot a Střída, 2001; Indrová, 2009; Jakubíková, 2009; Pásková a Zelenka, 2002; Ryglová, 2009)

Uvedený výčet nezahrnuje všechny druhy cestovního ruchu a může se dále rozšiřovat.

**Formy cestovního ruchu** se zabývají především různými příčiny, důsledky a způsobem realizace v závislosti na geografických, ekonomických, společenských a jiných podmínkách. Rozlišují se i kvalifikační kritéria.

- **Z geografického hlediska:**
  - **Domácí CR** – zahrnuje cesty domácího obyvatelstva uvnitř jejich státu. Cestující nepřekračují hranice svého státu.
  - **Zahraniční CR** – je spojen s cestováním a pobytem rezidentů v zahraničí čili dochází vždy k překračování hranic jednoho či více států.
  - **Aktivní CR (incoming)** – zahraniční návštěvníci přijíždí do cílové země a jejich výdaje se v navštíveném státu projevují v aktivech platební bilance daného státu.
  - **Pasivní CR (outgoing)** - výjezdy tuzemských turistů do zahraničí, jejichž výdaje se v mateřské zemi projevují v pasivech platební bilance státu.
  - **Tranzitní CR** – jedná se o průjezd cestujícího přes území určitého státu, aby dosáhl cíle své cesty v jiném státu, anebo se jedná o pohyb cestujícího v letištním prostoru při mezipřistání letadla, aniž by procházel celním odbavením a pasovou kontrolou.
  - **Vnitřní CR** – zahrnuje domácí cestovní ruch, tj. cesty obyvatel po vlastní zemi a aktivní cestovní ruch, tj. cesty a pobyt cizinců v dané zemi.
  - **Národní CR** – součástí je domácí cestovní ruch a pasivní zahraniční cestovní ruch, tzn. výjezdové cesty obyvatel dané země do cizích destinací.
  - **Mezinárodní CR** – tvoří aktivní a pasivní cestovní ruch. Zahrnuje veškerý cestovní ruch, při němž dochází k překročení hranice státu.
- **Z hlediska způsobu financování:**

- **Komerční (volný) CR** – veškeré výdaje si hradí účastník sám z vlastních zdrojů, nejsou zde žádné podmínky.
- **Sociální (vázaný) CR** – účast je vázána na splnění určitých podmínek, například členství v organizaci či pacient v lázeňském cestovním ruchu. Jedná se tedy o kombinaci úhrady služeb ze společenských fondů (podnikové, fondy kultury, z nemocenského pojištění apod.).
- **Z hlediska vztahu k platební bilanci:**
  - **Aktivní CR** – příjezdy zahraničních návštěvníků znamenají příliv devizových prostředků do platební bilance navštíveného státu. Zahraniční návštěvníci v dané zemi spotřebovávají zboží a využívají služby, což je určitou formou exportu.
  - **Pasivní CR** – cesty turistů do zahraničí odčerpávají devizové prostředky z platební bilance daného státu. Jedná se o jev podobný dovozu, kdy si obyvatelé cestující do zahraničí mění tuzemskou měnu za zahraniční za účelem nákupu zboží či služeb v jiné zemi.
- **Podle délky pobytu:**
  - **Výletní CR** – délka pobytu je kratší než jeden den bez přenocování.
  - **Krátkodobý CR** - délka pobytu zpravidla do tří přenocování.
  - **Dlouhodobý CR** – jedná se o více než tři přenocování, ale ne více než 6 měsíců v domácím cestovním ruchu a ne více než 1 rok v zahraničním cestovním ruchu.
- **Podle způsobu organizování:**
  - **Organizovaný CR** – cestu a pobyt zajišťují především cestovní kanceláře či jiné podnikatelské subjekty. Účastník cestovního ruchu si kupuje v podstatě předem připravený soubor služeb, tj. zájezd.
  - **Neorganizovaný CR** – služby a program si obstarává především účastník sám nebo částečně využívá služeb zprostředkovatelů (rezervace letenek, výměna valut).
- **Podle počtu účastníků:**

- **Individuální CR** – účastník cestuje sám nebo s rodinou, předností je seberealizace při tvorbě programu a libovolném přizpůsobování se podmínkám. Typickým příkladem individuálního cestovního ruchu je individuální chatová rekreace, tzv. druhé bydlení.
- **Skupinový (kolektivní) CR** – účastníci cestují v organizovaných či neorganizovaných skupinách a využívají z toho výhody v podobě slev.
- A další hlediska cestovního ruchu. (Drobná a Morávková, 2004; Hesková, 2006; Holeček, Mariot a Střída, 2001; Pásková a Zelenka, 2002; Rygllová, 2009)

V praxi dochází k prolínání výše zmíněných hledisek a dokonce i v odborné literatuře není zcela jasné, co je považováno za druh a co za formu cestovního ruchu.

#### 1.1.4 Předpoklady cestovního ruchu

Předpoklady či faktory, které ovlivňují existenci a rozvoj cestovního ruchu, jejich obecné zákonitosti i uplatnění v konkrétních oblastech a střediscích, se zpravidla člení na předpoklady lokalizační, selektivní a realizační.

**Lokalizační předpoklady** vytyčují lokality, oblasti či místa, ve kterých se může cestovní ruch rozvíjet z hlediska jejich přírodních možností nebo kulturních atraktivit.

- **Přírodní předpoklady** – přímo souvisejí s rozmanitostí přírodního prostředí, jsou výsledkem dlouhodobého vzájemného působení různých přírodních činitelů. Patří k nim zejména reliéf, podnebí, vodstvo, fauna, flóra, nadmořská výška a další.
- **Kulturní předpoklady** – vyplývají z výsledků lidské činnosti a souvisejí s historickým vývojem. Patří sem především památky různého typu, významné parky kulturní zařízení, sportovní akce a jiné.

**Selektivní předpoklady** vyjadřují způsobilost společnosti dané oblasti či státu podílet se na cestovním ruchu aktivně i pasivně, tzn. nejenom přijímat účastníky cestovního ruchu, ale i se jimi stávat. Nejčastěji rozlišujeme objektivní a subjektivní předpoklady.

- **Objektivní předpoklady** – zahrnují soubor faktorů, které mají vliv na cestovní ruch v území. Mezi nejvýznamnější patří:
  - **Politické a bezpečnostní faktory** – pozitivně ovlivňuje cestovní ruch mírové uspořádání světa a volný pohyb osob bez administrativních omezení, naopak

negativně působí na turismus politická nestabilita, válečné konflikty, hrozba terorismu, epidemie a přírodní katastrofy.

- **Ekonomické faktory** – nejvýznamnějším ukazatelem ovlivňující trh turismu je ekonomický růst vyjádřený hrubým domácím produktem (HDP<sup>3</sup>), mezi další ukazatele patří ekonomická úroveň, fond volného času, výše disponibilních příjmů obyvatelstva a celková úroveň cen na trhu zboží a služeb.
- **Demografické faktory** – nárůst populace, stárnutí populace (příležitost pro cestovní ruch v podobě seniorů), měnící se role ženy, změny tradiční struktury rodiny.
- **Ekologické faktory** – rozhodující je kvalita životního prostředí a udržitelný rozvoj. Řadí se sem také zajímavé přírodní atraktivity.
- **Technicko-technologické faktory** – důležité je jít s dobou, respektive rozvíjet informační technologie, rezervační systémy, dopravu, atd.
- **Sociální faktory** – rozvoj sociálního turismu, zabývat se i handicapovanými skupinami obyvatel jakými jsou například rodiny s dětmi, senioři, studenti a zdravotně handicapované osoby. Dále rozvíjet fond volného času, který je bohužel omezen zákoníkem práce a životní styl, také dosahovat určité životní úrovně.
- **Subjektivní předpoklady** – ovlivňují rozhodování lidí, zda se cestovního ruchu účastnit nebo ne. Rozhodnutí o účasti závisí především na příslušnosti k sociální a profesní skupině, na rodinných poměrech, ale také na psychologických faktorech, dále na módnosti určitého střediska či oblasti, propagaci a i znalosti jazyků.

**Realizační předpoklady** umožňují realizovat nároky účastníků cestovního ruchu v oblastech s příznivými lokalizačními podmínkami. Umožňují dopravit se do těchto míst a využívat tyto místa k pobytu, rekreaci a dalším aktivitám. Rozdělují se na dopravní a materiálně-technické předpoklady.

---

<sup>3</sup> HDP – peněžní vyjádření celkové hodnoty statků a služeb nově vytvořených v daném období na určitém území. (ČSÚ, © 2012)

- **Dopravní předpoklady** – patří mezi základní podmínky. Jedná se zejména o dopravní spojení, hustotu, ale i kvalitu spojů.
- **Materiálně-technické předpoklady** – vyjadřují vybavení území ubytovacími, stravovacími, zábavními, sportovními a dalšími zařízeními, která uspokojují potřeby účastníků turismu. Důležitá je také kvalita poskytovaných služeb včetně nových technologií v rezervaci, propagaci či organizaci. (Drobná a Morávková, 2004; Foret a Foretová, 2001; Holeček, Mariot a Střída, 2001; Palatková a Zichová, 2011; Petrů, 1999; Ryglová, 2009)

Cestovní ruch se stal v poslední době významným celosvětovým fenoménem, především důležitou součástí tzv. průmyslu volného času. Jeho ekonomické, ekologické, sociální, politické, kulturní a mnohé další dopady jsou součástí proměn dnešního světa.

Ovšem aby se cestovní ruch mohl v oblastech rozvíjet, musí být bezpodmínečně splněny tři nejzákladnější podmínky, a to:

- **Svoboda pohybu a zachování bezpečnosti v dané destinaci**
- **Dostatečný fond volného času**
- **Volné finanční prostředky obyvatelstva**

Mezi další podmínky patří mimo jiné rozvoj turistické infrastruktury a suprastruktury a mnoho dalších. (Foret a Foretová, 2001; Palatková a Zichová, 2011; Ryglová, 2009)

### 1.1.5 Teorie trhu cestovního ruchu

Cestovní ruch představuje trh, a to především trh služeb, který je ovlivněn sezónností – klimatickými podmínkami, rozložením fondu volného času. Služba je činnost, kterou může jedna strana nabídnout druhé nejčastěji za finanční úplatu. Služby jsou charakteristické tím, že nevytváří žádné nabyté vlastnictví; jsou nehmotné, nestálé, neoddělitelné a neskladovatelné. Zákazník může využívat pouze jejich výhod, například cestou na dovolenou využije leteckou dopravu, ale nestává se přitom majitelem dopravního prostředku.

Služby cestovního ruchu jsou tedy službami komplexními, jež jsou poskytovány mnoha podnikatelskými i nepodnikatelskými subjekty nejen v samotném rekreačním prostoru, ale i v místě poptávky. K tomu, aby byl zákazník se službami spokojen, je nezbytná spolupráce mezi jednotlivými subjekty a koordinace činností v daném rekreačním prostoru, v daném čase. (Foret a Foretová, 2001; Jakubíková, 2009; Ryglová, 2009)



## 1.2 Cykloturistika

Cykloturistika v dnešní době patří mezi perspektivní odvětví cestovního ruchu, především díky neustávajícímu zájmu lidí o tento sport či dopravu. Cykloturistika je vlastně užší pojem cyklistické dopravy, a také druhem sportovní turistiky.

Mnoho lidí si oblíbilo jízdu na kole. Dá se říci, že právě jízda na kole zažívá ve světě určitou renesanci jako dopravní prostředek i jako nedílná součást životního stylu. Na tento boom reaguje i řada cestovních kanceláří a začínají nabízet produkty související s cykloturistikou – např. různé typy poznávacích cykloturistických zájezdů.

Kolo není jenom dopravním prostředkem, ale zároveň je jedním z motivů účasti na cestovním ruchu. Nejenom, že je tento typ rekreace zdravý (pohyb v přírodě), ekologický (neznečišťujeme okolí skleníkovými plyny), a relativně bezpečný (50krát bezpečnější než jízda v automobilu), ale také nezanedbatelným způsobem přispívá k rozvoji venkova, a to i v některých malých, zapomenutých vesničkách. (Ryglová, 2009)

### 1.2.1 Definice cykloturistiky

Definování termínu cykloturistika je stejně složité jako definování pojmu cestovní ruch. Obecně se cykloturistika definuje jako jízda na kole za poznáním. Níže jsou uvedené definice cykloturistiky od několika různých autorů.

„Na kole jezdí v České republice stále více lidí. Cykloturistika se tak stává významným odvětvím cestovního ruchu a nezůstává ani stranou zájmu nejvyšších míst, například v podobě mezirezortního projektu Národní cyklostrategie cyklistické dopravy. Také podnikatelé v cestovním ruchu si začali uvědomovat, že cykloturisté jsou lákavou klientelou. Zjistili totiž, že ten, kdo jezdí na kole, tak nemusí činit zdaleka jenom proto, že je zároveň chudý a nezajímavý zákazník. Cykloturistika je zkrátka fenomén doby.“ (Halada a kol., 2007, s 7-8)

Ryglová (2009) uvádí, že cykloturistiku lze definovat jako: „moderní formu cestovního ruchu, jejíž aktivity jsou spojeny s kolem, přírodou a venkovským prostředím.“ Dále říká že, pomocí kola lidé poznávají přírodní krásy a okolní krajinu. Nakonec přirovnává cykloturistiku k pěší turistice, přičemž zdůrazňuje výhodu cyklistů, kteří toho za kratší čas více poznají.

Drobná spolu s Morávkovou charakterizují cykloturistiku jako „cestování zaměřené na poznávání přírodních a společenských zajímavostí v určitých lokalitách na kole“. (Drobná a Morávková, 2004)

„Cykloturistika je turistika s použitím jízdního kola“, myslí si Čech (1998, s 15).

Hřebíčková a Ondráček se také domnívají, že: „cykloturistika je druh turistiky, při níž se k cestování používá jízdní kolo“. A dále uvádějí, že: „spojuje v sobě jednoduchost pěší turistiky s výhodami mototuristiky, využívá jejich přednosti a nahrazuje nedostatky“. (Hřebíčková a Ondráček, 2006)

Podobně je na tom i Pásková a Zelenka (2002, s 50), kteří cykloturistiku chápou jako druh turistiky nebo aktivní cestování.

Vyškovský a kol. (1997) řadí cykloturistiku k neatraktivnějším formám pohybové rekreace, která udržuje kontakt s přírodou.

Podobný názor sdílí i Hesková a kol. (2006, s 23), která zařazuje cykloturistiku do sportovního cestovního ruchu, protože je charakteristický pobytem ve vhodném prostředí s aktivním vykonáváním různých sportovních činností, které předpokládají určitou fyzickou zdatnost.

„Cykloturistika, to je jízda na trekkingových, městských a horských, méně již na silničních kolech především za cíli mimo zastavěná území. Využívá jak komunikace se zpevněným, tak i přírodním povrchem. Požadavkem je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost“, tvrdí Mourek a kol. (2011).

Martínek a Soulek (2000, s 51) cykloturistiku definují podobně jako Mourek, a to, že: „cykloturistika prováděná na všech typech silničních, horských i trekkingových kolách dosahuje v současnosti nebyvalého rozmachu“.

Z uvedeného výčtu definic lze konstatovat, že autoři se ve vymezení cykloturistiky často shodují, a to, že se jedná o jízdu na jakémkoliv kole za účelem poznávání přírody či zlepšení fyzické kondice, ale každý autor svou definici pojímá z jiné úrovně. Někdo na úrovni cestovního ruchu, jiný na úrovni turistiky nebo na úrovni kola. Bohužel, i když dochází k podobnému vymezení pojmu cykloturistiky, neexistuje žádná jednotná definice.

### 1.2.2 Základní pojmy vztahující se k cykloturistice

**Cyklistická doprava a cyklistika** představuje jízdu na kole a vše kolem. Cyklistická doprava se rozděluje na cyklodopravu a cykloturistiku. (Mourek 2011)

**Cyklodoprava** neboli jízda na bicyklu do stanoveného cíle. Jedná se především o pravidelné dojíždění do zaměstnání, do školy, za nákupy apod. Vyznačuje se zejména krátkými trasami a co nejmenší časovou náročností a bezproblémovým průjezdem přes křižovatky. (Značení cyklotras, 2007)

**Cyklistická infrastruktura** je souhrn organizačně technických předpokladů v dané destinaci pro uspokojování potřeb cyklistů. (Pásková a Zelenka, 2002, s 119-120)

**Komunikace pro cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů. Tento pojem tedy zahrnuje všechny veřejně přístupné pozemní komunikace mimo dálnic, rychlostních silnic a rychlostních místních komunikací; chodníků, stezek pro chodce a pěších zón (pokud do nich není vjezd cyklistům povolen); komunikací, na které je vjezd cyklistů dopravní značkou zakázán; úseků, kde je cyklistovi dopravní značkou přikázáno použít jinou komunikaci. (Praha cyklistická)

**Cyklistická trasa „cyklotrasa“** je komunikace pro cyklisty upravená pro provoz cyklistů v označeném směru. Z hlediska zákona o pozemních komunikacích cyklotrasa není druh komunikace, jde pouze o souvislé označení určité komunikace dopravním značením pro cyklisty. Cyklotrasa vede po stávajících místních i účelových komunikacích, po lepších lesních a polních cestách a po komunikacích II. a III. třídy s malou frekvencí provozu. (Pásková a Zelenka, 2002, s 50; Praha cyklistická)

**Cyklistická stezka „cyklostezka“** je stavebně upravená a dopravním značením vymezená pozemní komunikace určená pro cyklistický provoz. Avšak pravidla silničního provozu povolují užití cyklostezky i in-line bruslařům, lyžařům či chodcům. Cyklostezka má zpevněný povrch a většinou je oddělena od frekventované silniční dopravy. (Mourek, 2011; Pásková a Zelenka, 2002, s 50; Praha cyklistická)

**Cykloturistická trasa** je vedena většinou po nezpevněných horších polních a lesních cestách nebo terénem. Značí se cykloturistickými (pásovými) značkami KČT. (Pásková a Zelenka, 2002, s 50)

**Cyklopruh** je vyhrazený pruh pouze pro jízdní kola, vodorovně oddělený od ostatní dopravy, kde je cyklistická doprava vedena po komunikaci společně s další dopravou. Důvo-

dem je přednost v křižovatkách, která vychází z přednosti určené pro hlavní dopravní prostor a je tak většinou řešena v prospěch jízdy v cyklopruhu. Příloha I. (Praha cyklistická)

**Cyklopiktokoridor** je vyznačený koridor na pozemní komunikaci, který doporučuje stopu průjezdu jízdních kol. Navádí cyklisty a upozorňuje ostatní účastníky provozu. Příloha II. (Praha cyklistická)

**Cykloobousměrka** představuje jednosměrnou komunikaci, kde povoluje obousměrný provoz jízdním kolám, tedy umožňuje cyklistům legální průjezd v protisměru jednosměrné ulice. Příloha III. (Praha cyklistická)

**Bezmotorová zóna / komunikace** je zóna / komunikace s vyloučením či naprostou minimalizací výskytu motorových vozidel. Stavebně upravená a dopravním značením vymezená oblast určená chodcům s povoleným vjezdem cyklistů (případně dalších přesně vymezených vozidel). Příloha IV. (Praha cyklistická)

**EuroVelo** je postupně budovaná síť evropských dálkových cyklotras. V současné době existuje již 12 panevropských tras, které propojují všechny země Evropy. (Pásková a Zelenka, 2002, s 81)

**Greenways** (program Zelené stezky) jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory, které jsou využívány v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. (Mourek, 2008)

### 1.2.3 Značení cyklotras

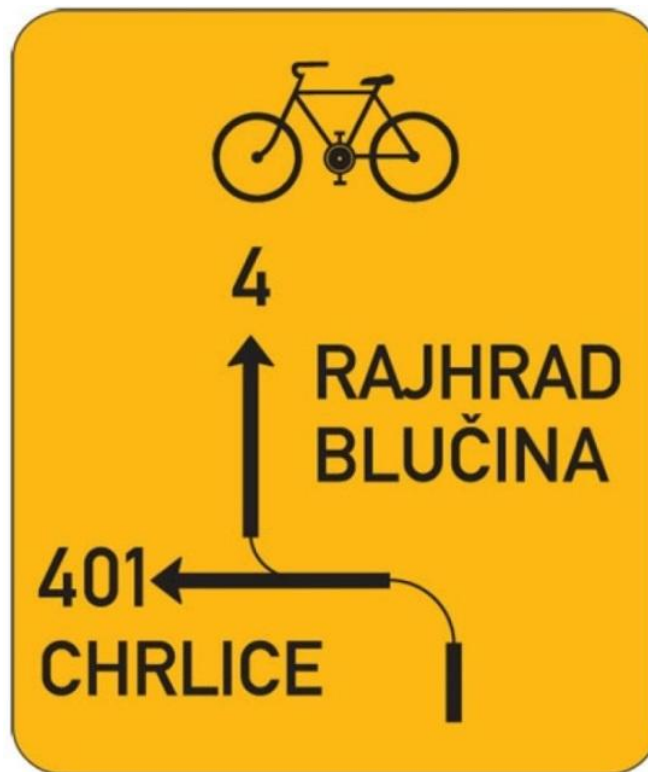
Garantem turistického značení a tedy i cyklotras v ČR je Klub českých turistů, který značení navrhl přibližně před patnácti lety, kdy ještě neexistovaly žádné cyklotrasy/stezky. KČT spolupracuje s ostatními zřizovateli cyklotras a koordinuje vznik ucelené sítě značených cyklotras v ČR, přiděluje nově vzniklým cyklotrasám celostátně platná evidenční čísla a vede jejich evidenci.

KČT značí cyklotrasy dvojím způsobem, a to **dopravním značením a pásovým značením**.

**Dopravní značení** se používá na cyklotrasy/stezky vedené převážně po pozemních komunikacích s kvalitnějším zpevněným povrchem. Vzhled a umístění cykloznaček stanovuje zákon a technické předpisy. Na cykloznačkách je vždy symbol kola, číslo dané trasy a jsou na žlutém podkladu. U směrových tabulí jsou uváděny i kilometrové vzdálenosti k dalším

cílům na trase. Pro značení cyklotras/cyklostezek se používají tři základní dopravní značky, a to návěst před křižovatkou, směrová tabule a směrové tabulky.

Značka „Návěst před křižovatkou“ pro cyklisty informuje o směru k vyznačeným cílům a o číslech cyklotras/stezek. Používá se zejména před křížením významnějších tras nebo k vyznačení tras v nepřehledném terénu.



Obr. 1: Návěst před křižovatkou; zdroj (BS Morava)

Značka „Směrová tabule“ informuje o významném cíli a nejbližším cíli v kilometrech. Obsahuje také číslo trasy a symbol kola, a to vše je na žlutém podkladu.



Obr. 2: Směrová tabule; zdroj (BS Morava)

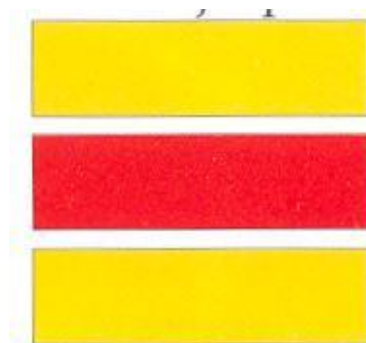
Značka „Směrová tabulka“ informuje o číslu trasy a používá se k potvrzení vedení cyklotrasy/stezky.



Obr. 3: Směrová tabulka; zdroj (BS Morava)

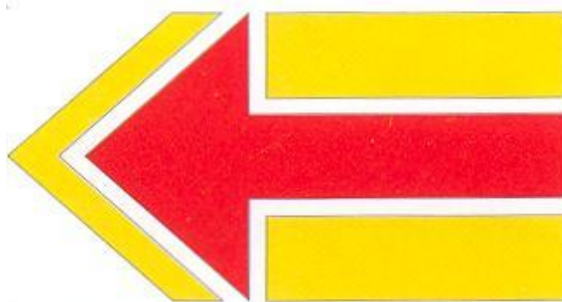
**Pásové značení** se používá na cykloturistické trasy, které vedou většinou po horších lesních nebo polních cestách anebo terémem. Značky jsou o rozměru 14 x 14 cm a jsou tvořeny stejně širokými třemi pruhy, kdy okrajové pruhy jsou vždy žluté a pruh uprostřed může být červený, modrý, zelený nebo bílý. V některých případech mohou být doplněny na šipku. Pásové značení je doplněno také směrovkami, které mají opět žlutý podklad.

Jednoduchá pásová značka značí cykloturistickou trasu. Vzdálenost mezi pásovými značkami ve směru jízdy by neměla být větší jak 500m.



Obr. 4: Pásová značka; zdroj (Značení cyklotras, 2007)

Jednoduchá pásová šipka je tvořena jednoduchou pásovou značkou, jejíž pásy jsou rozšířeny v požadovaném směru do šipky. Pokud dojde k souběhu pěší trasy a cykloturistické trasy, pak se značka pro cykloturisty umísťuje nad pěší.



Obr. 5: Pásová šipka; zdroj (Značení cyklotras, 2007)

Cykloturistická směrovka má být umístěna minimálně ve výšce 2,5m nad terénem.



Obr. 6: Pásová směrovka; vlastní archiv fotografií

Jak již bylo výše uvedeno, KČT není jediný, který u nás značí cyklotrasy. Jsou zde i jiné subjekty, které používají vlastní značky a tím dochází k nejednotnému značení cyklotras, což je pro cyklisty matoucí. Tento stav zde panuje z důvodu zastaralého a nevyhovujícího systému značení KČT. Současný systém značení přestává korespondovat se skutečným stavem v terénu, protože nové hlavní cyklostezky a cyklokoridory, které jsou uživateli velmi oblíbené, vznikají většinou mimo původně navržené hlavní cyklotrasy. Mezi další problémy patří neznačení dálkových cyklotras EuroVelo a podobných mezinárodních projektů, dále pak neznačení obtížnosti, nevyhovující značení tematických okruhů, také neřešení jednotného používání loga na cykloznačkách apod. (Mourek, 2011; Značení cyklotras, 2007; Cyklotrasy, © 1998-2012)

Takto vypadají nejrozšířenější loga na cykloznačkách, které vyznačují tematicky značené trasy. Jedná se především o vinařské stezky, které jsou u nás velmi oblíbené, zejména na Moravě. Jak lze vidět, logo zde nahrazuje číslo trasy.



Obr. 7: Tematické značení; vlastní archiv fotografií



#### 1.2.4 Základní kategorizace značených cyklotras

Cyklistické značené trasy (CZT) lze rozdělit podle důležitosti do tří skupin, které navrhl KČT, a to:

- **Dálkové - nadregionální CZT**, které propojují kraje, významné rekreační oblasti a velká města jak v ČR, tak v zahraničí. Vytvářejí na celostátní a mezinárodní úrovni základní síť cyklotras. Jsou vedeny nejčastěji po silnicích III. třídy s malým automobilovým provozem a po komunikacích se zpevněným povrchem. Značí se cykloznačkami s jednocifernými (CZT I. třídy) a dvoucifernými čísly (CZT II. třídy). Na těchto trasách by mělo být zajištěno ubytování, servis, mapy i občerstvení.
- **Regionální CZT**, které doplňují výše uvedenou kategorii a spojují zajímavá místa a sídla v jednotlivých krajích. Využívají v převážné míře silnice III. třídy a komunikace se zpevněným i nezpevněným povrchem. Značí se cykloznačkami s trojcifernými (CZT III. třídy) a čtyřcifernými čísly (CZT IV. třídy), občas také pásovými značkami.
- **Místní CZT**, které navazují na regionální CZT a rozvětvují základní systém cyklistické sítě na lokální úrovni. Jsou vedeny po zpevněných a často i nezpevněných cestách, proto do této skupiny spadají i cykloturistické trasy. Značí se cykloznačkami se čtyřcifernými čísly (CZT IV. třídy) a také pásovými značkami. (*Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji 2007 - 2013*, 2006 ; *Značení cyklotras*, 2007)

Nicméně z čísel nelze vyčíst kvalitu trasy ani její bezpečnost či nebezpečnost, tedy zda je vedena po pozemních komunikacích s motorovou dopravou nebo mimo.

## 2 LEGISLATIVNÍ ZAKOTVENÍ

### 2.1 Legislativní zakotvení cestovního ruchu v ČR

Problematika cestovního ruchu je složitá a nelze podrobně popsat všechny právní normy, které cestovní ruch ovlivňují. Nejdůležitější právní předpisy lze rozdělit na:

- **Právní normy, které se týkají výlučně cestovního ruchu:**
  - *Zákon č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu a o změně občanského zákoníku a zákona o živnostenském podnikání*, který definuje pojem zájezd, podmínky založení a činnosti cestovních kanceláří a agentur, také upravuje činnost horské služby a další povinnosti vztahující se k cestovnímu ruchu.
- **Právní normy, které zasahují do oblasti cestovního ruchu:**
  - *Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky*, který zřizuje Ministerstvo pro místní rozvoj, které je výkonným orgánem pro oblast cestovního ruchu.
  - *Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník*, který mimo jiné upravuje závazkový vztah mezi zákazníkem a cestovní kanceláří pomocí cestovní smlouvy, kterou také definuje a zabývá se jejími náležitostmi i případy porušení.
  - *Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon)*, který stanovuje podmínky odborné způsobilosti pro získání koncese k provozování cestovní kanceláře, jakož i podmínky důležité pro podnikání v oblasti cestovního ruchu (průvodcovská činnost, provozování ubytovacích zařízení, hostinská činnost a další).
  - *Zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele*, který mimo jiné stanovuje povinnosti podnikatelů při poskytování služeb, práva spotřebitelů při reklamaci a vymezuje i nekalé klamavé a agresivní praktiky, atd.
  - *Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích*, upravuje druhy a výši poplatků, které je obec oprávněna vybírat, například rekreační a lázeňský poplatek hrazený ubytovaným a poplatek z lůžka hrazený ubytovatelem. Avšak zákon

nestanovuje, že poplatky týkající se oblasti cestovního ruchu musí být opět investovány do rozvoje cestovního ruchu.

- **Zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje**, který definuje oblasti podpory regionálního rozvoje, kdy podpora je mimo jiné zaměřena i na rozvoj cestovního ruchu.
- **Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny**, který mimo jiné upravuje i podmínky turistického využití zvláště chráněných území.
- Mezi další zákony mající vliv na oblast cestovního ruchu patří například obchodní zákoník, daňové zákony, devizový zákon, celní zákon, zákon o cestovních dokladech a další. (Drobná a Morávková, 2004; CzechTourism, © 2005-2012)

Jak lze vidět, tak v podstatě neexistuje žádný ucelený a přehledný rámec legislativy cestovního ruchu, a ani systém financování tohoto odvětví.

## 2.2 Legislativní zakotvení cyklistické dopravy a cyklistiky v ČR

Podle legislativy jsou cyklisté řidiči a účastníky provozu na pozemních komunikacích se všemi právy a povinnostmi z toho vyplývajícími. Cyklistická doprava je také jedním z odvětví dopravy, a proto musí mít legislativní zakotvení. Základní dokumenty vztahující se k cyklistické dopravě lze rozdělit do dvou skupin. První skupinu tvoří zákony, vyhlášky a vládní usnesení. Druhou skupinu tvoří české státní normy (ČSN) a technické podmínky neboli předpisy (TP).

- **Zákony, vyhlášky a vládní usnesení:**

- **Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích**, který upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.
- **Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu)**, který upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, dále pravidla, úpravu a řízení provozu na pozem-

ních komunikacích apod. Mimo jiné upravuje jízdu na jízdním kole (před ani při jízdě nepožívat alkohol), povinnost nošení cyklistické přilby mladším 18let, povinnost motoristů dávat znamení při předjíždění cyklistů aj. Od 1. 8. 2011 platí nový zákon o silničním provozu č. 133/2011 Sb., který upravuje zákon č. 361/2000 Sb. a mimo jiné myslí i na cyklisty v podobě zákazu předjíždění na přejezdech pro cyklisty, zákazu parkování před přejezdem pro cyklisty a umístění signálního žlutého světla ve tvaru cyklisty v křižovatkách.

- **Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**, ve znění **vyhlášky Ministerstva dopravy 341/2002** o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která v příloze 13 vymezuje technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla i ruční vozíky.
- **Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb.**, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ustanovuje způsob svislého a vodorovného dopravního značení na cyklistických trasách a stezkách.
- **Vyhláška ministerstva dopravy č. 247/2010 Sb.**, která mimo jiné zavádí nové dopravní značky pro cyklisty například cykloobousměrky. Tato vyhláška mění vyhlášku č. 30/2001 Sb. uvedenou výše.
- V obecné rovině se musí vztáhnout na výstavbu cyklistických komunikací i **stavební a vodní zákon**, podle něhož orgány státní správy vydávají rozhodnutí.
- Dále se k cyklistické dopravě vztahuje i zákon o ochraně přírody a krajiny a zákon o lesích aj.
- **České státní normy (ČSN) a technické podmínky (TP):**
  - **ČSN 73 6101** – projektování silnic a dálnic
  - **ČSN 73 6102** – projektování křižovatek na pozemních komunikacích
  - **ČSN 73 6108** – lesní dopravní síť
  - **ČSN 73 6109** – projektování polních cest
  - **ČSN 73 6110** – projektování místních komunikací

- **ČSN 73 6114** – vozovky pozemních komunikací, základní ustanovení pro navrhování
- **TP 65** – zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- **TP 77** – navrhování vozovek pozemních komunikací
- **TP 78** – katalog vozovek pozemních komunikací
- **TP 100** – zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- **TP 131** – zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi
- **TP 132** – zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- **TP 133** – zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- **TP 179** – navrhování komunikací pro cyklisty. (Martínek, 2008; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008-2012)

Z uvedeného výčtu legislativy a jejího stručného popisu lze říci, že cyklistická doprava potažmo cykloturistika je mnohem lépe uzákoněná než oblast cestovního ruchu, i když je také dlouhodobě zanedbávaná a opomíjená. Jsou zde velké mezery související především s bezpečností cyklistů, se vztahy jednotlivých účastníků provozu, jejich právy a povinnostmi a s dopravním značením pro cyklisty.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

### 3 POPIS CESTOVNÍHO RUCHU V ČR

Kapitola je rozčleněna do několika podkapitol, které se vztahují k cestovnímu ruchu a České republice. Nejprve se zabývá atraktivitou České republiky, dále pak ekonomickými přínosy pro ČR, které jsou podloženy grafy. Kapitola v podstatě prezentuje informace a data, která dokazují důležitost této problematiky.

#### 3.1 Atraktivita České republiky z pohledu cestovního ruchu

##### 3.1.1 Současný trend cestovního ruchu

Na dlouhé vzdálenosti dominuje letecká doprava, na krátké silniční. Neustále roste fond volného času, zlepšuje se sociální situace obyvatel, objevují se nové speciální druhy cestovního ruchu (agroturistika, cykloturistika a jiné...), mění se životní styl i věková struktura obyvatelstva, zvyšuje se konkurence v cestovním ruchu, ale také je turismus brzděn teroristickými útoky, válkou v Iráku, přírodními vlivy anebo aktuálně ekonomickou krizí EU.

##### 3.1.2 Postavení České republiky v mezinárodním cestovním ruchu

Postavení každé země, a tedy i České republiky, v rámci mezinárodního cestovního ruchu určují následující faktory, a to:

- Atraktivnost území a jeho dostupnost,
- Cenová hladina,
- Úroveň poskytovaných služeb,
- Politika cestovního ruchu.

Co se týče atraktivnosti, tak Česká republika má většinu atraktivit cestovního ruchu vyjma moře. ČR disponuje značným historickým, přírodním a kulturním potenciálem. Díky vysoké hustotě kulturních památek, přírodním podmínkám a zajímavostem z oblasti folkloru i způsobu života lidí, spolu s výhodnou polohou ve středu Evropy má velmi dobré předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu.

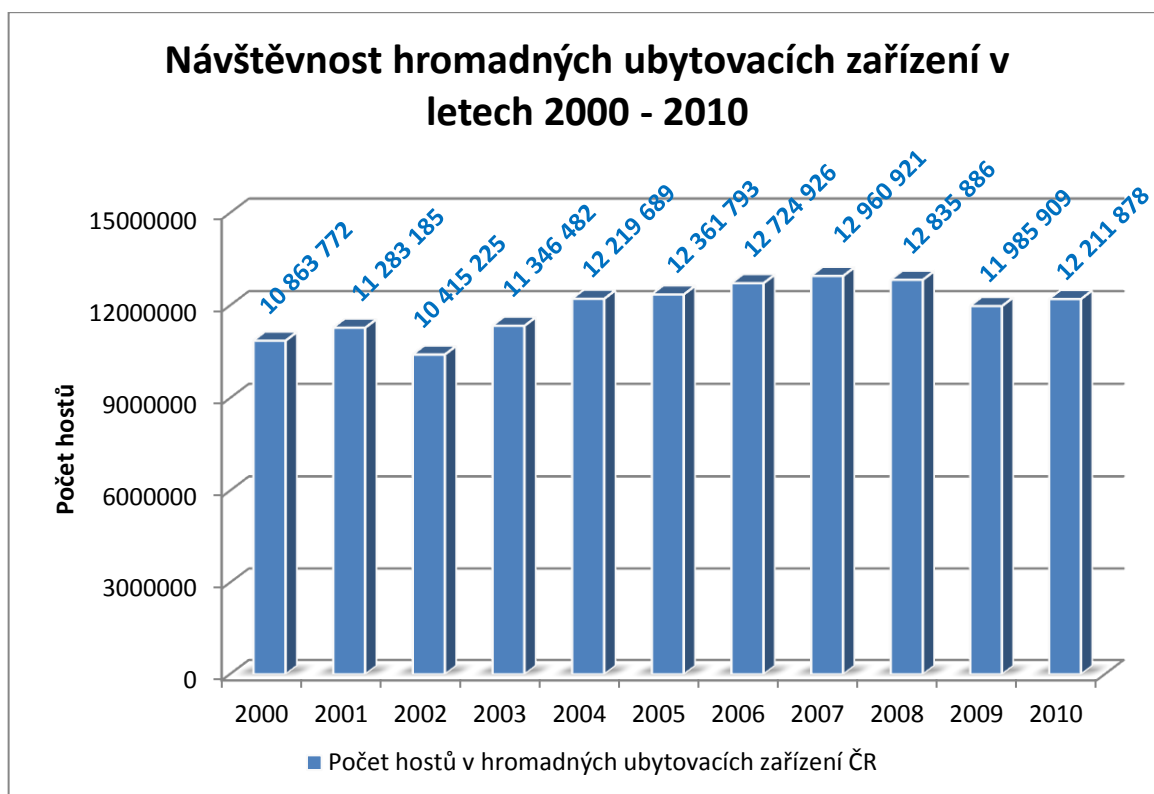
Velkou příležitostí je množství historických, kulturních a technických památek, včetně památek a historických měst zapsaných do seznamu UNESCO, z čehož vyplývá vysoký

potenciál vytváření nových specifických druhů cestovního ruchu (městského, kongresového a incentivního cestovního ruchu, sportovní turistiky a cykloturistiky, kulturního cestovního ruchu) a širokého souboru produktů, které jsou šetrné k přírodě. Věhlasná a světově proslulá je i oblast lázeňství s dlouhou tradicí.

Pro cestování je důležitá i hustá silniční a dálniční síť, protože převážná část návštěvnosti se uskutečňuje silničními motorovými vozidly. Ovšem zde Česká republika pokulhává a hlavní dálniční tahy nejsou vůbec reprezentativní. Česká republika má poměrně hustou síť služeb všeho typu a opírá se ve světě o známou tradici českého pohostinství, skladba však ne vždy odpovídá současným požadavkům klientely, a to zejména v regionech mimo oblast Prahy. (Petrů, 1999; Businessinfo, © 1997-2011)

### 3.1.3 Návštěvnost České republiky

To, že je Česká republika atraktivní dokládá následující graf, z kterého lze vyčíst, že od roku 2002 až 2007 se celková návštěvnost České republiky (tím jsou myšleni jako cizinci, tak i rezidenti) v ubytovacích zařízeních zvyšovala a od roku 2008 lze vidět mírný pokles návštěvnosti způsobený nejspíš hrozícím terorismem a začínající ekonomickou krizí.



Obr. 8: Návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení v letech 2000 – 2010; vlastní zpracování na základě zdroje (ČSÚ, © 2012)



Celková návštěvnost za rok 2010 byla přes 12 milionů lidí, což je neuvěřitelné číslo, když si řekneme, že Česká republika má přibližně 10,5 milionů obyvatel trvale žijících na území České republiky. Z 12 211 878 návštěvníků bylo 6 333 996 zahraničních, jak dokládá následující tabulka a domácího turismu se tedy zúčastnilo necelých 6 milionů obyvatelů ČR. Nejčastějším cílem byla Praha podle návštěvnosti hromadných ubytovacích zařízení, kam vyrazilo 38,8% ze všech turistů. Jako druhý nejnavštěvovanější kraj byl Jihomoravský, kam přijelo do hromadných ubytovacích zařízení 8,5% turistů. Naopak nejméně navštěvovaným krajem byl podle výsledků z roku 2010 Ústecký kraj, kde návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení činila pouze 2,4%.

*Tab. 1: Počet příjezdů do hromadných ubytovacích zařízení cestovního ruchu v krajích za rok 2010; vlastní zpracování na základě zdroje (Cestovní ruch v ČR 2010, 2011)*

Počet příjezdů do hromadných ubytovacích zařízení cestovního ruchu v krajích za rok 2010						
	Počet osob		v tom			
	celkem	v %	zahraniční hosté	v %	domácí hosté	v %
Česká republika celkem	12 211 878	100,0%	6 333 996	51,9%	5 877 882	48,1%
<i>v tom dle krajů</i>						
Praha	4 743 373	38,8%	4 116 867	65,0%	626 506	10,7%
Středočeský	631 356	5,2%	142 575	2,3%	488 781	8,3%
Jihočeský	892 962	7,3%	287 703	4,5%	605 259	10,3%
Plzeňský	484 178	4,0%	154 122	2,4%	330 056	5,6%
Karlovarský	670 457	5,5%	458 499	7,2%	211 958	3,6%
Ústecký	289 528	2,4%	98 001	1,5%	191 527	3,3%
Liberecký	632 568	5,2%	148 269	2,3%	484 299	8,2%
Královéhradecký	804 270	6,6%	207 992	3,3%	596 278	10,1%
Pardubický	317 087	2,6%	45 516	0,7%	271 571	4,6%
Vysočina	336 225	2,8%	46 690	0,7%	289 535	4,9%
Jihomoravský	1 042 070	8,5%	379 674	6,0%	662 396	11,3%
Olomoucký	377 748	3,1%	88 817	1,4%	288 931	4,9%
Zlínský	462 676	3,8%	57 939	0,9%	404 737	6,9%
Moravskoslezský	527 380	4,3%	101 332	1,6%	426 048	7,2%

Zajímavé je také srovnání návštěvnosti zahraničních a domácích turistů v hromadných ubytovacích zařízeních v krajích za rok 2010. Z výše uvedené tabulky lze vyvodit, že zahraniční turisty nejvíce láká naše hlavní město Praha, kam podle návštěvy v hromadných ubytovacích zařízeních přijelo 65% ze všech zahraničních turistů. Co se týká ostatních

krajů, tak dalším více navštěvovaným krajem je Karlovarský, nejspíše díky svému lázeňství a pak také kraj Jihomoravský, tady to může být i z důvodu veletrhů, které láká velké množství lidí. Zbylé kraje jsou na tom relativně podobně, kde hromadná ubytovací zařízení v jednotlivých krajích nedosahují ani 5% návštěvnosti zahraničních turistů. Otázkou je, zda je to špatnou propagací, informovaností zahraničních turistů nebo jejich nezájmem, protože i ostatní kraje mají co nabídnout, a jak lze vidět, domácí návštěvníci si to uvědomují.

Domácí cestovní ruch se vyznačuje relativně podobnou návštěvností všech krajů. Nejvíce domácích hostů podle hromadných ubytovacích zařízení jezdí do Jihomoravského kraje, a to 11,3% všech domácích turistů. Vzápětí je Praha z 10,7% a nad 10% návštěvnosti domácích turistů podle hromadných ubytovacích zařízení má ještě kraj Jihočeský a Královéhradecký. Naopak nejméně navštěvované jsou v domácím turismu kraje Ústecký (3,3%) a Karlovarský (3,6%), jak lze vyčíst z tabulky.

### **3.2 Ekonomika cestovního ruchu**

Cestovní ruch patří k významným složkám světové ekonomiky i hospodářství jednotlivých států.

Cestovní ruch díky své všestrannosti pomáhá vytvářet podmínky pro vznik chybějících pracovních míst, řadí se mezi největší tvůrce pracovních míst. Také je jedním z největších exportních odvětví, které se celosvětově pohybuje mezi třemi nejvýznamnějšími odvětvími, a proto je pro mnoho zemí důležitým zdrojem finančních prostředků. Bohužel o cestovním ruchu neexistují vypovídající ekonomické a statistické ukazatele, protože zasahuje do mnoha ekonomických oblastí, a z tohoto důvodu některé státy na cestovní ruch kladou nedostatečný politický a ekonomický důraz.

Cestovní ruch nepřímo ovlivňuje stavebnictví a další odvětví, protože hustá dopravní síť a kvalitní turistická (ubytovací, stravovací a jiná) infrastruktura láká zákazníky.

Vládní struktury všech států by se měly odvětvím cestovního ruchu zabývat především z pohledu plnohodnotného hospodářského odvětví, a to vzhledem k jeho socioekonomickým dopadům jak na regionální, tak i mezinárodní úrovni. (Drobná a Morávková, 2004; Hesková, 2006; Holeček, Mariot a Střída, 2001; Tittelbachová, 2011)

### 3.2.1 Postavení cestovního ruchu v rámci českého hospodářství

V současnosti se cestovní ruch stává nejenom neodmyslitelnou součástí životního stylu a potřeb lidí, ale má také významný a nepostradatelný dopad na českou ekonomiku. Jedná se o odvětví, které přináší naší společnosti značnou přidanou hodnotu, v podobě nejrůznějších příjmů plynoucích z ubytovacích, stravovacích, rekreačních a dalších služeb. Podobným tempem jako počet účastníků rostou i příjmy z cestovního ruchu.

Příjmy z cestovního ruchu pozitivně působí nejenom na platební bilanci a státní i místní rozpočet, ale také zásadně ovlivňují investiční činnost. Odvětví cestovního ruchu se také podílí na tvorbě **hrubého domácího produktu (HDP)** a **zaměstnanosti**.

Cestovní ruch jako součást národní ekonomiky realizuje tři typy ekonomických efektů:

- **Přímé efekty CR** – které jsou realizovány v odvětvích přímo spojených s cestovním ruchem; tedy v odvětvích, kde dochází k přímému kontaktu poskytovatele/zprostředkovatele služby CR a účastníka CR, například zakoupením pobytu v hotelu, paketu u cestovní kanceláře či agentury nebo zakoupením letenky.
- **Nepřímé efekty CR** – tzv. vyvolané nebo multiplikované efekty, k jejichž uskutečnění dochází zejména u dodavatelských odvětví. Jedná se o směnu v oblasti dodavatelsko-odběratelských vztahů. Například poskytování účetních služeb, marketingových služeb pro hotel, cestovní kancelář, poskytování stavebních služeb a nákup vybavení pro hotelový řetězec, nákup potravin a zemědělských produktů pro restauraci apod.
- **Indukované efekty CR** – představují další realizaci příjmů z cestovního ruchu ze strany soukromého sektoru, veřejného sektoru i domácností. Například zvýšení příjmů ze zahraničního cestovního ruchu v destinaci způsobí zvýšení výdajů domácností v dané destinaci.

Základními nástroji pro měření a hodnocení ekonomického vlivu cestovního ruchu jsou platební bilance a satelitní účet cestovního ruchu. Platební bilanci sestavuje ČNB a cestovní ruch zachycuje na běžném účtu na základě mezinárodní metodiky. Oficiální satelitní účet sestavuje ČSÚ a měří především přímé vlivy cestovního ruchu na HDP, zaměstnanost a daňové příjmy. (Drobná a Morávková, 2004; Hesková, 2006; Horner a Swarbrooke, 2003; Palatková a Zichová, 2001; Ryglová, 2009; CzechTourism, © 2005-2012)

Níže je uvedený graf s tabulkou, který zobrazuje vývoj devizových příjmů ze zahraničního cestovního ruchu České republiky v letech 2004 – 2010. Nejvyšší devizové příjmy podle ČNB byly zaznamenány v roce 2007, a to 139,8 miliard Kč, od tohoto roku došlo k poklesu příjmů, ale od roku 2010 opět začínají stoupat. Devizové příjmy z cestovního ruchu významně snižují deficit běžného účtu platební bilance. Nejvíce peněžních prostředků vydávají zahraniční návštěvníci za naše zboží. V roce 2007 to bylo prozatím nejvíc, a to neskutečných 55,1 miliard Kč, v roce 2009 útrata poklesla na 47,5 mld. Kč podle údajů ČSÚ.



Obr. 9: Devizové příjmy ze zahraničního cestovního ruchu ČR; vlastní zpracování na základě zdroje (ČNB, © 2003-2009; ČSÚ © 2012)

Zde je tabulka, která ukazuje, kolika procenty se devizové příjmy ze zahraničního cestovního ruchu ČR podílejí na tvorbě HDP ČR v letech 2004 – 2010. Z uvedených údajů vyplývá, že zde nejsou zaznamenány relativně velké výkyvy a podíl devizových příjmů na HDP tvoří přibližně 3,8%. Tabulka je také důkazem toho, že odvětví cestovního ruchu je nezanedbatelné pro českou ekonomiku a mělo by se nadále rozvíjet.

Tab. 2: Podíl devizových příjmů z cestovního ruchu ČR v %; vlastní zpracování na základě zdroje (ČNB, © 2003-2009; ČSÚ, © 2012)

Podíl devizových příjmů z cestovního ruchu ČR v %							
roky	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
na HDP	3,81	3,87	4,12	3,95	3,60	3,65	3,71

Níže je uveden přehled průměrných spotřebních výdajů domácností v České republice za rok 2010 na osobu. Tabulka dokládá, že nejvíce výdajů plyne na bydlení a potraviny. Na rekreaci a kulturu každá osoba v ČR průměrně ročně vynaloží 11 823Kč, což je 10,2% z celkové spotřeby. Avšak cestovní ruch díky své rozmanitosti nespadá pouze do skupiny 09, ale zasahuje téměř do všech položek spotřeby, tedy i do dopravy, stravování a ubytování, vzdělávání či potravin.

Tab. 3: *Struktura spotřebních výdajů osob v ČR za rok 2010; vlastní zpracování na základě zdroje (ČSÚ, © 2012)*

Struktura spotřebních výdajů osob v ČR za rok 2010			
skupina	Průměry na osobu v Kč za rok 2010 podle spotřebních skupin:	Celkem Kč	v %
01	Potraviny a nealkoholické nápoje	22 484	19,3
02	Alkoholické nápoje, tabák	3 237	2,8
03	Odivání a obuv	5 805	5,0
04	Bydlení, voda, energie, paliva	25 194	21,7
05	Bytové vybavení, zařízení domácnosti; opravy	7 265	6,2
06	Zdraví	3 165	2,7
07	Doprava	12 409	10,7
08	Pošty a telekomunikace	5 322	4,6
09	Rekreace a kultura	11 823	10,2
10	Vzdělávání	791	0,7
11	Stravování a ubytování	5 823	5,0
12	Ostatní zboží a služby	12 927	11,1
	<b>Spotřební výdaje celkem na osobu za rok</b>	<b>116 244</b>	<b>100,0</b>

### Hrubý domácí produkt

Co se týče vztahu cestovního ruchu a hrubého domácího produktu, tak je tento vztah potřeba vymezit ve dvou rovinách, a to jaký je vliv výše HDP na cestovní ruch a vliv cestovního ruchu na výši HDP.

Vliv výše HDP na cestovní ruch se odráží v realitě tak, že v zemích s vysokým HDP na obyvatele (USA, Švýcarsko, Nizozemsko, Velká Británie, Rakousko, Německo a další) je patrná vyšší intenzita cestování než v zemích s nižším HDP na obyvatele. Zatímco vliv cestovního ruchu na HDP zahrnuje tvorbu HDP v přímých i nepřímých odvětvích průmys-

lu a ekonomiky cestovního ruchu i efekty indukované v ekonomice v časovém intervalu. (Palatková a Zichová, 2011)

Níže uvedená tabulka demonstruje opět významnost cestovního ruchu v národním hospodářství. Je zde vypočítán podíl cestovního ruchu na hrubém domácím produktu v %. Za sledované období se tento podíl snižuje, což může být také způsobeno neadekvátními statistikami, protože jak již bylo v této práci zmíněno, cestovní ruch zasahuje do mnoha oblastí a má na ně přímý i nepřímý vliv, a tak je velmi těžké zaznamenat tento vliv do statistik. Dále to může být způsobeno i aktuální situací, kdy na trhu panuje ekonomická krize, ale také špatnou propagací ČR a jednotlivých oblastí či neatraktivita kulturních událostí a mnohé další. Na druhou stranu podíl cestovního ruchu za rok 2009 na HDP byl 2,9%, což není zanedbatelné číslo, i když by mohl být vyšší.

Tab. 4: Hlavní ukazatele národního hospodářství a cestovního ruchu v ČR v letech 2004 – 2009; vlastní zpracování na základě zdroje (Cestovní ruch v ČR 2010, 2011, s 45)

Hlavní ukazatele národního hospodářství a cestovního ruchu v ČR 2004 - 2009 v mil. Kč / %						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Produkce celkem	7 052 693	7 441 528	8 323 461	9 238 420	9 677 283	8 786 554
Mezispotřeba celkem	4 517 567	4 763 005	5 412 466	6 056 936	6 352 285	5 524 956
Hrubá přidaná hodnota celkem	2 535 126	2 678 523	2 910 995	3 181 484	3 324 998	3 261 598
Daně minus dotace	279 033	308 602	314 709	357 449	367 624	367 913
Hrubý domácí produkt	2 814 159	2 987 125	3 225 704	3 538 933	3 692 622	3 629 511
Podíl cestovního ruchu na hrubé přidané hodnotě (%)	3,3	3,0	2,9	2,7	2,6	2,7
Hrubá přidaná hodnota cestovního ruchu	83 751	81 683	84 494	86 234	86 427	88 442
HPH CR - Charakteristická odvětví	58 459	55 386	58 581	61 086	61 117	63 940
HPH CR - Související odvětví	21 706	23 290	23 230	21 844	22 257	21 395
HPH CR - Nespecifická odvětví	3 585	3 007	2 683	3 304	3 054	3 107
HPH CR - Charakteristická odvětví (%)	69,8	67,8	69,3	70,8	70,7	72,3
HPH CR - Související odvětví (%)	25,9	28,5	27,5	25,3	25,8	24,2
HPH CR - Nespecifická odvětví (%)	4,3	3,7	3,2	3,8	3,5	3,5
Daně CR	18 565	17 396	15 462	16 845	17 024	15 851
HDP CR	102 316	99 079	99 956	103 079	103 451	104 293
Podíl cestovního ruchu na hrubém domácím produktu (%)	3,6	3,3	3,1	2,9	2,8	2,9

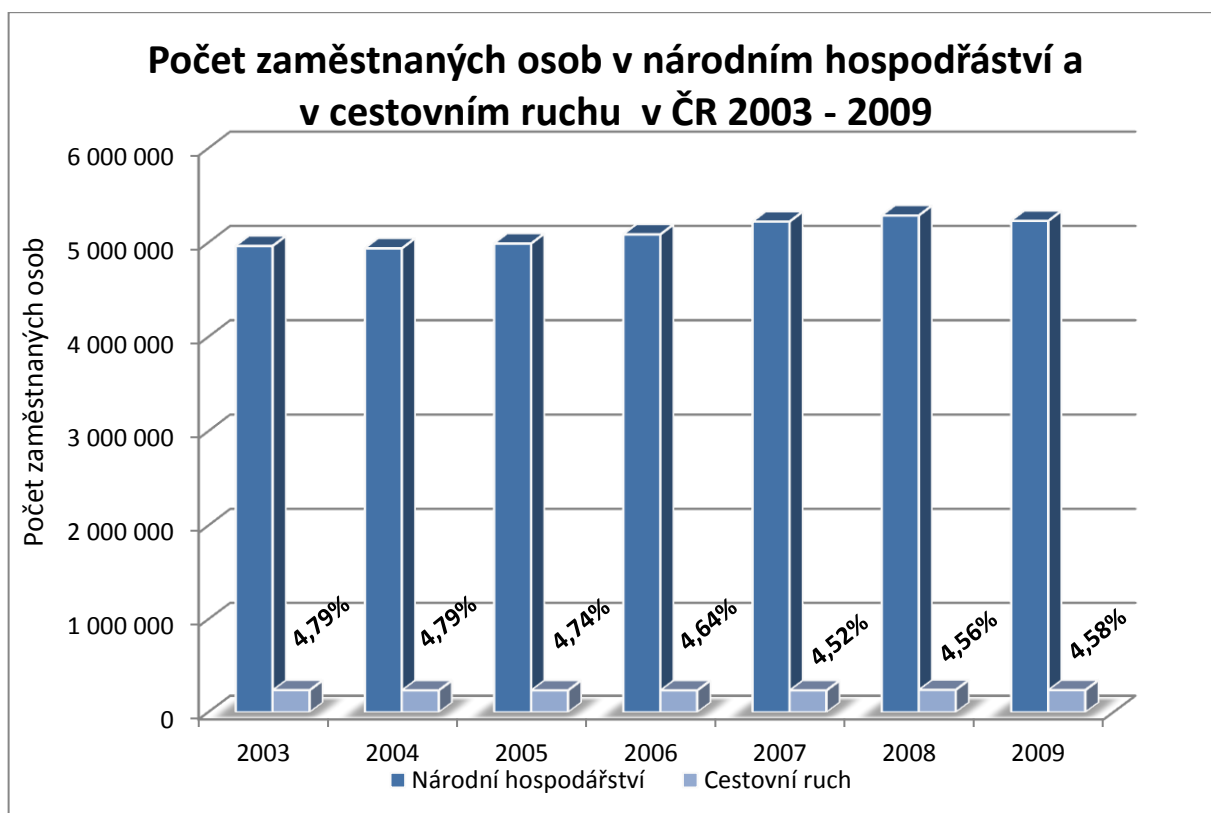
Pro zajímavost v Příloze V je uvedeno srovnání indikátorů cestovního ruchu České republiky a Rakouska za rok 2009, které bylo zpracováno jako podklad k navrhovanému zákonu o cestovním ruchu. Toto srovnání mimo jiné dokládá, že cestovní ruch se může na tvorbě HDP podílet i více jak 5%, když má k tomu předpoklady, legislativu a zájem.

## Zaměstnanost

Vliv cestovního ruchu na zaměstnanost je vedle vlivu na HDP druhým základním ukazatelem postavení cestovního ruchu v ekonomice.

V odvětví cestovního ruchu pracuje více jak 4,5% zaměstnaných z celého národního hospodářství respektive cestovní ruch zaměstnává přes 236 000 lidí. Podle dostupných informací ČSÚ nejvíce lidí v roce 2009 pracovalo v oblasti pohostinství, tím jsou myšleny restaurace a podobná zařízení, dále pak v oblasti hotelnictví. Naopak nejméně osob pracuje v oblasti lodní dopravy, což není překvapivé, protože ČR nemá moře ani mnoho velkých jezer či rybníků a na lodní dopravu lze narazit jen výjimečně. (Palatková a Zichová, 2011; ČSÚ, © 2012)

Níže uvedený graf má podobnou tendenci jako výše uvedené grafy a tabulky, a to, že docházelo ke snižování zaměstnanosti, tak jako například ke snižování podílu cestovního ruchu na HDP či ke snižování devizových příjmů ze zahraničního cestovního ruchu ČR a v posledním roce je také zaznamenáno nepatrné zvýšení. Myslím si, že na vývoji grafů v jednotlivých sférách se podepsaly podobné důvody.



Obr. 10: Počet zaměstnaných osob v národním hospodářství a v cestovním ruchu v ČR 2003 – 2009; vlastní zpracování na základě zdroje: (ČSÚ, © 2012)

### 3.2.2 Ekonomické přínosy a překážky rozvoje cestovního ruchu

Jako vše ostatní, tak i cestovní ruch má své pro a proti, kterým je věnována tato krátká podkapitola.

#### Ekonomické přínosy cestovního ruchu

Jak již bylo zmíněno v předchozích částech, cestovní ruch pozitivně působí na ekonomiku a z hlediska ekonomických přínosů jej lze chápat zejména takto:

- Jedná se o exportní odvětví, tedy je to významný zdroj deviz,
- Podílí se na tvorbě HDP,
- Vytváří pracovní příležitosti, a tedy i mzdy a tím umožňuje další spotřebu a investice a také se podílí na snižování nezaměstnanosti,
- Přináší zejména zahraniční investice,
- Má pozitivní dopad na zvyšování životní úrovně.

Cestovní ruch má kromě přímých ekonomických přínosů i další klady. Turistika umožňuje nejen poznání, ale posiluje i pochopení jiných národů a jiných kultur. Cestovní ruch tak podporuje porozumění mezi lidmi různé národnosti nebo rasy, rozdílného politického názoru či náboženského vyznání. Přináší také vhodný odpočinek, který má podstatný vliv na uchování zdraví a na obnovu fyzických i psychických sil. (Foret a Foretová, 2001; Holeček, Mariot a Střída, 2001; Rygllová, 2009)

#### Překážky rozvoje cestovního ruchu

Jsou zde také i jisté překážky, které negativně působí na rozvoj cestovního ruchu, a to:

- Kriminalita, bezpečnostní rizika,
- Nedostatečná úroveň materiálně-technické základny a informační infrastruktury,
- Nedostatečně kvalifikovaná pracovní síla, hlavně co se týče vybavenosti jazyků,
- Dvojí ceny (hlavně v Praze), kdy zahraničním turistům jsou účtovány mnohem vyšší ceny než domácím,
- Špatná kvalita cest, chátrající nádraží ve většině měst a obcí,
- A také, že v ČR cestovní ruch stále není zařazen mezi klíčová odvětví ekonomiky. (Drobná a Morávková, 2004; Businessinfo, © 1997-2011)



### 3.3 Vliv cestovního ruchu na rozvoj územních celků

Cestovní ruch působí na region pozitivně i negativně.

Cestovní ruch může být za předpokladu, že je vhodně rozvíjen, zdrojem příjmů pro obce prostřednictvím vybírání místních poplatků, daní z nemovitostí, daní z příjmů fyzických osob a daní z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti a zdrojem vytváření nových pracovních míst, příležitostí k revitalizaci a zvelebování měst a obcí. Do státního rozpočtu plynou daně z přidané hodnoty, z příjmů právnických osob a daně spotřební.

Mezi negativní dopady lze zařadit především poškozování životního prostředí, v případě že počet návštěvníků překročí určitou mez (odpad, nadměrné využívání přírodních zdrojů). Dále neúčelné, nehospodárné a neefektivní využití investic, pokud je špatně odhadnut potenciál regionu.

Cestovní ruch je tedy dobré rozvíjet především v místech a oblastech, které nemají výraznější předpoklady pro rozvoj jiných ekonomických činností nebo u kterých jejich přírodní a kulturně historické atraktivity mají vysokou míru kvality či jedinečnosti. Prostřednictvím turismu se vlastně ekonomicky zhodnocuje přírodně a kulturně-historický potenciál daných míst, který by bez cestovního ruchu zůstal v převážné míře nevyužit. (Drobná a Morávková, 2004; Hesková, 2006; Horner a Swarbrooke, 2003; Jakubíková, 2009; Tittelbachová, 2011; Litoměřice-info.cz, 2010)

### 3.4 Shrnutí cestovního ruchu

Vývoj cestovního ruchu ve světě v i ČR je spojen s přírodními předpoklady, a také s politickým děním. Většina států zjišťuje, že cestovní ruch se významně podílí na ekonomice a snaží se tedy toto odvětví podporovat.

Česká republika má dobré přírodní předpoklady, historické památky, kulturní život i tradice pro cestovní ruch a hlavně je známá svým lázeňstvím, za kterým se sem jezdilo už v dřívějších dobách. Dalším plusem je dopravní dostupnost, protože hlavní město Praha leží v „srdci“ Evropy. Naopak horší je kvalita dopravní infrastruktury a občas i nedostačující kvalita turistické infrastruktury (jazyková vybavenost, služby, ubytování aj.).

Roční návštěvnost ČR se může pyšnit číslem kolem 12 milionů návštěvníků, kteří sem přijedou ze zahraničí či z jiné oblasti nebo kraje ČR. Nejčastějším cílem zahraničních ná-

vštěvníků je hlavní město Praha a domácí návštěvníky nejvíce láká Jihomoravský kraj. Naproti tomu nejméně atraktivní kraje z hlediska celkové návštěvnosti jsou Ústecký, Pardubický a Vysočina.

Lidé účastníci se cestovního ruchu přináší danému státu finance, které jsou příjmem obecního, ale i státního rozpočtu v podání různých daní, poplatků. Devizové příjmy ze zahraničního cestovního ruchu jsou ročně přibližně ve výši 130 miliard Kč. Odvětví cestovního ruchu také zasahuje do mnoha oblastí, například stavebnictví, dopravy, finančních služeb a dalších, na HDP se podílí většinou 3%, a také zaměstnává kolem 230 000 lidí a mimo jiné podílí se i na zvyšování životní úrovně. Co se týče spotřeby jednotlivců žijících na území ČR, tak každý ročně utratí za rekreaci a kulturu necelých 12000Kč, přičemž v této položce není zaznamenán celý cestovní ruch. Tato výdajová položka je hlavně důkazem toho, že cestovní ruch se stal součástí běžné spotřeby lidí a ne privilegiem bohatých, jak to bylo dříve. Cestovní ruch v ČR je součástí běžného života.

Mezi výše zmíněné klady se bohužel řadí i negativa, která především brzdí rozvoj cestovního ruchu. Jedná se zejména o kriminalitu, teroristické útoky, živelné pohromy, bezpečnost v jednotlivých zemích, ale také o negativa, na kterých je možné zapracovat, a to nedostatečná turistická infrastruktura, špatná dopravní infrastruktura a jejich kvalita, špatná jazyková vybavenost, nezájem státních orgánů o tuto oblast atd.

## 4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA A CYKLOTURISTIKA V ČR

V této kapitole je řešena problematika cyklistické dopravy a cykloturistiky na území ČR od jejího vzniku, přes zájem lidí o jízdu na kole, analýzu stavu cyklistických komunikací až po financování a instituce zabývající se touto oblastí. Je zde uvedeno také několik grafů či tabulek, které názorně demonstrují důležitost řešené tematiky.

### 4.1 Historie cyklistiky a cykloturistiky

Počátek cykloturistiky souvisí se zrozením kola. V roce 1817 si německý baron Karl Friedrich Drais von Sauerbronn nechal patentovat říditelný přístroj se dvěma koly a dřevěným rámem, který nazýval „draisina“. Draisina inspirovala mnoho dalších vynálezců, kteří sestrojili podobné přístroje nazývané „kostitřasy“. Avšak se nejednalo o kola, která známe dnes, ale o vynálezy, kde se jezdec odrážel nohama o zem. Určujícím rysem kola se stal pak až vynález pedálu pohánějící zadní kolo, který v roce 1839 sestrojil skotský kovář Kirkpatrick Macmillan. V roce 1861 pařížský karosář Pierre Michaux připojil k přednímu kolu „kostitřasu“ kliky a pedály a svůj vynález nazval velociped. Tento vynález se stal velmi populárním a v evropských městech se objevily stovky velocipedů. Nicméně nelze s určitostí říct, kdo kolo vynalezl.

Velociped byl natolik oblíbený, že již v roce 1869 se uskutečnil první závod, a to v Paříži. závody velocipedů přispěly k tomu, že konkurenční týmy začaly vyvíjet rychlejší stroje. Poté, co pominulo období módního trendu v polovině 19. století, začaly vznikat kluby. Roku 1883 byly položeny základy ke vzniku České ústřední jednoty velocipedistů, která sdružovala 4 kluby s téměř 150 členy. Hlavní náplní klubů bylo rozšíření praktického využití kola a organizování různých vyjížděk a výletů. V roce 1903 uspořádal redaktor jednoho z časopisů z důvodu reklamy závod okolo Francie, z čehož se nakonec vyvinul jeden z nejprestižnějších závodů – Tour de France.

Na území dnešní ČR se v Chebu od roku 1875 vyráběla kola značky Premier. Ne dlouho na to vznikla firma Eska a v roce 1923 byla zahájena výroba kol značky Tudor a Tripol v Rokycanech (od roku 1951 Favorit). První sportovní časopis v Čechách byl založen v roce 1884, který se jmenoval Cyklista.

Obrovský rozvoj cyklistiky i cykloturistiky v Evropě zbrzdila první světová válka, i když i ve válce byl tento dopravní prostředek využit především pro přepravu jednotek, doručování

informací či převoz munice. Po válce se opět začalo závodit a vyvíjela se rychlejší kola. Ke konci druhé světové války dosáhlo využití kola svého vrcholu ve většině Evropy, protože jej miliony lidí používali nejen pro zábavu, ale i jako dopravní prostředek.

Poválečný technický pokrok znamenal rozvoj individuální motorové dopravy a budování infrastruktury. Pouze Německo, Nizozemsko a Belgie braly ohled i na cyklistickou dopravu a budovaly cyklostezky, které jsou dodnes součástí dopravní infrastruktury. Kolo díky automobilové dopravě přestává být dopravním prostředkem a dochází ke vzniku cykloturistiky jako formy aktivního odpočinku. Spolu s odlišným poválečným ekonomickým a politickým vývojem Evropy dochází k rozdílným možnostem rozvoje cykloturistiky. Avšak cyklistické závody, které se těšily a těší velké oblibě (olympijský sport), velmi přispěly k vývoji kola. Díky tomu teď máme na výběr nepřeberné množství kol z různých materiálů a do různého prostředí.

V dnešní době se cykloturistika opět rozvíjí, protože lidé z nedostatku pohybu, se k tomuto sportu rádi vracejí. Také obce a další orgány i na vládní úrovni se snaží vytvářet vhodné podmínky pro tento sport či druh cestovního ruchu a zároveň cyklistiku či cykloturistiku propagují a lákají tak obyvatele k účasti. (Sidwells, 2003; Ondráček a Hřebíčková, 2006)

## 4.2 Klady a zápory cyklistické dopravy

### 4.2.1 Pozitiva

Jízda na kole není technicky ani materiálně příliš náročná a nevyžaduje ani žádné zvláštní fyzické předpoklady, proto je vhodná pro všechny generace.

Jízda na kole pozitivně působí na zdraví člověka a fyzickou aktivitu. Zpevňuje svalstvo, přispívá k lepšímu krevnímu oběhu, posiluje dýchací soustavu a zároveň přináší regeneraci duševních sil. Cykloturistika dále umožňuje člověku poznat nová místa a kraje za kratší čas než při pěší turistice a poznávání přírody je intenzivnější než při použití auta. S kolem lze jet prakticky všude a není finančně náročné, protože se nemusí platit benzin, stát v kolonách a tím ztrácet čas, hledat parkovací místo.

Kolo je také velmi vhodným dopravním prostředkem pro dopravu za prací, do školy, do zaměstnání a často i rychlejší než použití automobilu na kratší vzdálenosti cca do 5km (jízdy do 5km tvoří v Evropě 50% všech jízd autem). Cyklistická doprava je hospodárná,

méně náročná na prostor, nenápadná, šetrná k životnímu prostředí, neprodukuje emisní zatížení ovzduší, ani výrazný hluk a snaží se omezit nárůst automobilové dopravy a tím zlepšit průchodnost pro motorová vozidla, zvyšuje atraktivitu městských center a šetří finance. Je také vhodná ke kombinaci s ostatními druhy dopravy, železniční či MHD. (Adamec, 2009; Dekoster a Schoellaert, 2006; Halada, 2007)

#### 4.2.2 Negativa

Tak jako vše má své pro, tak má své i proti. Masivní rozvoj cyklistiky bohužel přispívá i k tomu, že v některých oblastech je „přecyklistováno“ a cyklisté často nedodržují pravidla, čímž dochází ke kolizím mezi cyklisty a chodci, ale také mezi cyklisty a automobilisty. Ke střetům cyklistů a automobilistů bohužel dochází, i když cyklisté dodržují pravidla. V běžném provozu na pozemních komunikacích jsou cyklisté velmi zranitelní a díky bezohlednosti a nesoustředěnosti řidičů aut dochází ke smrtelným úrazům.

Druhým problémem je bezpečné uložení kol v místech nejčastějších cílů pravidelných cest, jako jsou místa do zaměstnání, obchody, úřady, které se nacházejí především v centrech větších měst. Jelikož zde chybí zabezpečená parkoviště, lidé mají strach z krádeže či odcizení jejich kola a raději volí automobilovou dopravu.

Dalším negativem cyklistiky i turistiky je znečišťování krajiny zahozením odpadků do volné přírody, protože někteří cyklisté, stejně jako pěší si nehledí přírody. Také ježdění mimo vyznačené trasy přispívá k devastaci krajiny.

Cykloturistika je závislá na počasí, ale bohužel tento stav se nedá ovlivnit. (Adamec, 2009; Halada, 2007)

### 4.3 Význam cykloturistiky ve vztahu k cestovnímu ruchu

Cykloturistika je, jak již bylo zmíněno, specifickým či perspektivním druhem cestovního ruchu, který se neustále vyvíjí a má nové a nové druhy (závodní, silniční, rekreační, vytrvalostní, adrenalin, terénní, atd.). Předmětem cestovního ruchu se tedy staly i některé sportovní činnosti, jež vyžadují speciální přípravu, dostatečnou fyzickou kondici, a které mohou mít podobu adrenalinového zážitku. Rozvoj těchto sportovních aktivit posiluje regionální aspekty cestovního ruchu.

Cykloturistika je významná pro cestovní ruch mimo jiné i z důvodu finančního přínosu, kdy cykloturisté poskytují cestovnímu ruchu své finance prostřednictvím využívání stravovacích, ubytovacích, opravárenských a dalších služeb. Již dávno se nejedná o sport chudých lidí, ale účastní se ho téměř celé obyvatelstvo. Bohužel ale nelze poskytnout souhrnné číselné kvantitativní údaje o cykloturistice, protože nejsou nijak evidovány. Prakticky to ani není možné, protože jde o způsob trávení volného času.

Avšak v poslední době se objevují snahy monitorovat alespoň pohyb na cyklostezkách, zda jsou využívány či ne. Například Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě ve spolupráci s obecně prospěšnou společností Partnerství provádělo monitoring na cyklostezce kolem Baťova kanálu od 29. června do 17. srpna 2010. Počítadlo bylo instalováno v Napajedlích a v uvedeném období projelo či prošlo po cyklostezce v obou směrech 46.737 uživatelů. Ukázalo se, že část uživatelů<sup>4</sup> cyklostezky byli místní obyvatelé, kteří dojíždějí do zaměstnání na kole a ostatní byly rekreační uživatelé, kteří cyklostezku využili spíše ve dnech volna. Nicméně ani tak nelze přesně vyhodnotit postavení cykloturistiky v cestovním ruchu ČR. (Vlček, 2011)

#### 4.4 Mapování zájmu lidí o cykloturistiku v ČR

V ČR popularita kola stále roste především z důvodu zájmu lidí o lepší životní styl, lepší fyzickou, poznávání přírody, ale také z důvodu dopravních kolapsů a přizpůsobování se západní Evropě, kde tento trend je na denním pořádku. Odhaduje se, že denně nebo občas usedá na kolo více než 1,5 milionů obyvatel Česka. Rostoucí zájem o tento druh sportu u nás je způsoben i tím, že ČR má téměř ideální předpoklady pro poznávání na kole. Povrch se vyznačuje příznivým výškovým profilem českomoravské krajiny a bohatou historií, díky ní se na území nachází velké množství historických, kulturních a přírodních památek.

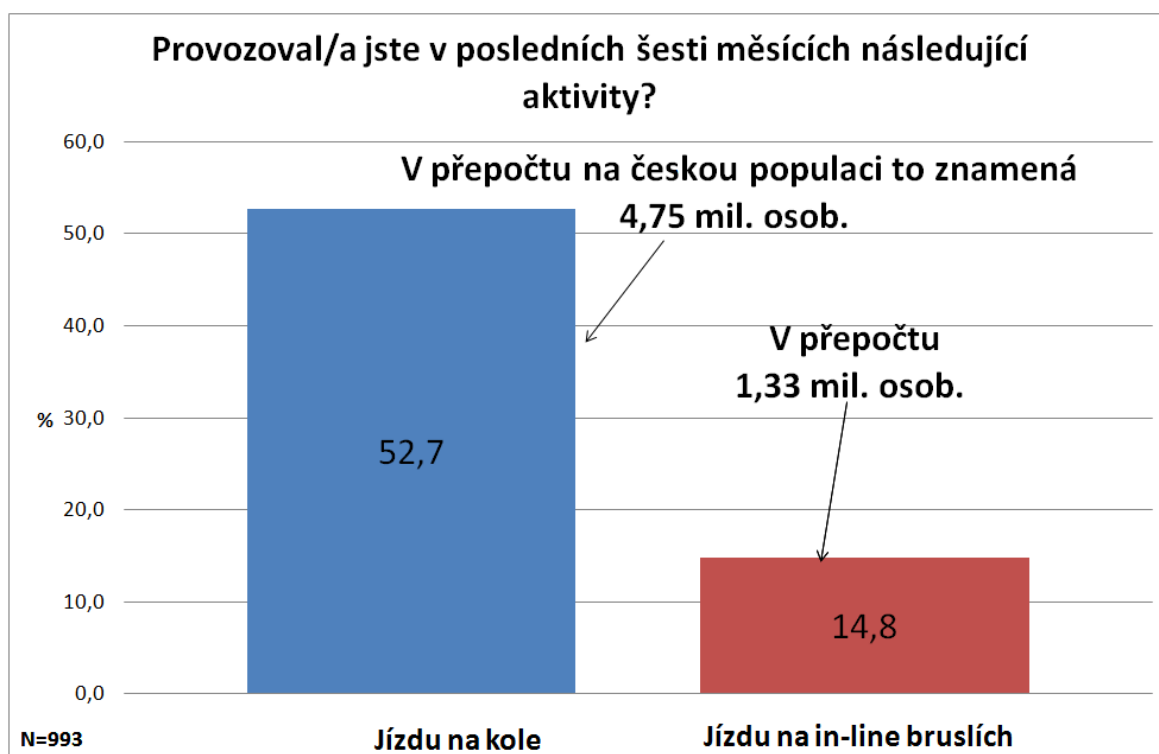
Ve dnech 15. 8. – 30. 9. 2011 probíhal první národní cyklo a in-line průzkum. Internetového průzkumu se zúčastnilo 4 868 respondentů, z toho 3 966 lidí splnilo podmínky pro zařazení do cílové skupiny aktivních cyklistů, bikerů a in-line bruslařů a zároveň byli starší 15 let. Tento reprezentativní vzorek byl pak přepočítán na celou populaci ČR. Průzkum si

---

<sup>4</sup> Uživatelé jsou myšleni cyklisté, pěší a in-line bruslaři (Vlček, 2011)

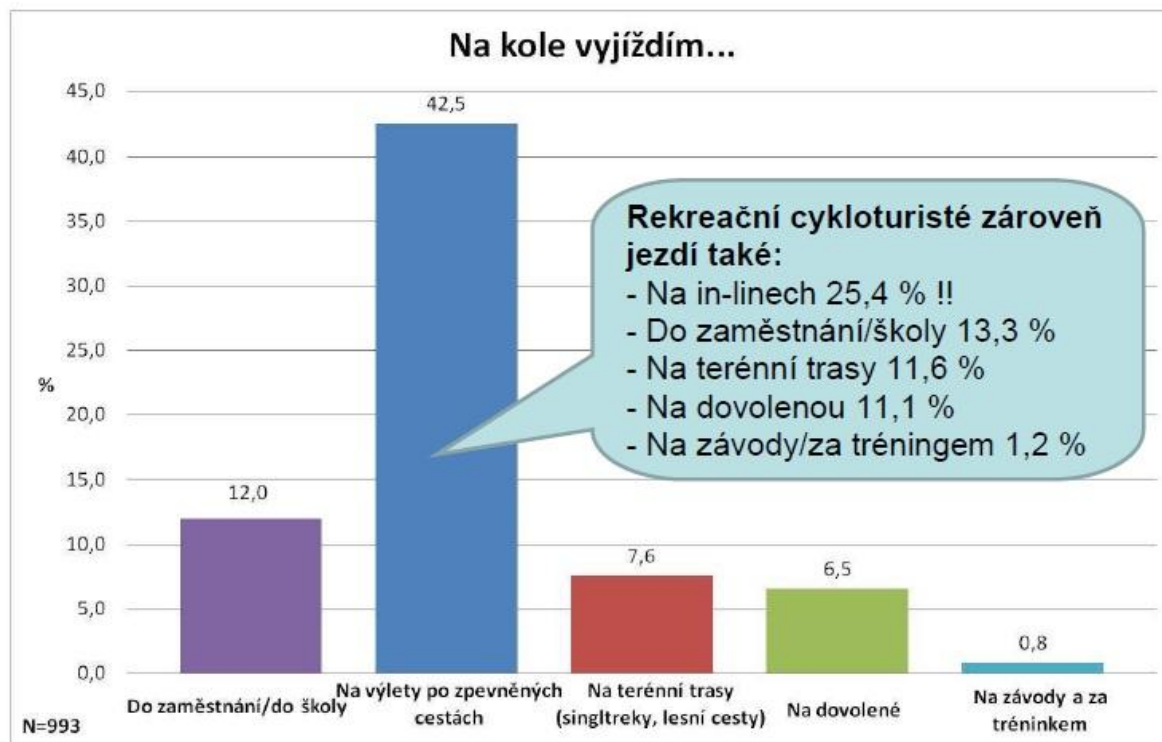
kladl za cíl zjistit základní sociodemografické charakteristiky a vytvořit profil rekreačních cyklistů, bikerů a in-line bruslařů, popsat jejich chování a ověřit zájem o služby, které navazují na budování infrastruktury.

Výsledky přinesly to, co se očekávalo. Cyklistika je v Česku velmi oblíbená. Na následujícím grafu lze vidět, že počet osob (ze 4 868 lidí), kteří použili jízdní kolo v posledním půlroce, dosahuje 4,75 milionu lidí (tj. 52,7% populace starší 15let) – přepočítáno na celou populaci ČR.



Obr. 11: Počet osob provozujících jízdu na kole či jízdu na in-linech; zdroj (Českojede, © 2011)

Výše zmínění cyklisté nejčastěji jezdí na výlety po zpevněných cestách, a to 42,5% populace starší 15 let. Kolem 12% populace starší 15let používá kolo jako dopravní prostředek a přepravuje se na něm do práce či do školy. Naopak nejméně je kolo využito na závody, jak uvádí níže uvedený graf.



Obr. 12: Procentuální vyjádření pro využití jízdního kola; zdroj (Českojede, © 2011)

Respondenti, kteří byli zařazeni do cílové skupiny aktivní cykloturisté, představují 1,02 milionu (11,3% populace). Jedná se o osoby jezdící na vyjížděky a cyklovýlety převážně po zpevněných cestách, jezdící na kole v hlavní sezóně alespoň 1x za 2 týdny a zároveň ujezdou více než 500 km ročně a mají přístup k internetu.

Aktivní cykloturisté jsou nejčastěji lidé ve věku 30-44 let, kteří tvoří více jak 40% ze všech aktivních cykloturistů. Dále pak jsou to lidé ve věku 45-59 let a 15-29 let, kde každá skupina tvoří kolem 25% všech aktivních cykloturistů. Až 70% aktivních cykloturistů představují muži a jen 30% ženy. Graf je uveden v Příloze č. VI.

Z průzkumu dále vyplynulo, že nejoblíbenějším cykloregionem ČR pro aktivní cykloturisty je Jižní Morava (31,2%), v závěsu jsou Jižní Čechy (23,9%) a také Šumava (23,6%).

Co se týče cyklistické doprovodné infrastruktury, tak cykloturisté považují za užitečné především cyklobusy, a to až 44,9 % dotázaných. Dále servis kol, také toalety podél stezek a možnosti návazného wellness programu. Vysoký je i zájem o půjčovny jízdních kol, což uvedlo do jiných služeb 30,1% aktivních cykloturistů.

Dále výsledky poukázaly na nevyužitý potenciál pro rozvoj cykloturistiky v ČR, kdy infrastruktura je nedostatečná a neodpovídá očekáváním, trasy jsou zmateně značené, také kvalita služeb je nižší spolu s propagací a marketingem.



Nicméně tento průzkum byl jenom důkazem toho, že cykloturistika potažmo cyklistika je mezi lidmi velmi žádaná, a proto je potřeba se této oblasti nadále věnovat a odstraňovat nedostatky, zkvalitňovat služby, budovat doprovodnou infrastrukturu a další. Vždyť v Česku jezdí až 4, 75 mil. cyklistů, kteří jsou i ekonomickým přínosem. Například studie z roku 2008 dospěla k závěru, že v Evropě ročně cestuje 2,8 mld. cykloturistů s ekonomickými přínosy cca 54 mld. EUR/rok. (Halada, 2007; Vlček, 2011; Českojede, © 2011)

## **4.5 Analýza současného stavu cyklistických komunikací v ČR**

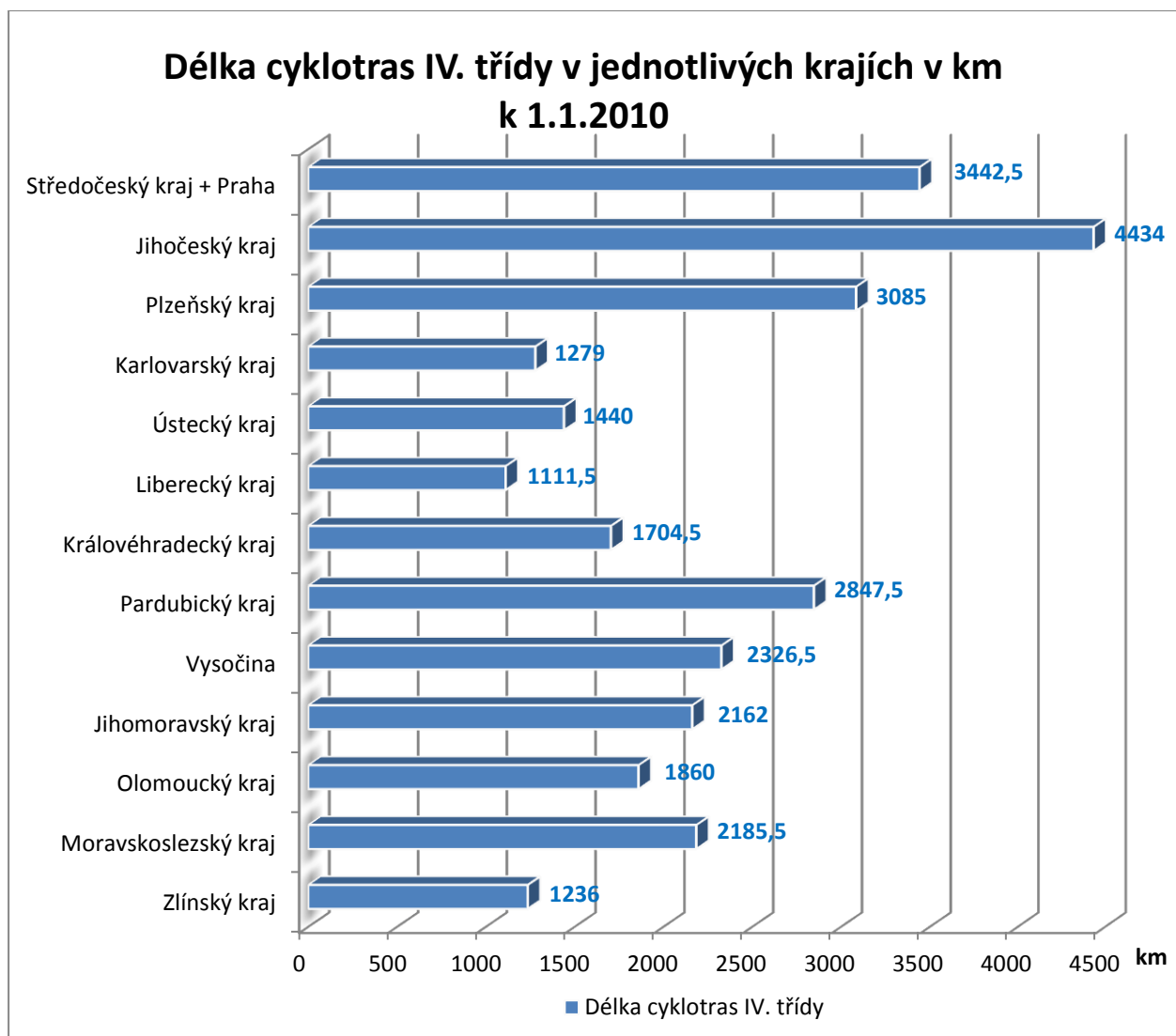
Celá země je protkána hustou sítí silnic nižší třídy, které jsou vhodné pro cykloturistiku. Kromě nich se pro jízdu na kole využívají i zpevněné či nezpevněné cesty, na které je vjezd motorových vozidel zakázán, a také se budují bezpečné cyklostezky. Na území ČR již existuje celkem hustá síť cyklistických komunikací, především značených KČT a dalšími subjekty. Počet značených komunikací pro cyklisty se každým rokem zvyšuje. Nicméně bezpečných cyklostezek je u nás stále méně než si vyžaduje současná situace a jsou spíše ve městech. (Halada, 2007; Vlček, 2011)

### **4.5.1 Základní síť cyklotras**

K 1. 1. 2010 bylo evidováno KČT celkem 36 573 km cyklotras I., II., III. a IV. třídy. Pásové značení bylo k uvedenému datu použito na 3 290,5 km cykloturistických komunikací. K tomuto datu bylo také napočítáno celkem 1 601 km cyklostezek. Celková délka komunikací pro cyklisty začátkem roku 2010 dosahovala téměř 42 tisíc kilometrů na území ČR.

Co se týče cyklotras, tak I. třída tvořila 875 km, II. třída 3 727,5 km, III. třída 2 856,5 km a nejpočetnější skupinou byla IV. třída s 29 114 km. IV. třídu cyklotras tvoří především lokální cyklotrasy obcí a měst. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008-2012)

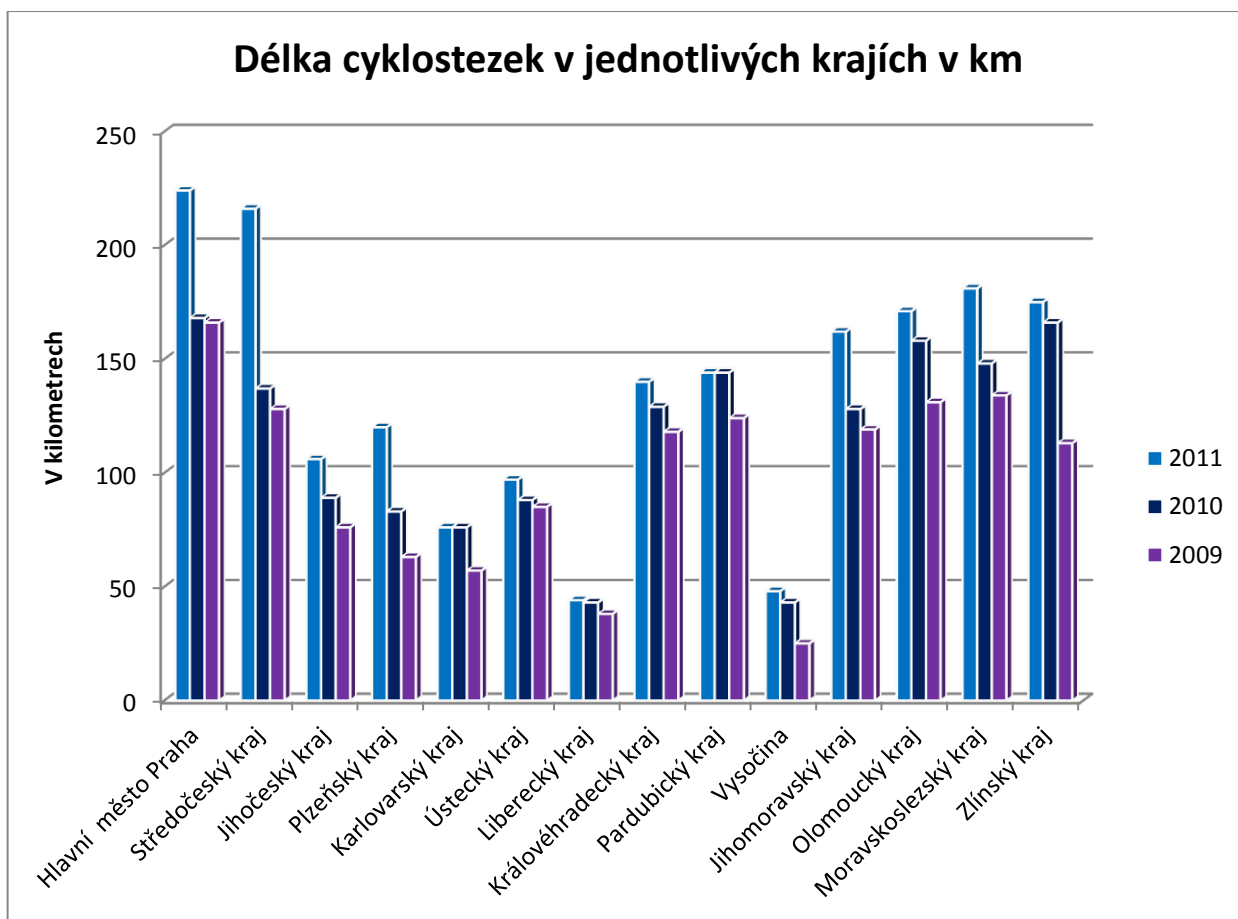
Níže uvedený graf ukazuje délku cyklotras IV. třídy v jednotlivých krajích v km k začátku roku 2010. Nejvíce cyklotrasy IV. třídy je vyznačeno v kraji Jihočeském, a to 4 434 km. Přes 3 000 km cyklotras IV. třídy je vyznačeno v kraji Středočeském, do kterého se započítává i Praha a v kraji Plzeňském. Naopak nejméně vyznačených cyklotras IV. třídy se nachází v kraji Libereckém (1 111,5 km) a v kraji Zlínském (1 236 km). Délky 1 500 km cyklotras IV. třídy nedosahují také kraje Karlovarský a Ústecký. Na jednotlivý kraj připadá průměrně 2 239,5 km značených cyklotras IV. třídy.



*Obr. 13: Délka cyklotras IV. třídy v jednotlivých krajích v km k 1. 1. 2010; vlastní zpracování na základě zdroje (Národní strategie cyklistické dopravy, © 2008-2012)*

#### 4.5.2 Počet cyklostezek

K 1. 1. 2011 bylo na území ČR napočítáno celkem 1903 km cyklostezek, z čehož 302 km bylo vybudováno v roce 2010. Jak lze vidět na grafu níže, tak nejvíce cyklostezek se nachází na území hlavního města Prahy (224 km) a ve Středočeském kraji (216 km). Dále následují kraje Moravskoslezský (181 km), Zlínský (175 km), Olomoucký (171 km) a Jihomoravský (161 km), který se jako poslední dostává svou délkou cyklostezek nad 150 km. Naopak nejhůře je kraj Liberecký a Vysočina, které nedisponují ani 50 km délky cyklostezek. Z grafu lze také vyčíst, že cyklostezky každoročně přibývají, takže mají stoupající tendenci a s tím souvisí i zájem obcí a státu o tuto problematiku.



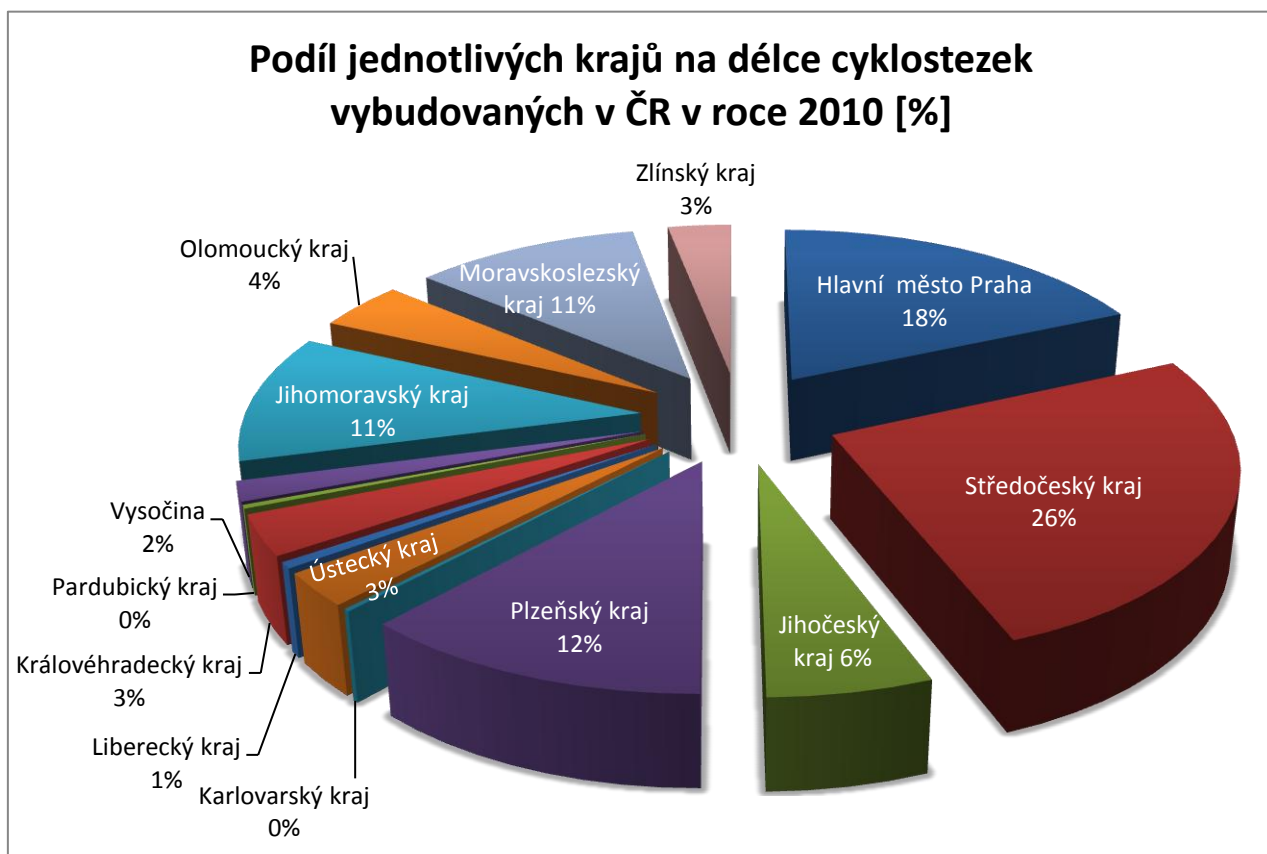
Obr. 14: Délka cyklostezek v jednotlivých krajích v km v letech 2009 – 2011; vlastní zpracování na základě zdroje (Martínek, Kala a Čárský, 2010; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy; © 2008-2012)

Co se týče počtu kilometrů nově vybudovaných cyklostezek v rámci jednotlivých krajů za rok 2010 v procentuálním vyjádření, tak nejvyšší hodnoty dosahuje Středočeský kraj, kde bylo vybudováno 79 km, tedy 26% z celkového počtu nově vybudovaných cyklostezek. Dalším budujícím krajem je hlavní město Praha, která zrealizovala 56 km cyklostezek (18%). Mezi další kraje, které se na výstavbě cyklostezek podílely podobně (11%-12%), lze uvést Plzeňský, Jihomoravský a Moravskoslezský.

Naopak nejméně nově vybudovaných cyklostezek bylo zaznamenáno v krajích Karlovarském a Pardubickém (0%), což může být způsobeno i novým sčítáním cyklostezek od roku 2010.

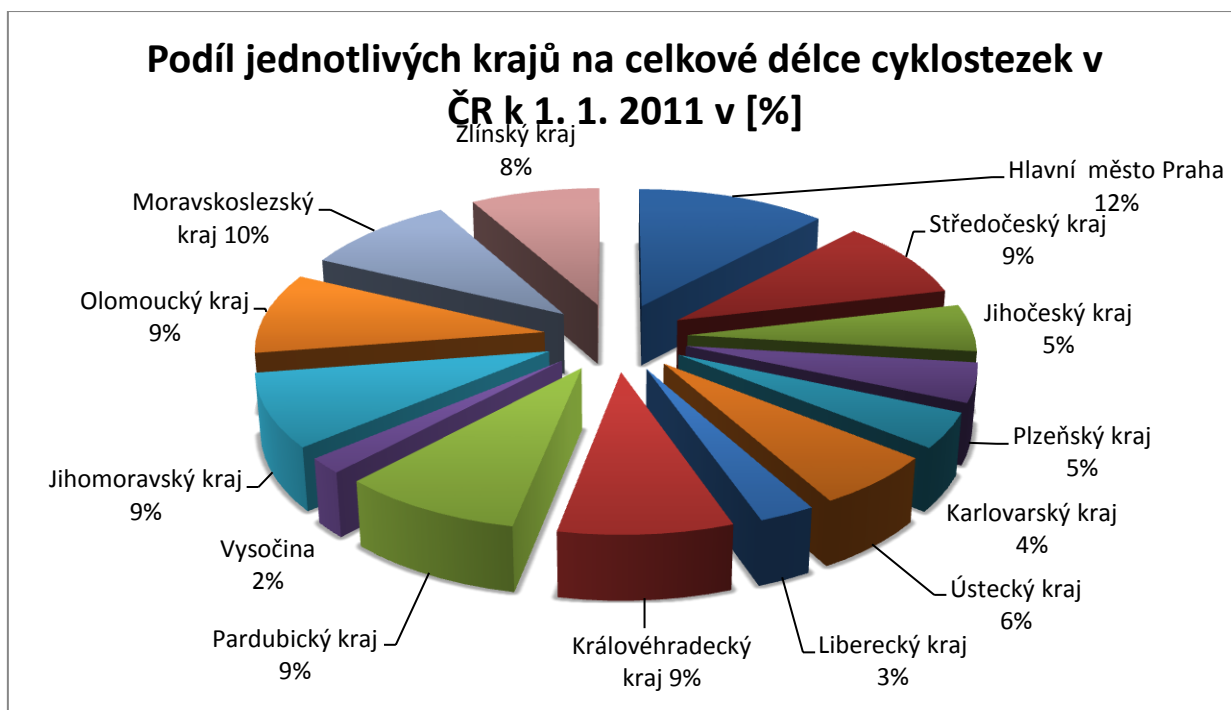
V roce 2010 byl změněn styl práce se sběrem dat ve věci pasportu cyklistické infrastruktury. Základem pro sběr dat se stala velká dotazníková akce, kdy byly individuálně osloveny všechny města a větší obce v ČR a to prostřednictvím e-mailové pošty. Kromě měst a obcí

pak byly osloveni také koordinátoři pro cyklistickou dopravu a cykloturistiku v jednotlivých krajích. Dalšími podklady byly tabulkové přehledy schválených příspěvků ze Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2010. Další část informací k cyklistickým stezkám, byly získány z dotačních prostředků jiných, než SFDI, jako např. z Programu rozvoje venkova (PRV), z Regionálního operačního programu (ROP) atd., a také z internetových zdrojů. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy; © 2008-2012)



*Obr. 15: Procentuální podíl jednotlivých krajů na délce cyklostezek vybudovaných v ČR v roce 2010; vlastní zpracování na základě zdroje (Martínek, Kala a Čárský, 2010; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy; © 2008-2012)*

Další graf názorně ukazuje v procentuálním vyjádření, jak se jednotlivé kraje podílejí na celkové délce cyklostezek k 1. 1. 2011. Lze vidět, že nejvíce se o svůj kraj stará hlavní město Praha, která se na výstavbě podílí 12%. Druhým krajem je Moravskoslezský s 10% a po 9% mají kraje Středočeský, Královéhradecký, Pardubický, Jihomoravský a Olomoucký. Naopak nejméně výstavbu cyklostezek podporuje kraj Vysočina, Liberecký a Karlovarský. Nicméně se dá říci, že většina krajů má o tuto problematiku zájem a podíly na celkové délce cyklostezek jsou celkem vyrovnané.



*Obr. 16: Procentuální podíl jednotlivých krajů na celkové délce cyklostezek v ČR v roce 2010; vlastní zpracování na základě zdroje (Martínek, Kala a Čárský, 2010; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy; © 2008-2012)*

#### 4.5.3 Dálkové trasy

Díky aktivitám krajů, regionů, obcí a dalších subjektů vznikly v ČR v posledních letech stovky kilometrů nových bezpečných cyklostezek. Avšak jak již bylo zmíněno v teoretické části, současný systém značení je nevyhovující, a to především ze dvou důvodů. Prvním je budování dlouhých bezpečných souvislých úseků cyklostezek zejména podél řek, druhým pak potřeba proznačit v ČR mezinárodní EuroVelo trasy. Z těchto důvodů přestává současný značení korespondovat se skutečným stavem v terénu, neboť hlavní cyklistické koridory mnohdy vznikly mimo původně navržené hlavní cyklotrasy. Například Moravská stezka je v současnosti na šesti trasách.

Číslování cyklotras v ČR je ve správě KČT, který mimo jiné přiděluje čtyřciferná čísla i novým bezpečným cyklotrasám, protože se jedná o lokální trasy. V tuto chvíli bohužel nelze z čísla vyčíst kvalitu trasy ani její případné vedení mimo komunikace s motorovou dopravou. Některé jednociferné trasy, jako například CT 1 z Prahy do Brna, dosud nejsou ani propojeny, zatímco jiné trojciferné jsou již v kvalitě cyklostezky. Některé trasy jsou ovšem označeny logy (Moravské vinařské trasy, Vltavská), nebo písmeny (Praha, Ostrava), k čemuž je také potřeba v budoucnu přihlédnout.

System je potřeba změnit tak, aby odpovídal současné situaci a požadavkům pro další vývoj. Změny se budou týkat hlavně páteřních dálkových tras včetně českých úseků tras EuroVelo a jejich cílem bude detailně definovat a proznačit mezinárodním značením EuroVelo mezinárodní cyklistické trasy na území ČR v souladu se sítěmi našich zahraničních sousedů.

Nová čísla budou lépe vystihovat význam tras, protože síť národních a nadregionálních cyklotras bude užívat jen jedno a dvojciferná čísla. Ke změnám dojde buď prostřednictvím přeznačení celé trasy (např. Labská stezka bude mít číslo 2 po celé délce trasy anebo Moravská stezka bude mít zase číslo 4), anebo prostřednictvím přečíslování jen některých úseků, přeložením do vhodnějších koridorů. Změny by měly být provedeny v horizontu 2-3 let.

Podkladem pro změnu dálkové sítě cyklotras se stal monitoring stavu realizace a připravenosti vybraných 30 velkých cyklistických projektů, který byl definován v roce 2007 a upřesněn začátkem roku 2010. Jedná se vesměs o projekty, které jsou v současné chvíli realizovány ze Strukturálních fondů EU, případně se jejich výstavba plánuje. (Mourek et al., 2011; Českojede.cz, 2011; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy; © 2008-2012)

V příloze č. VII jsou uvedeny dva obrázky dálkové sítě cyklotras v ČR. První obrázek mapuje současný stav značení dálkových cyklotras podle evidence KČT. Plánované změny jsou zachyceny na druhém obrázku, který je díky tomu mnohem přehlednější.

### **EuroVelo**

EuroVelo (EV) neboli evropská síť cyklotras je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). Projekt rozvíjí 14 trans-evropských cyklotras s celkovou délkou na 80 000 km (z toho 45 000 km tras je již zrealizovaných), který spojuje všechny země Evropy. Současné trasy EuroVelo a jejich průběh je uveden v Příloze VIII. Základ projektu EV tvoří již existující národní regionální a místní cyklotrasy.

Projekt EuroVelo si klade za cíl zajistit realizaci kvalitních evropských cyklotras, propagovat tyto trasy a poskytovat důležité informace o cyklistice a cykloturistice v Evropě, a také motivovat lidi k jízdě na kole.

Evropská komise cestovního ruchu označila EuroVelo za „první význačný zdroj rozvoje nového evropského cestovního ruchu pro další desetiletí, schopný vytvořit zcela nové tržní

odvětví, ale i zvýšit počet pracovních míst ve venkovských oblastech“. Na to navázal Evropský parlament, který na konci roku 20011 odhlasoval, že EuroVelo se začlení do sítě TEN-T<sup>5</sup>.

Českou republikou prochází 4 ze 14 mezinárodních tras EuroVelo, a to:

- **EV4: Cesta střední Evropou:** Roscoff – Kiev (4 000km),
- **EV7: Sluneční trasa:** Nordkapp – Malta (7 409km),
- **EV9: Od Baltu k Jadranu (Jantarová cesta):** Gdaňsk – Pula (1 930km),
- A nově **EV13: Stezka železné opony** (cca. 6 800km).



*Obr. 17: Mapa návrhu vedení tras EuroVelo v ČR; zdroj (Českojede.cz, © 2011)*

Výše navrhovaný průběh tras sice existuje, ale skládá se z několika na sebe navazujících tras. Stávající trasy v ČR prozatím nejsou značeny logem EuroVelo, ale již brzy by měly být takto vyznačeny. Avšak k oficiálnímu otevření EuroVelo trasy může dojít teprve tehdy, když dosáhne určité požadované kvality. Znamená to především – bezpečnost pro cyklisty, vedení po přímých trasách a bez velkého převýšení. (Mourek et al., 2011; Vlček, 2011; Českojede.cz, © 2011; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)

<sup>5</sup> TEN-T – jedná se o oblast politiky EU, která je zaměřená na finanční prostředky na podporu rozvoje trans-evropské dopravní infrastruktury. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)

#### 4.5.4 Významné cyklotrasy/stezky

Mezi významné cyklotrasy/stezky patří především cyklostezky budované podél řek, stezky greenways a další stezky vznikající pod různými projekty. Tyto stezky mají značný podíl na dálkové síti tras ČR.

##### Stezky podél řek

Velké oblibě se těší stezky budované podél řek především z důvodu rovinnatého reliéfu a přírodního charakteru, což je pro cyklisty velmi příjemné. Mimo to v blízkosti významných českých řek leží mnoho turistických památek, velkých měst a dalších atraktivit, protože v dřívějších dobách byla města zakládána u vodních toků. Díky těmto skutečnostem vodní toky a doprovodné cesty podél jejich břehů tvoří páteř národní cyklistické sítě ve všech cyklistických vyspělých evropských zemích. V ČR tomu tak prozatím není, protože je teprve ve fázi budování. Prozatím v tuzemsku nalezneme trasy podél řek Vltavy, Labe, Moravy, Bečvy, Ohře a Ploučnice. (Mourek et al., 2011; Českojede.cz, © 2011)

##### Stezky greenways

Zelené stezky neboli Greenways jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Zároveň přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, a také jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Mapa stezek Greenways je uvedena v příloze IX.

Stezky, které vznikly na území ČR díky projektu greenways jsou:

- **Moravské vinařské stezky** – tvoří 1 200 kilometrovou síť cyklistických značených tras vedoucích vinicemi, sady a obcemi jižní Moravy. Síť tvoří deset tematických okruhů propojených páteří Moravskou vinnou stezkou Znojmo – Uherské Hradiště (300km). Na všech směrových a informačních tabulích je znázorněno logo Moravských vinařských stezek. Mapa je v příloze X. Moravské vinařské stezky získaly na veletrhu Regiontour 2008 ocenění Grand Prix Regiontour – soutěž o nejlepší produkt cestovního ruchu s akcentem na propagaci regionů
- **Greenways Praha – Wien** – je síť cyklistických a pěších tras a stezek mezi Prahou a Vídní s celkovou délkou 470km a zároveň se jedná o nejstarší Zelenou stezku v ČR. Trasa vede především po klidných asfaltových komunikacích a sem tam i po nebezpečných cestách. Na páteřní trasu navazují tematické okruhy například Kra-



jem Josefa Lady, Greenway Rožmberského dědictví, Greenway Lichtenštejnského dědictví, Greenway Selského baroka či Greenway řemesel a vyznání.

- **Labská stezka** – je součástí sítě EuroVelo a na území ČR dosahuje délky 370km. Prozatím je značena nepřehledně, a to v úseku od německé hranice do Mělníka je značena číslem 2, v úseku z Mělníka do Vrchlabí číslem 24, úsek z Vrchlabí do Špindlerova Mlýna není značený a dále k prameni Labe (respektive k Labské bouři) následuje místní značení. Odbočka z Mělníka do Prahy podél Vltavy je značena číslem 2 (variantní trasa z Prahy do Brandýsa nad Labem číslem 241) a také logem Vltavské stezky, které pokračuje až na Šumavu. Stezka je jednou z nejnavštěvovanějších v Německu.
- **Drážní stezky** – vznikají v místech, kde je drážní doprava zrušena. Ovšem v ČR takových to stezek moc není, i z důvodu, že výstavba je občas nákladnější než budování nové cyklostezky. Nejstarší drážní stezku dlouhou asi 4 km lze najít mezi Českou Lípou a Vlčím dolem (Liberecký kraj) a pak existuje ještě několik dalších stezek především na důlních drázkách o okolí Ostravy a pak na zrušené trati v okolí Chebu. Drážní stezky jsou určitě velkou příležitostí pro rozvoj cyklodopravy, protože se v tuzemsku eviduje až na 1 000 km neprovozovaných železnic. (Mourek, 2008; Moravské vinařské stezky; Nadace partnerství, © 2008- 2012)

### **Další stezky**

K významným a hojně navštěvovaným cyklotrasám/stezkám dále patří také naučné stezky (stezky s informativními tabulemi), tematické stezky (již zmíněné Moravské vinařské stezky, dále Pivní stezky, Přemyslovské nebo Ladovy stezky a jiné), stezky kolem pohraničí (Šumavská magistrála, Česko-rakouská příhraniční trasy, Beskydsko-karpatská magistrála atd.) a mnohé další.

Všechny výše zmíněné stezky a spousta dalších se podílejí na celkové délce cyklistických komunikací.

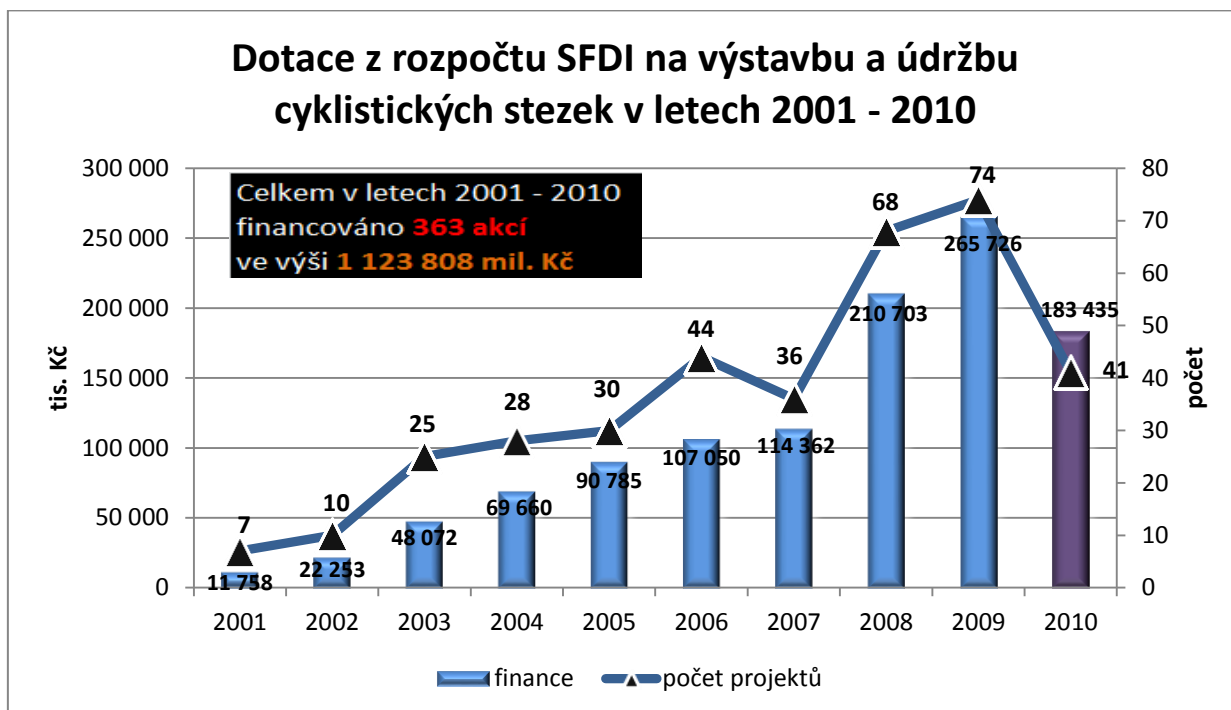
## **4.6 Možnosti financování cyklistické dopravy**

Alfou a omegou pro rozvoj cyklistické dopravy je samozřejmě dostatek finančních prostředků. Nejvýznamnější finanční zdroje pro tuto problematiku jsou Státní fond dopravní

infrastruktury (SFDI) a Strukturální fondy EU. Dále pak v některých případech i rozpočty krajů či obcí, případně soukromé zdroje (např. Nadace Partnerství). Pokud se jedná o účelové komunikace, úpravu lesních a polních cest, tak se používají finanční prostředky z Programu obnovy venkova, pozemkových úprav, protipovodňových opatření atd. Od roku 2011 je dalším zdrojem financování mezinárodní projekt Central MeetBike, který je financován z programu Central Europe a spolufinancován z ERDF. Čím více bude investováno do kvalitní cyklistické infrastruktury, tím kvalitnější budou samotné cykloturistické produkty pro specifické cílové skupiny. (Martínek, 2008; Mourek et al. 2011)

#### 4.6.1 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Poprvé SFDI přispěl na výstavbu cyklostezek až v roce 2001 ve výši necelých 12,0 mil. Kč, kdy podpořil 7 akcí. Od té doby se podpora rok od roku zvyšuje až do roku 2010. Největší meziroční růst podpory byl zaznamenán v roce 2008, kdy podpora se zvýšila o 96 mil. Kč, a bylo podpořeno 68 akcí. Avšak prozatím nejvyšších hodnot dosáhla podpora v roce 2009, a to necelých 266 mil. Kč a zároveň bylo podpořeno 74 projektů. Rok 2010 přinesl snížení a podpora dosahovala pouhých 184 mil. Kč. Celkem tak bylo v letech 2001 – 2010 podpořeno 363 akcí ve výši 1, 123 mld. Kč, jak dokládá níže uvedený graf.



Obr. 18: Dotace z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek v letech 2001 – 2010; vlastní zpracování na základě zdroje (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy,

Aby žadatel získal příspěvek ze SFDI, musí splnit určitá pravidla, která již byla zveřejněna na rok 2012. Finanční příspěvek lze poskytnout výhradně na výstavbu cyklistické stezky nebo údržbu cyklistické stezky a to maximálně do výše 65% uznatelných nákladů. Příspěvek SFDI nelze kombinovat s prostředky strukturálních fondů EU.

Plány SFDI na rok 2012. V rozpočtu SFDI je vyčleněno na podporu výstavby a údržby cyklostezek 138,64 mil. korun. Příspěvek je určen na úhradu nákladů stavební části (investiční náklady) v roce 2012 v případě výstavby cyklistické stezky a v případě údržby cyklistické stezky na úhradu nákladů na údržbu cyklistické stezky (neinvestiční náklady) v roce 2012. Vzhledem ke snížení příspěvku se dá očekávat, že převis žádostí, a proto budou upřednostňovány cenově méně nákladné cyklostezky. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)

#### 4.6.2 Strukturální fondy

První cyklistická stezka kofinancovaná ze Strukturálních fondů (o celkové délce 40 km a nákladech přesahujících 130 mil. Kč) vznikla na základě projektu „Víceúčelové komunikace podél Tiché Orlice a Třebovky“. Projekt byl sice financován ještě ze SROP (Sektorového regionálního operačního programu), ale k dokončení došlo až v dubnu 2008.

Další projekty byly již doporučeny k realizaci v rámci Strukturálních fondů EU na období 2007 – 2013.

Ze strukturálních fondů respektive z fondu Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF) byly podpořeny jak projekty cyklistické dopravy, tak projekty směřující k rozvoji cykloturistiky a terénního bikování.

Zde je uveden přehled současných možností financování ze Strukturálních fondů EU. Dotace lze čerpat prostřednictvím Regionálních operačních programů (ROP):

- NUTS II Severní Morava: Dílčí oblast podpory 1.1.2 – Bezpečnost na komunikacích, cyklo a pěší doprava
- NUTS II Střední Morava: Oblast podpory 1.3 – Bezmotorová doprava
- NUTS II Jihovýchod: Oblast podpory 1.4 – Rozvoj infrastruktury pro bezmotorovou dopravu
- NUTS II Severovýchod: Oblast podpory 1.2 – Podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost území; Oblast podpory 3.1 - Rozvoj základní infrastruktury a do-

provodných aktivit v oblasti cestovního ruchu, část - Obnova a rozvoj doprovodné infrastruktury pro cestovní ruch

- NUTS II Severozápad: Oblast podpory 1.1 – Podpora rozvojových pólů regionu; Oblast podpory 1.2 – Podpora revitalizace a regenerace středních a malých měst; Oblast podpory 2.2 – Investice pro zlepšení fyzické infrastruktury
- NUTS II Jihozápad: Oblast podpory 1.5 – Rozvoj místních komunikací; Oblast podpory 3.1 – Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu
- NUTS II Střední Čechy: Oblast podpory 1.2 – Udržitelné formy veřejné dopravy; Oblast podpory 2.2 – Veřejná infrastruktura a služby cestovního ruchu

Dále lze dotace čerpat prostřednictvím Cíle 3 – Evropské územní spolupráce:

- Operační program přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko: Prioritní osa 1 – Hospodářský rozvoj, lidské zdroje a sítě
- Operační program přeshraniční spolupráce ČR – Sasko: Prioritní osa 2 – Rozvoj hospodářství a cestovního ruchu
- Operační program přeshraniční spolupráce ČR – Polsko: Oblast podpory – 2.2 Podpora rozvoje cestovního ruchu
- Operační program přeshraniční spolupráce ČR – Slovensko: Prioritní osa 1 – Podpora sociokulturního a hospodářského rozvoje přeshraničního regionu a spolupráce
- Operační program přeshraniční spolupráce ČR – Rakousko: Prioritní osa 1.2 – Cestovní ruch, kultura a hospodářské aktivity v oblasti volného času

Dotace lze čerpat i přes Operační program Praha, samozřejmě pouze pro město Praha. (Mourek et al., 2011; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)

K 25. lednu 2011 bylo evidováno 192 schválených projektů s cyklistickou problematikou. Celková dotace z ERDF k uvedenému datu je ve výši 3,14 mld. Kč a celkové náklady dosáhly výše 3,59 mld. Kč. Nejvíce finančních prostředků jde do cyklistické dopravy z regionů soudržnosti (NUTS II) prostřednictvím regionálních operačních programů (ROP), dále skrze programů evropské územní spolupráce (cíl 3) a nakonec přes operační program Praha. Následující tabulka uvádí přehled čerpání dotací v rámci jednotlivých operačních programů a celkové náklady projektů.

Co se týká regionů soudržnosti (NUTS II), tak k 25. 1. 2011 je evidováno 142 schválených projektů zaměřených na cyklistiku o celkové výši nákladů 2,66 mld. Kč, z toho je 2,34 mld. Kč financováno z ERDF. Nejvíce prostředků z ERDF získal region NUTS II Střední Morava. V roce 2007 v rámci první výzvy v oblasti bezmotorové dopravy region zrealizoval 32 cyklistických projektů, díky kterým vzniklo v Olomouckém a Zlínském kraji přes 100 km nových cyklotras/stezek. Mezi podpořené projekty patří například dostavba úseků cyklostezek v okolí řek Moravy a Bečvy. V druhé výzvě z ledna 2010 bylo prozatím doporučeno k realizaci 7 cyklistických projektů. Celková výše finanční prostředků na 39 projektů dosáhla 662 mil. Kč, z toho 563 mil. Kč poskytl Evropský fond pro regionální rozvoj. Dále se dobře daří čerpat finance na cyklistickou dopravu také regionům Střední Čechy a Jihovýchod. Naopak nejméně úspěšným regionem soudržnosti v oblasti čerpání dotací pro rozvoj cyklistiky je NUTS II Jihozápad, kterému se podařilo vynaložit pouze 138 mil. Kč na danou oblast.

Evropská územní spolupráce neboli cíl 3 se skládá z Operačních programů ČR – Bavorsko, ČR – Sasko, ČR – Polsko, ČR – Slovensko a ČR – Rakousko a dalších. Celkově v tomto cíli bylo podpořeno 46 projektů s cyklistickou tematikou o celkové výši 30,1 mil. Euro. Nejvíce byly podpořeny projekty ve spolupráci s Polskem (celkem 22 projektů v celkové výši 13,6 mil. Euro) a dále pak s bavorskou stranou (18 projektů v celkové výši 12 mil. Euro).

V rámci Operačního programu Praha byly zatím podpořeny 4 projekty v celkové výši 197,6 mil. Kč.

Tab. 5: Přehled čerpání financí ze strukturálních fondů na cyklistiku v období 2007 – 2012; vlastní zpracování na základě zdroje (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)

	Dotace	Celkový rozpočet	Počet projektů	Výhled	Poznámka - nelze určit rozpočet na cyklo
<b>ROP NUTS II (Kč)</b>	<b>2 343 955 052</b>	<b>2 665 924 529</b>	<b>142</b>	<b>125 000 000</b>	
Střední Čechy (Kč)	476 366 327	545 673 879	28		
Jihovýchod (Kč)	456 100 319	501 979 648	33	75 000 000	
Jihozápad (Kč)	127 904 094	138 274 696	11	0	387 mil. Kč na cestovní ruch
Severozápad (Kč)	209 849 991	226 864 855	5	0	
Severovýchod (Kč)	328 429 656	393 665 819	11	0	
Střední Morava (Kč)	563 278 507	662 680 597	39	0	
Moravskoslezsko (Kč)	182 026 158	196 785 036	15	50 000 000	
<b>OP Praha</b>	<b>182 799 807</b>	<b>197 621 413</b>	<b>4</b>		
<b>Evropská územní spolupráce (Euro)</b>	<b>25 296 328</b>	<b>30 110 813</b>	<b>46</b>		
<b>Kurz: 1 Euro = 24,30 Kč (25.1.2011)</b>	<b>614 700 776</b>	<b>731 692 763</b>			
ČR - Bavorsko (Euro)	10 272 716	12 079 802	18	0	téměř vyčerpáno
ČR - Sasko (Euro)	0	0	0	0	není alokováno
ČR - Polsko (Euro)	11 615 502	13 665 296	22	0	vyčerpáno
ČR - Slovensko (Euro)	1 186 164	1 395 486	2	0	téměř vyčerpáno
ČR - Rakousko (Euro)	2 221 946	2 970 229	4	0	
<b>Celkem (Kč)</b>	<b>3 141 455 635</b>	<b>3 595 238 704</b>	<b>192</b>		
<b>Celkem, včetně 20% DPH (Kč)</b>	<b>3 769 746 762</b>	<b>4 314 286 445</b>			

Bohužel výše uvedené operační programy, skrze ně lze získat na základě projektových žádostí finanční prostředky, jsou k roku 2011 téměř vyčerpány. Východiskem pro další období je příprava podmínek pro čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU pro plánovací období 2014 – 2020. Cílem je zpracovat do programových dokumentů možnost čerpání dotací na cyklistickou dopravu. Příležitostí je také začlenit velké cyklistické projekty do budoucích plánovacích dokumentů, konkrétně do Souhrnného návrhu zaměření budoucí kohezní politiky EU po roce 2013 v podmínkách ČR. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)

## 4.7 Institucionální a koncepční zajištění cyklistické dopravy

Předpokladem úspěšného rozvoje cyklistické dopravy je mimo financí také podpora orgánů státní správy, krajů, mikroregionů, obcí a dalších zainteresovaných subjektů, které si nejdříve sestaví strategické dokumenty, ve kterých si vytyčí priority a cíle.

### 4.7.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Vláda ČR dne 7. 7. 2004 schválila usnesením č. 678 Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR (dále jen „cyklostrategie“), díky které se zavázala k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek. Cyklostrategie také zajišťuje koordinaci činností všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy.

Cyklostrategie definuje 4 základní prioritní oblasti:

1. Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného dopravního prostředku dopravní obsluhy území;
2. Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu;
3. Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví;
4. Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty.

Základním cílem cyklostrategie je podpora výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury.

Významným bodem v naplňování Cyklostrategie je spolupráce Ministerstva dopravy ČR s krajskými samosprávami, a to prostřednictvím koordinační, metodické a konzultační činnosti, dále pak spolupráce s místními samosprávami, státními příspěvkovými organizacemi, nevládními neziskovými organizacemi, privátním sektorem apod. Nezastupitelnou roli v rozvoji cyklistické dopravy má také Ministerstvo pro místní rozvoj a jeho příspěvková organizace agentura CzechTourism, Ministerstvo životního prostředí a dále Ministerstvo zdravotnictví. Spolupráce všech těchto subjektů je základním předpokladem pro fungující a výkonný systém podpory cyklistické dopravy v České republice. (*Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 2005*)

## Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2012

Z důvodu, že od roku 2004 se událo v problematice cyklistiky mnoho změn, je nezbytné stávající cyklostrategii aktualizovat. Práce již byly zahájeny s předpokladem, že aktualizovaný dokument (dále jen „cyklostrategie 2012“) bude vládě ČR předložen v průběhu letošního roku.

Cyklostrategii 2012 připravuje Centrum dopravního výzkumu pod vedením národního cyklokoordinátora Ing. Jaroslava Martínka. Tento nový pracovní dokument, který shrnuje nezbytné nástroje pro rozvoj cyklistické dopravy v ČR, má nahradit současný platný vládní dokument Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR z roku 2004. Aktualizace cyklostrategie 2012 probíhá ve spolupráci se všemi dotčenými ministerstvy, kraji, neziskovými organizacemi i odbornou veřejností.

Cyklostrategie 2012 průběžně mapuje stávající situaci v cyklistice v ČR na všech úrovních (státní, krajské i místní) a současně navrhuje postupy a změny, které mají pomoci naplnit usnesení vlády České republiky i Evropského parlamentu v oblasti udržitelné dopravy, životního prostředí a zdraví obyvatel a zařadit tak Českou republiku mezi cyklisticky vyspělé státy Evropské unie. Na základě současných podkladů a východisek bylo definováno pět nových prioritních oblastí. Každou prioritu tvoří ještě specifické cíle a opatření. Níže jsou uvedeny prioritní oblasti se specifickými cíli:

- Prioritní oblast 1: Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury
  - Cíl 1.1 – Výstavba a údržba cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty
  - Cíl 1.2 – Výstavba infrastruktury pro cykloturistiku
  - Cíl 1.3 – Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury
  - Cíl 1.4 – Podpora specifických forem výstavby cyklistické infrastruktury
- Prioritní oblast 2: Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy
  - Cíl 2.1 – Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu
  - Cíl 2.2 – Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy
- Prioritní oblast 3: Metodická podpora rozvoje cyklistické dopravy ve městech



- Cíl 3.1 – Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy
- Cíl 3.2 – Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součást životního stylu
- Cíl 3.3 – Snižování negativních vlivů dopravy ve městech pomocí aktivní podpory cyklistické dopravy
- Prioritní oblast 4: Realizace národního produktu Česko jede
  - Cíl 4.1 – Zajištění metodického a koordinačního vedení produktu Česko jede
  - Cíl 4.2 – Výstavba a provoz portálu produktu Česko jede
  - Cíl 4.3 – Marketingová podpora produktu Česko jede
  - Cíl 4.4 – Podpora přeznačení a údržby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo a navazující regionální sítě
  - Cíl 4.5 – Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky
- Prioritní oblast 5: Podpora výzkumu a vzdělávacích programů s tematikou cyklistiky
  - Cíl 5.1 – Podporovat realizaci aplikovaných výzkumných projektů s cyklistickou tematikou
  - Cíl 5.2 – Průzkumy v oblasti cykloturistiky

Podpora cyklistické dopravy vychází taky z řady dalších koncepčních strategických dokumentů ČR, například z Dopravní politiky ČR pro léta 2005 – 2013, Národního strategického referenčního rámce, Politiky územního rozvoje aj. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)

#### **4.7.2 Kraje**

Základním předpokladem rozvoje cyklistické dopravy na úrovni krajů je jmenování zodpovědné osoby za podporu cyklistiky nejen v oblasti cestovního ruchu, ale i dopravy. Dále pak zapracování cyklodopravy do koncepčních materiálů a strategických dokumentů, kde budou uvedeny také priority, cíle a opatření, kterých chce kraj dosáhnout a zároveň musí být v souladu s Národní strategií cyklistické dopravy.

Každému kraji jsou doporučovány tři klíčové priority, které by měl obsahovat strategický dokument ve vztahu k podpoře cyklistické dopravy a cykloturistiky, a to:

- **Priorita 1. Rozvoj cyklistické dopravy** – v rámci priority je usilováno o zvýšení bezpečnosti cyklistů na pozemních komunikacích a zařazení cyklistické dopravy do dopravního systému.
- **Priorita 2. Rozvoj rekreační cyklistiky v kraji** – se dá zrealizovat prostřednictvím propagace na národní a krajské úrovni, tvorbou cyklobalíčků a také zkvalitněním nabídky dálkových tras a zkvalitněním značení cyklistických tras nebo vytvořením podmínek pro terénní cyklistiku
- **Priorita 3. Koordinace a partnerství** – se zabývá monitoringem cyklistů na území kraje, aktualizací databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje a aktualizací sítě cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS. Dále daná priorita zahrnuje konference, semináře, školení a propagační akce na podporu cyklodopravy a cykloturistiky.

Na priority, cíle a opatření musí navazovat „Akční plán“, který by měl být vypracován pro období 2011 – 2015 a měl by navrhovat konkrétní aktivity, které by naplňovaly realizaci jednotlivých opatření. Opatření mohou být realizovány jen za předpokladu finanční podpory z krajských finančních zdrojů. (Martínek, 2008; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)

#### 4.7.3 Města, obce a mikroregiony

Města, obce a dobrovolné svazky obcí se také zabývají touto problematikou a snaží se na svém území vytvářet podmínky pro jízdu na kole, protože se díky cyklistice mohou stát atraktivním a vyhledávaným cílem mnoha cyklistů a cykloturistů. Opět je důležitou podmínkou pro rozvoj cyklistické dopravy zapracování této problematiky do rozvojových a dalších koncepčních dokumentů. Celková koncepce rozvoje cyklodopravy musí vycházet ze státem schválené Národní strategie cyklistické dopravy a ze schválených územních plánů, případně generelů cyklistické dopravy jednotlivých krajů, pod které města, obce či mikroregiony spadají. Municipální subjekty se také významně podílí na vytyčování a údržbě sítě cyklotras a budování cyklostezek. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)

#### 4.7.4 Další zainteresované subjekty

##### Nadace Partnerství

Nadace partnerství se zaměřuje mimo jiné na rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky prostřednictvím různých programů a projektů, dále podporuje oblasti bezpečné dopravy ve městech, bezpečné cesty do škol nebo se snaží rozvíjet Moravské vinařské stezky. Poskytuje neziskovým organizacím, školám, obecním úřadům i jednotlivcům po celé ČR příspěvky a během 21 let nadace podpořila již na 3 000 projektů ve výši 280 mil. Kč.

Grantovým programem Nadace Partnerství jsou Zelené stezky (Greenways). Prostřednictvím tohoto programu nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům přispívajícím k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Program Zelené stezky Greenways se zaměřuje na projekty, které v sobě integrují řešení několika oblastí, s cílem zlepšení kvality života obyvatel měst i obcí. Hlavní témata programu jsou:

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

Jedná se například o projekty Cyklisté vítání (certifikační projekt, který je známkou kvality služeb pro cyklisty a cykloturisty), EuroVelo, stezky Greenways a další. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)

##### Klub českých turistů

Klub českých turistů se stará především o značení, údržbu a evidenci cyklistických komunikací.

##### CzechTourism

Agentura CzechTourism mimo jiné propaguje cyklistiku a cykloturistiku na území ČR a v roce 2007 vytvořila materiál o cykloturistice v angličtině, němčině i češtině. Dále pak prostřednictvím portálu kudyznudy.cz nabízí cyklomapy a cykloaktivity.

A mnoho jiných. Příkladem mohou být Incomingové cestovní kanceláře; ČEMBA; svazy vodáků a kanoistů, inlineistů, silničních cyklistů; Svaz venkovské turistiky; Asociace orga-

nizací cestovního ruchu ČR atd. (Nadace partnerství, © 2008 – 2012; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)

#### 4.8 Shrnutí cyklistické tematiky

Zrození cyklistiky a cykloturistiky souvisí se vznikem kola. Nejprve byl sestrojen říditelný přístroj nazývaný „kostitřas“, který byl poháněn nohama o zem. V pozdějších letech byly k vynálezu namontovány pedály a od roku 1861 došlo k dalšímu vývoji a přejmenování na velociped. Zde započala éra popularity, která vyústila v konání závodů. První závod se uskutečnil již v roce 1869 v Paříži a první Tour de France se konala v roce 1903. Díky závodům docházelo k neustálému zlepšování a zdokonalování velocipedů až vzniklo dnešní kolo. Avšak války přinesly útlum této oblasti, a až po skončení druhé světové války dochází opět k velkému rozmachu, který neutichá.

Jízda na kole je nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy hned po chůzi, přičemž nezatěžuje tak moc kolenní klouby ve srovnání s chůzí a je vhodná pro všechny věkové generace. Chrání životní prostředí, protože neprodukuje žádné skleníkové plyny, hluk a mimo trávení volného času je vhodná i jako dopravní prostředek do 5km. Problémem je bezpečnost cyklistů, nedostatečné zázemí pro cyklistickou dopravu, a také vandalové na jízdnicích kolech.

Cyklistika respektive cykloturistika je specifickým druhem cestovního ruchu. Je finančním přínosem pro cestovní ruch, ale nedá se odhadnout její význam, protože se jedná o jednu z forem trávení volného času a není technicky možné vést evidenci kvantitativních údajů. V poslední době se alespoň začíná monitorovat pohyb na významných cyklostezkách, ale to je prozatím v „plenkách“ a mnoho údajů o cyklistech v tuzemsku neexistuje.

Popularita jízdy na kole v České republice neustále roste, což dokazuje i první národní cyklo a in-line průzkum. Na cyklistický výlet si v posledních šesti měsících vyrazilo necelých 5 miliónů obyvatelstva, což je více než 50% populace starší 15let. Z toho více než jeden milión obyvatel (11,3% populace starší 15let) se řadí do skupiny aktivních cykloturistů, čili ročně ujedou alespoň 500km a v hlavní sezóně vyjedou minimálně 1krát za dva týdny. Výsledky průzkumu také poukázaly na nevyužitý potenciál pro rozvoj cykloturistiky na území ČR.

Na území ČR již existuje relativně hustá síť cyklistických komunikací a každým rokem přibývají. Nicméně bezpečných cyklostezek je u nás stále méně než vyžaduje poptávka. Postupem času dochází k propojování bezpečných úseků a pomalu vzniká dálková síť cyklistických komunikací s návazností na sousední státy. Problémem je značení, které má na starosti především KČT a bezpečné cyklostezky značí klidně čtyřmístným číslem, protože se jedná o lokální úsek. Jsou tady ale i jiné subjekty, které zase cyklistické komunikace značí nejrůznějšími logy. Mezinárodní cyklotrasy, které procházejí naším územím, také nejsou proznačeny. Tento stav značení je již neudržitelný a potřebuje změnu, neboť značení je velmi roztržité a nepřehledné.

Alfou a omegou pro rozvoj cyklistické dopravy je samozřejmě dostatek finančních prostředků. Finance lze získat ze SFDI, z ERDF prostřednictvím odpovídajících programů, dále od krajů či obcí pokud se o danou problematiku zajímají a dalších soukromých zdrojů například Nadace Partnerství. Strukturální fondy (ERDF) respektive jejich programy zaměřené na oblast cyklistické dopravy jsou v současné chvíli téměř vyčerpány. Proto je nezbytné zabývat se následujícím obdobím 2014 – 2020 a cyklistickou dopravu zapracovat do programových a dalších dokumentů.

Institucionální zajištění je také nutné pro rozvoj cyklistické dopravy. O podporu se snaží nejenom vláda, která schválila Národní strategii cyklistické dopravy, jež bude letos aktualizována, ale také státní příspěvková organizace Agentura CzechTourism, kraje, dobrovolné svazky obcí a obce nebo jiné subjekty například Nadace Partnerství. Cyklistickou dopravu se snaží podporovat především formou nejrůznějších projektů (stezky Greenways, Cyklisté vítáni, den bez aut, Česko jede, kudy z nudy, Na kole vinohrady atd.).

## 5 CESTOVNÍ RUCH A CYKLOTURISTIKA NA PŘÍKLADU MĚSTA UHERSKÉ HRADIŠTĚ

V kapitole je řešen především cestovní ruch a cykloturistika na území Uherského Hradiště. Úvod kapitoly patří samozřejmě popisu území a stručné charakteristice města Uherské Hradiště. V závěru je shrnutí, na které navazuje SWOT analýza a vytyčení problémových oblastí rozvoje cykloturistiky v řešeném území.

### 5.1 Vymezení území Uherského Hradiště

Město Uherské Hradiště leží na jihovýchodě České republiky. Je významným historickým městem jihovýchodní Moravy a centrem sídelní aglomerace Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice. Podle správního uspořádání je Uherské Hradiště obcí s rozšířenou působností (tzv. obec III. stupně). Celý správní obvod města (Uherskohradištsko) tvoří 48 obcí a zaujímá rozlohu 518 km<sup>2</sup>, kde žije přes 90 tisíc obyvatel. Uherskohradištský region, sousedí na severu se Zlínskem, na západě a severozápadě s Kroměřížskem, na jihu s Hodonínkem a na východě s Uherskobrodskem. Město je součástí Zlínského kraje (NUTS 3), který společně s Olomouckým krajem vytváří tzv. region soudržnosti NUTS 2 Střední Morava. Mapa administrativního členění Zlínského kraje je uvedena v Příloze XI. (*Ročenka města UH 2010, 2011; Strategický plán rozvoje města UH do roku 2020, 2007; Uherské Hradiště*)



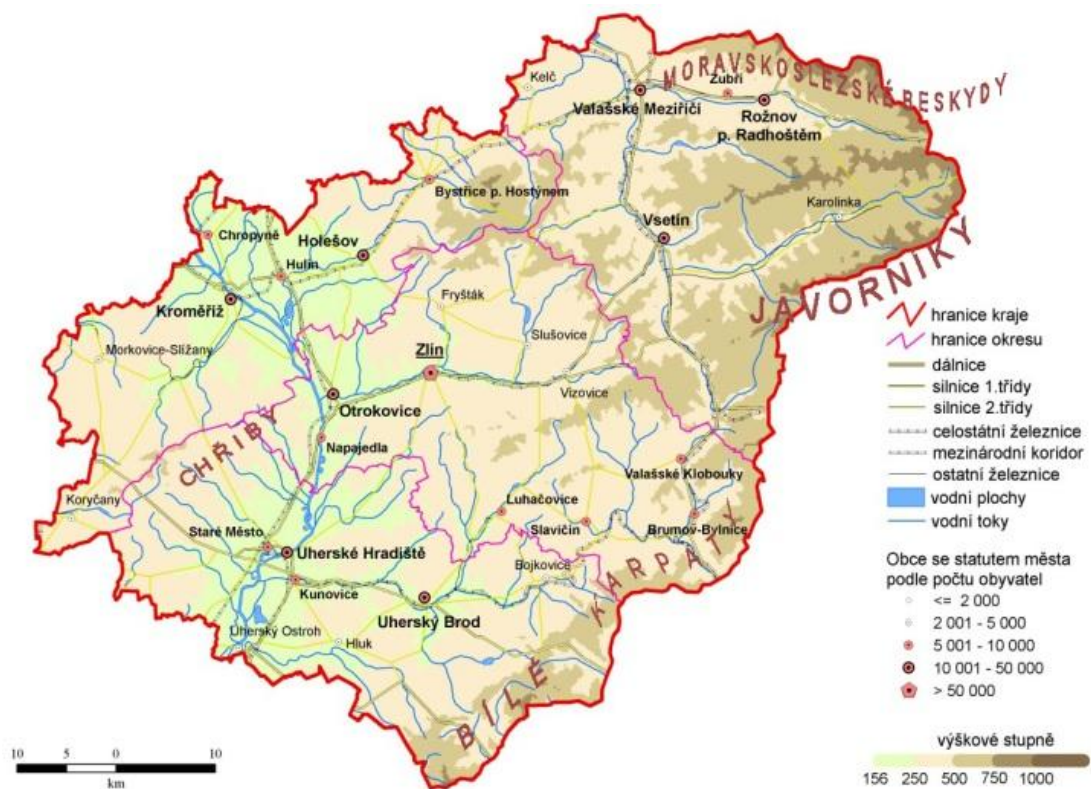
Obr. 19: Poloha Uherského Hradiště v rámci ČR; zdroj (*Kudy z nudy, 2010*)

#### 5.1.1 Geografické vymezení

Město Uherské Hradiště se rozprostírá v úrodné nivě řeky Moravy (severní část Dolnomoravského úvalu) chráněné od západu zalesněnými svahy Chřibů a ze severu jihozápadními výběžky Vizovických vrchů a na východě ohraničené hřbety Bílých Karpat, uprostřed vinorodého kraje. Nejvyšším bodem Uherského Hradiště je Rovnina se svými 336 metry nad

mořem a dále pak Rochus, který dosahuje výšky 305 metrů nad mořem. Oba body jsou tvořeny výběžky Vizovické vrchoviny, které odděluje řeka Olšava od Hlucké pahorkatiny. Městem protéká od severovýchodu k jihozápadu řeka Morava s četnými mrtvými rameny. Na severozápadě od města ústí do řeky Bařův plavební kanál.

Z celkového půdního fondu na území města Uherské Hradiště je 62,8% zemědělské půdy, 33,3% zastavěných ploch, 1,9% vodních ploch a 2% lesů. Ze zemědělské půdy nejvíce zabírá orná půda (74%, tedy 987 ha), dále pak zahrady 169 ha, vinice 27 ha a nejméně ovocné sady 16 ha. Zemědělství zde využívá příznivé klimatické a půdní podmínky a stále si zachovává relativně důležité postavení. Co se týče nerostných surovin, tak Uherskohradištsko je v této oblasti velmi chudé. Těží se zde pouze štěrkopísky, cihlářské hlíny a kámen. (Ročenka města UH 2010, 2011; Strategický plán rozvoje města UH do roku 2020, 2007; ČSÚ, © 2012; Uherské Hradiště)



Obr. 20: Geografická mapa Zlínského kraje; zdroj (ČSÚ, © 2012)

### 5.1.2 Kulturně historické vymezení

Úrodné území kolem řeky Moravy bylo osídleno již od nejstarších dob. Ve starší době kamenné zde žili lovci mamutů. K prvním obyvatelům patřili Keltové, kteří byli vystřídáni na krátkou dobu germánskými kmeny. Od 4. století začaly do oblasti kolem Moravy pronikat

slovanské kmeny. V 7. století zde vznikla první říše – Sámova říše a v 9. století pak říše Velkomoravská. Území, na kterém se rozprostírá město Uherské Hradiště, patřilo v 9. století a na počátku 10. století k jádru Velké Moravy.

Díky historii je Uherské Hradiště a jeho okolí regionem s velmi bohatým kulturním životem, založeným na silném kulturním povědomí obyvatel a na bohatých tradicích Slovácka. Také následující mapa názorně ukazuje, že území Uherské Hradiště spadá do kulturně etnografického celku Slovácka s lidovou kulturou nížinného typu. Z těchto důvodů bývá město právem nazýváno metropolí Slovácka. (Rašticová, 2008; Slovácko, ©2007 – 2012)



Obr. 21: Mapa etnografických oblastí Zlínského kraje; zdroj (Zlínský kraj)

## 5.2 Stručná charakteristika města Uherské Hradiště

Město se nachází na křižovatce významných dopravních tahů, odkud je relativně snadná dostupnost do několika sousedních států, zejména Slovenska a Rakouska.

V rámci republiky má Uherské Hradiště významný vztah ke třem velkým městům, a to Brno, Olomouc a Zlín. Největší vazbu má na Brno, protože má největší sídelní význam, a také zde přetrvávají vazby z dřívějšího krajského uspořádání. Naopak vazba na Olomouc je znatelně slabší. Co se týče vztahu ke Zlínu, který leží geograficky velmi blízko, tak tato vazba přináší určité aglomerační výhody, ale zároveň i nežádoucí dominanci Zlína, díky níž se městský region ocitá ve stínu většího souseda. Zlín je nejenom nejvýznamnější part-

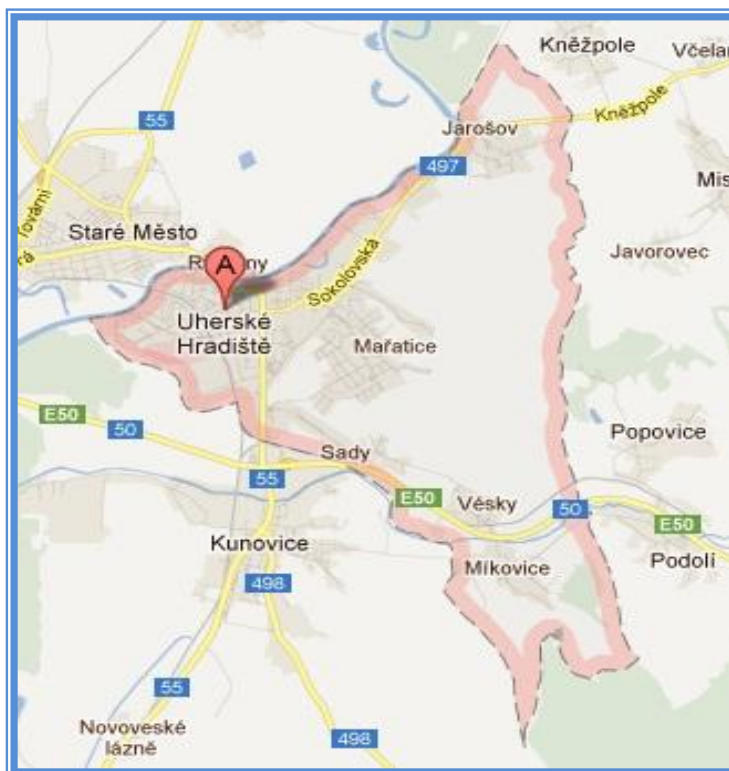


ner, ale také jednoznačně největší konkurent. Blízká poloha obou měst a dominance Zlína vytváří ze vztahu Uherského Hradiště ke Zlínu nejdůležitější problém regionálních rozvojových vztahů města. Z tohoto pohledu se příslušnost Uherského Hradiště do Zlínského kraje v rámci nového krajského členění republiky jeví vzhledem k rozvojovým předpokladům města nejméně výhodná. Při uspořádání vycházejícím z bývalých krajů by bylo přirozenější a zejména výhodnější přiřazení Uh. Hradiště k Brnu.

Existence městského regionu, tvořeného souměstím tří samostatných samosprávných celků – Uherského Hradiště, Starého Města a Kunovic – je nepřilíš obvyklá, vychází však z historického vývoje osídlení a je nutno ji respektovat jako výraz svobodné vůle občanů.

Katastrální výměra Uherského Hradiště je 2 127 ha (21,27 km<sup>2</sup>) a skládá se ze sedmi městských částí (Uherské Hradiště, Jarošov, Mařatice, Sady, Vésky, Míkovice a Rybárny), jak lze vidět na níže uvedeném obrázku. K 31. 12. 2010 žilo ve městě a městských částech celkem 25 393 obyvatel, z toho 52,6% žen. Průměrný věk obyvatelstva ke konci roku 2010 byl 41,9 let.

Město je především administrativním obchodním a kulturním centrem městského regionu. (*Strategický plán rozvoje města UH do roku 2020, 2007; ČSÚ, © 2012; Uherské Hradiště*)



Obr. 22: Mapa území města Uherské Hradiště; zdroj (Google, 2012)

### 5.2.1 Historie

Město Uherské Hradiště<sup>6</sup> bylo založeno v roce 1257 Přemyslem Otakarem II. na soutoku řeky Moravy a Olšavy jako královské město, aby po staletí plnilo tři základní funkce: vojensko-strategickou; správní a soudní; hospodářskou a obchodně tržní. Všechny funkce spolu úzce souvisely, avšak hlavní byla úloha vojenská, protože město mělo zabezpečit jihovýchodní hranici českého království proti nájezdům z Uher. Město bylo obehnané dřevěnou a od první poloviny 14. století kamennou hradbou, kterou obklopoval příkop a hlinitý val.

Ve středověku patřilo Uherské Hradiště k významným moravským městům. Největšího rozmachu dosáhlo na přelomu 15. a 16. století, především za vlády Jiřího z Poděbrad. Matyáš Korvín v roce 1481 udělil městu nový městský znak a právo pečeti listiny červeným voskem za věrnost, statečnost a loajálnost občanů, kteří ubránili město před jeho vojsky.

Následující staletí přinesla řadu nepřátelských vpádů a vojenských střetů, k válečným útrapám se přidružily i časté požáry a epidemie. V roce 1681 město téměř celé vyhořelo a v roce 1715 jej stihla nejhorší morová epidemie. Svou strategickou úlohu si město uchoválo až do zrušení pevnosti v roce 1782. Za celou historii bylo dobyto jen jedenkrát, v roce 1742 pruskými vojsky.

K dalšímu rozvoji města dochází také v průběhu 19. století, i přestože zdejší radní odmítli zavést do města železnici, která se tak posunula o několik kilometrů dál. Teprve v letech 1883 – 1886 zavítala železnice přímo do města. Během tohoto století se město stalo sídlem řady úřadů a rozšířilo se i za hradby a postupně získalo svou dnešní podobu. V průběhu 19. století také vzrůstá význam Uherského Hradiště především jako kulturního a obchodního centra Slovácka.

V současné době město prožívá období stavebního rozvoje, vzniklo mnoho nových staveb a bylo rekonstruováno historické jádro centra. (Daněk a Glet, 2005; Dudák, 2011; Kučera a Křižka, 2007; Rašticová, 2008; *Ročenka města UH 2010*, 2011)

---

<sup>6</sup> Původní název města UH byl Nový Velehrad. Tento název se moc neujal a od roku 1294 se město nazývalo Hradištěm a později (po vzoru Uherského Brodu) Uherským Hradištěm, tedy hradištěm u hranic uherských. (Dudák, 2011)

### 5.2.2 Doprava

Uherské Hradiště má výbornou dopravní polohu, protože jím prochází významné silniční a železniční trasy a koridory. Město leží na křižovatce silnic I. třídy:

- **I/55** spojující Olomouc – Přerov – Hulín (odtud napojení na D1 směr Brno – Praha) – Otrokovice - Uherské Hradiště - Hodonín a Břeclav, kde se napojuje na dálnici D2 Bratislava – Brno.
- **I/50**, která je pokračováním dálnice D1 z Prahy a Brna přes Uherské Hradiště a Uherský Brod do Trenčína, kde se napojuje na slovenskou dálnici Bratislava – Žilina. Komunikace je zařazena do sítě evropských silnic s mezinárodním provozem kategorie E.

Uherským Hradištěm procházejí železniční tratě:

- **Č. 340:** Uherské Hradiště – Kunovice – Veselí nad Moravou – Kyjov – Slavkov u Brna – Brno.
- **Č. 341:** Uherské Hradiště – Kunovice – Újezdec u Luhačovic – Bylnice, odkud pokračuje do Slovenské republiky.

Obě tratě jsou jednokolejné a neelektrifikované a jsou po nich vedeny vlaky do kategorie rychlík.

Dále má Uherské Hradiště napojení na mezinárodní železniční koridor:

- **Č. 330:** Přerov – Otrokovice – Staré Město/Uh. Hradiště – Moravský Písek – Hodonín – Břeclav. Tato trať je součástí tzv. II. železničního koridoru Českých drah, který umožňuje jízdu vysokorychlostních vlakových souprav, je dvoukolejná a elektrifikovaná a jsou po ní vedeny vlaky od osobních až po EuroCity.

V sousedním městě Kunovicích, které tvoří spolu se Starým Městem a Uherským Hradištěm souměstí se nachází veřejné mezinárodní letiště, které je zároveň hlavním letišťem Zlínského kraje. V současné době je provoz omezen a slouží spíše k vyhlídkovým letům, ale do budoucnosti je významnou příležitostí rozvoje celého regionu.

Mimo nezůstává ani cyklistická doprava, o které ale bude řeč v jiné kapitole. (*Ročenka města UH do roku 2010, 2011; Strategický plán rozvoje města UH do roku 2020, 2007; Uherské Hradiště*)

### 5.2.3 Trh práce

Uherské Hradiště je městem s výraznou obytnou, obslužnou i výrobní funkcí. I zde dochází postupně k celosvětovému trendu, tedy ke zvyšování zaměstnanosti v sektoru terciárním respektive kvartérním.

Situaci na trhu práce ve městě Uherské Hradiště lze ve srovnání s průměrem ČR hodnotit jako příznivou, protože dosahuje nižších hodnot než je průměr ČR. Míra nezaměstnanosti v UH ke konci roku 2010 dosahovala prozatím největšího maxima 9,5%, ale i tak se udržela pod hranicí průměru ČR, i když jen o 0,1%. UH ke konci roku 2010 evidovalo 1386 uchazečů o zaměstnání.

Město se tedy i přes nižší nabídku volných pracovních míst řadí v rámci ČR k oblastem s dlouhodobě podprůměrnou nezaměstnaností. (*Ročenka města UH do roku 2010, 2011; Strategický plán rozvoje města UH do roku 2020, 2007; ČSÚ, © 2012*)

### 5.2.4 Hospodářství

Uherské Hradiště, resp. celá sídelní aglomerace včetně Starého Města a Kunovic, představuje významné průmyslové centrum jihovýchodní Moravy a Zlínského kraje. Po odtržení městských částí Kunovic a Starého Města v roce 2005, a také v důsledku ekonomické transformace a restrukturalizace průmyslových podniků, se na území Uherského Hradiště nacházejí pouze dva zaměstnavatelé zaměstnávající více jak tisíc pracovníků. Největším zaměstnavatelem je nadnárodní společnost AVX Czech Republic s. r. o., jež má hlavní sídlo v USA a v ČR sídlí ve městě Lanškroun. Jedná se o předního světového výrobce pasivních elektronických součástek a v závodech v Uherském Hradišti zaměstnává více jak 1 300 lidí, kteří vyrábí od roku 1996 keramické kondenzátory a konektory. Druhou organizací je Uherskohradištská nemocnice a.s., která v současné době zaměstnává 1 250 osob.

Největší výrobní komplex z hlediska počtu pracovních míst se nachází v Uherském Hradišti v místní části Mařatice. Jedná se o areál holdingu Mesit, kde mimo jiné působí již zmíněná společnost AVX a dále pak také velmi významná firma Forschner, spol. s.r.o., která se zabývá výrobou kabelových systémů a elektromechanických součástek. Holdingová společnost Mesit a.s. je tvořena několika dceřinými společnostmi (DICOM, FIMES, Mesit přístroje, Mesit ronex a Mesit PCB), jež se zaměřují na elektrotechnický průmysl. Celkově ve společnostech holdingu Mesit pracuje cca 900 zaměstnanců.

Mezi další významné zaměstnavatele patří dopravní společnost ČSAD Uherské Hradiště, která zajišťuje především mezinárodní kamionovou a autobusovou dopravu, a také městskou hromadnou dopravu. Zaměstnává více jak 500 osob. Dále pak k významným firmám Uherského Hradiště patří Oděvník podnik a.s. se sídlem v Prostějově. Téměř 300 pracovníků zaměstnávají Slovácké vodárny a kanalizace a.s. Přes 200 osob zaměstnává také samotné Město Uherské Hradiště. Firma INPOST, spol. s r. o., která se zabývá výrobou, nákupem a prodejem masa a masných výrobků, má také co říct v oblasti zaměstnanosti.

Jednou z největších a nejvýznamnějších soukromých společností v oblasti obchodu a služeb je firma SYNOT a.s. – holding dceřiných společností podnikajících v oblasti zábavního průmyslu, leasingu, finančnictví, hotelových a gastronomických služeb, bezpečnostních služeb a zabezpečovací techniky a v řadě jiných aktivit. V oblasti služeb se dále mezi největší podniky řadí Česká pošta a celá škála spořitelen a bank.

V současné době se dynamicky rozvíjí i obchod. V posledních letech došlo k výstavbě několika supermarketů, diskontů či hypermarketů. V bezprostředním sousedství města byly nedávno uvedeny do provozu supermarkety Interspar, Hypernova, Pennymarket a Lidl. Na území města Uherské Hradiště v prostorách bývalého podniku TON vyrostlo TESCO a následně pak nedaleko Lidl. V roce 2006 v areálu bývalých kasáren byl otevřen Kaufland a o dva roky později vyrostl, u autobusového nádraží vedle obchodního střediska Centrum, supermarket BILLA. (*Program rozvoje měst UH, Staré Město a Kunovice, 2004; Ročenka města UH do roku 2010, 2011; Strategický plán rozvoje města UH do roku 2020, 2007; Uherské Hradiště*)

### 5.3 Cestovní ruch v Uherském Hradišti

Jak již bylo zmíněno cestovní ruch je jednou z významných oblastí podnikání a pro město představuje určitou možnost příjmů. Navíc má cestovní ruch nemalý vliv na další rozvoj města.

Uherskohradištsko je nazýváno krajem slunce a vína, je známé svou pohostinností, dochovanými lidovými tradicemi a také významnými kulturně-historickými památkami. Přímo v Uherském Hradišti se snoubí zajímavá historie, množství památek, bohatá kulturní tradice, blízkost turisticky atraktivních míst i dosud téměř nenarušená příroda v nedalekém okolí. K atraktivnímu kulturnímu dědictví patří i tradiční řemesla, výrobky a lidové zvyky. I v

této oblasti poskytuje město a jeho okolí rozsáhlou nabídku od vinařství, lázeňství až po unikátní slovácký folklór.

Na základě vymezení turistických regionů a oblastí České republiky se Uherské Hradiště zařazuje k turistickému regionu Jižní Morava, do turistické oblasti Slovácko. Dále je Uherské Hradiště součástí vinařské oblasti Morava a Slovácké vinařské podoblasti. Mapa turistických oblastí ČR je uvedena v příloze XII. (ČSÚ 2011, 2011; Kučera a Křížka, 2007; *Ročenka města UH 2010, 2011*)

### 5.3.1 Podpora cestovního ruchu

Město aktivně podporuje rozvoj cestovního ruchu a další aktivity související s touto oblastí. Z níže uvedené tabulky lze vidět, že město každoročně na cestovní ruch přispívá vyšší částkou. V roce 2012 dokonce plánuje přispět až 1,2 mil. Kč. Mimo cestovní ruch také přispívá na zachování a obnovu kulturních památek, kdy v roce 2011 přispělo prozatím nejvyšší částkou, a to 53,5 mil. Kč. Na rok 2012 byla schválena dotace ve výši 38,4 mil. Kč. Stranou nezůstává ani podpora zájmové činnosti tedy příspěvek na jednotlivé folklorní soubory, cimbálové a dechové muziky aj. Celková částka je od roku 2009 poměrně nízká, kdy v uvedeném roce město uvolnilo až 3,6 mil. Kč. Od této doby se částka pohybuje pouze v řádech tisících, v roce 2012 je plánováno vydat 71,5 tis. Kč. Uherské Hradiště se může pochlubit řadou významných akcí, a proto je právem nazývané jako pulzující srdce Slovácka. Avšak bez finančních prostředků by to nebylo možné a pomoc radnice je v tomto případě nutná. Dotace na ostatní záležitosti kultury, církví a sdělovacích prostředků jsou v řádech milionů korun. Pro rok 2012 je plánováno přispět 19,1 mil. Kč. Jelikož cestovní ruch zasahuje do různých oblastí, podpora je mnohem obsáhlejší.

*Tab. 6: Dotace na oblast cestovního ruchu od města UH; vlastní zpracování na základě zdroje (Uherské Hradiště)*

Dotace od města UH v tis. Kč v letech 2009 - 2012				
Dotační oblasti / Roky	2009	2010	2011	2012
Cestovní ruch	978,4	1 012,5	1 083,0	1 244,9
Zachování a obnova kulturních památek	19 614,9	21 897,4	53 512,0	38 352,7
Zájmová činnost v kultuře	3 617,9	46,7	145,6	71,5
Ostatní záležitosti kultury, církví a sdělovacích prostředků	19 229,1	17 329,3	15 690,8	19 145,3

Mimo výše zmíněné finanční aktivity radnice, město dále zřídilo několik specifických účelových fondů, a to:

- **Fond cestovního ruchu** – jedná se o účelový peněžní fond, který slouží k podpoře cestovního ruchu na území města Uherské Hradiště. Fond je určen na konkrétní akce v oblasti cestovního ruchu, činnosti směřující k rozvoji turistické nabídky ve městě Uherské Hradiště, edičně – propagační činnost, tvorba nových produktů a turistických balíčků, a na další aktivity v oblasti cestovního ruchu. Je určen fyzickým a právnickým osobám se sídlem na území města. Příjmem fondu jsou základní příděl, který je určen z rozpočtu města Uherské Hradiště usnesením Zastupitelstva města Uherské Hradiště pro daný rok; přebytky hospodaření minulých let; příspěvky a dary od fyzických a právnických osob; převody prostředků z rozpočtu města nad rámec základního příspěvku a převody od ostatních územně samosprávných celků; poplatky z bytovací kapacity.
- **Fond kultury** – jedná se o účelový fond, který je určen k poskytování finančních prostředků formou dotací za účelem podpory kultury na území města Uherské Hradiště. Fond je určen na podporu kulturních aktivit, estetické výchovy dětí a mládeže, naplňování kulturních a společenských potřeb občanů a to zejména kulturních akcí místního i regionálního významu, podporu profesionálních i amatérských kulturních aktivit, zájmovou uměleckou činnost, reprezentaci a propagaci města Uherské Hradiště, podporu uměleckých řemesel a lidových tradic, výstavy, vydavatelskou činnost aj. Čerpat z něj mohou fyzické a právnické osoby mající sídlo na území města.
- **Fond obnovy historické architektury** – jedná se o peněžní účelový fond, kde finanční příspěvky poskytnuté z tohoto fondu jsou přísně účelově vázány. Fond je určen na obnovu objektů, které nejsou prohlášeny za kulturní památku, ale disponují prokazatelně památkovými nebo architektonickými hodnotami a nachází se kdekoliv v k. ú. Uherské Hradiště, Mařatice, Jarošov, Sady, Míkovice a Vésky. Dále se tento Fond zřizuje na obnovu objektů, které jsou prohlášeny za kulturní památku, ale nacházejí se mimo území Městské památkové zóny Uherské Hradiště. Příjmem fondu jsou základní příděl, který je určen z rozpočtu města usnesením Zastupitelstva města Uherské Hradiště; přebytky hospodaření z minulých let; převody prostředků z rozpočtu města Uherské Hradiště a ostatních územně samosprávných cel-

ků; jiné příspěvky a dary od fyzických a právnických osob; výnosy z pokut udělovaným fyzickým osobám, fyzickým osobám podnikajícím nebo právnickým osobám za porušení zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

- **Fond slavností vína a dne památek** – jedná se o účelový peněžní fond sloužící k zabezpečení přípravy, realizace a vyhodnocení kulturní a společenské akce. Příjmem fondu jsou přebytky hospodaření z minulých let; příjmy běžného roku, které nejsou určeny k využití v běžném roce; převody prostředků z rozpočtu města Uherské Hradiště a ostatních územně samosprávných celků; příjmy od fyzických a právnických osob.

Kromě města Uherské Hradiště cestovní ruch podporují i další subjekty. Mezi nejvýznamnější patří Sdružení pro rozvoj cestovního ruchu – Region Slovácko a Nadace Děti-kultura-sport.

Sdružení pro rozvoj cestovního ruchu – Region Slovácko (dále jen Region Slovácko) bylo založeno roku 1999 na popud města Uherské Hradiště. Členy Regionu Slovácko jsou města a obce aktivně podporující rozvoj cestovního ruchu na svém území, dále Agentura pro rozvoj plavby po Baťově kanále a podnikatelské subjekty. Sdružení se zabývá zejména propagací a marketingem Slovácké oblasti. Jeho prostřednictvím se Uherské Hradiště společně s ostatními městy a obcemi pravidelně prezentuje jako součást turistického regionu Slovácko i jako samostatná destinace na řadě veletrzích a výstavách cestovního ruchu, např. Regiontour Brno, Holiday World Praha, Dovolená a Region Ostrava, Infotour a Cykloturistika Hradec Králové, ITEP Plzeň, ITF Slovakiatour Bratislava, Dresdner Reisenmarkt Drážďany, OC Dominikanska Wroclaw. Od roku 2000 provozuje Region Slovácko Městské informační centrum, které se během krátké doby zařadilo mezi nejlepší s certifikací ATIC – A, a v rámci certifikace přirozeného turistického regionu zatím jako jediné získalo kategorii regionální centra. Jeho aktivity výrazně napomáhají vytvářet image Uherského Hradiště jako atraktivního turistického místa.

Nadaci Děti-kultura-sport založil Ivo Valenta v roce 2000 za účelem pomoci dětem a mládeži. Za dobu jejího trvání již podpořila spoustu projektů vztahujících se mimo jiné i na rozvoj cestovního ruchu. Za všechny je možné jmenovat například Letní filmovou školu nebo Slovácké slavnosti vína a otevřených památek.



Institucionální rámec rozvoje cestovního ruchu na Uherskohradištsku tvoří celostátní Konceptce cestovního ruchu, zpracovaná Ministerstvem místního rozvoje, dále Strategie rozvoje šetrného cestovního ruchu regionu Slovácko, kterou pořídilo Sdružení pro rozvoj cestovního ruchu – Region Slovácko a Konceptce rozvoje kultury v Uherském Hradišti, kterou zpracovala soukromá firma. Nicméně město Uherské Hradiště dosud nemá zpracován dokument vztahující se na celkovou podporu cestovního ruchu. (Nadace děti-kultura-sport; Uherské Hradiště)

### 5.3.2 Kultura a tradice

Kultura, tradice a cestovní ruch patří neodmyslitelně k sobě, protože kulturní cestovní ruch poskytuje různé způsoby uspokojování psychických potřeb člověka a realizuje se formou návštěv kulturních památek, festivalů, výstav, zájezdů a pobytů.

Uherské Hradiště je město s bohatým kulturním životem, založeným na silném kulturním povědomí obyvatel a na bohatých tradicích Slovácka. Pestrost kulturního života a četnost kulturních akcí výrazně převyšují průměr ve srovnání s městy obdobného významu a velikosti. (Kučera a Křížka, 2007; Uherské Hradiště)

Mezi významné nositele kultury v Uherském Hradišti patří:

- **Klub Kultury** – založený v roce 1992. Jedná se o příspěvkovou organizaci města, která zajišťuje kulturně-společenské akce. V Klubu Kultury se nejčastěji konají pleasy, různé programy pro děti, ale i koncerty a jiná vystoupení. Také zastřešuje činnost významných souborů a kroužků, např.: Hradišťan, Kunovjan, cimbálové muziky Jaroslava Čecha a Viléma Zahradníka, pěvecký sbor Svatopluk aj. Prostory Klubu Kultury jsou také k pronájmu.
- **Slovácké divadlo** – profesionální scéna založená v polovině roku 1945. Divadlo zajišťuje provoz v budově, kterou si pronajímá a také provozuje Malou scénu. V současné době patří k nejlepším a nejnavštěvovanějším divadlům v republice. Má neustále vyprodáno a jeho věhlas je opěvován téměř po celé republice. Není divu, když se může pochlubit více jak 8 000 předplatiteli a řadou cen, které získalo za dobu své existence.
- **Knihovna Bedřicha Beneše Buchlovana** – sídlí v bývalé židovské synagoze a v průběhu roku pořádá několik vyhlášených akcí pro děti.

- **Slovácké muzeum** – budova byla postavena podle návrhu architekta Bohuslava Fuchse v roce 1942. Nachází se zde stálá národopisná expozice Slovácko zaměřená na historické a kulturní dědictví této etnografické oblasti a zároveň tato výstava znázorňuje život na vesnici od předvelikonočního zahájení hospodářského roku až po jeho ukončení vinobraním a posvícením. V dalších sálech se uskutečňují krátkodobé historické, národopisné, archeologické i vlastivědné výstavy. Slovácké muzeum dále provozuje:
  - *Galerie Slováckého muzea* – sídlí v budově bývalé vojenské zbrojnice, obsahuje stálou expozici výtvarného umění jihovýchodní Moravy, která je průběžně obměňována o další autory i díla, a také se zde pořádají pravidelné výstavy českých a zahraničních umělců.
  - *Památník Velké Moravy (Staré Město)* – je zde instalovaná stálá archeologická expozice o Velké Moravě.
- **Městská kina** – jedná se o příspěvkovou organizaci Uherského Hradiště, která zajišťuje provoz kin Hvězda a Mír a provoz rockového klubu Mír, v němž dostávají prostor žánry alternativní kultury, především pro mladou generaci (rock, folk, experimentální divadlo a film). Městská kina po řadu let organizují významný filmový festival, řadu seminářů o filmu a další akce.

Dále zde působí řada folklorních, pěveckých a zájmových souborů a kroužků známých nejenom po republice. V jednotlivých částech města se pod záštitou místních kulturních zařízení pořádají hody s právem, velikonoční občůzky a další akce navazující na dávné lidové tradice.

K nejvýznamnějším uměleckým souborům patří:

- **CM Hradišťan** – vznikla společně s folklorním souborem v roce 1950. Již od vzniku patří k nejznámějším moravským cimbálovým kapelám. Od roku 1978 je primášem Jiří Pavlica, který přivedl tuto muziku k nadžánrovému hudebnímu pojetí a představil ji v na zvukových nosičích, v televizi či rozhlasu a také na stovkách živých koncertů.
- **FS Hradišťan** – patří mezi nejstarší a špičkové folklorní soubory u nás. Vystupuje s celovečerními programy, spolupracuje s Českou televizí, rozhlasem i filmem a natočili celou řadu gramofonových desek, kazet a CD. Často také reprezentují ČR

v zahraničí. Za celou dobu působnosti se v souboru vystřídal několik generací tanečníků, zpěváků a muzikantů.

- **FS Hradišťánek** – se zrodil v roce 1995 jako jeden z prvních dětských souborů na Moravě. Soubor je také velmi úspěšný a stejně jako jeho starší kolegové i on jezdí reprezentovat náš kraj do zahraničí, kde je velmi dobře hodnocen.
- **FS Old Stars Hradišťan** – FS založila v roce 1998 skupina bývalých tanečníků Hradišťanu. Jako hosté vystupovali na festivalech v Brazílii, Německu, Mexiku, Francii, ale také připravili spoustu besed u cimbalu v Uherském Hradišti.
- **FS Kunovjan** – vznikl jako dětský kolektiv na přelomu let 1969 – 1970 v Kunovicích. V 80. letech 20. století se přesunul do Uherského Hradiště, kde působí dodnes. V současné době patří mezi folklórní špičku v České republice a často je pověřován reprezentačními úkoly. Za posledních 5 let se soubor zúčastnil festivalů v Anglii, Thajsku, USA, Egyptě. Získal řadu ocenění například i cenu Ministra kultury. Při vystoupeních jej nejčastěji doprovází CM Kunovjan.
- **Sadovanka** – dechová muzika založená již v roce 1933 je jediná v Uherském Hradišti. Velmi často hraje na hodech, plesech, fašancích, pohřbech, svatbách či na jízdě králů. Zavítala i do Německa a Francie, kde hrála v několika městech a mimo jiné i cyklistům na Tour de France. Také vydali CD s názvem „Hraj kapelo veselo“.

Mezi další patří CM Jaroslava Čecha, CM Mladí Burčáci, CM Harafica, CM Ohnice, FS Cifra, FS Míkovjan, Taneční klub ROKASO, Mařatská chasa, swingový orchestr UH Senior Band, Sbor Svatého Pluka a další. (Kučera a Křížka, 2007; Městské informační centrum Uherské Hradiště, 2011; Uherské Hradiště)

### 5.3.3 Památky

Na území Uherského Hradiště se nachází mnoho historicky cenných památek. Proto není překvapením, že historické jádro města bylo v roce 1990 prohlášeno za městskou památkovou zónu.

Historické centrum města tvoří dvě náměstí, Masarykovo a Mariánské, které spojuje Pro střední ulice, ve které se nachází Stará radnice ze 14. století. Zajímavostí je skutečnost, že je o 71 cm vychýlená od své svislé osy.

Dominantou Masarykova náměstí je farní kostel sv. Františka Xaverského, který tvoří společně s jezuitskou kolejí a budovou někdejšího gymnázia zvanou Reduta, komplex jezuitských budov vybudovaných v letech 1654 – 1729 v barokním slohu. V jihozápadním rohu náměstí stojí budova Nové radnice, postavená na sklonku 19. Století v novorenesančním stylu. Další pozoruhodnou budovou Masarykova náměstí je barokní lékárna U zlaté koruny, která slouží svému účelu již od konce 17. století. Jedinou renesanční stavbou ve městě je Dům U Slunce postavený roku 1578, který se také nachází na tomto náměstí.

Mariánské náměstí si zachovalo svůj středověký obdélníkový půdorys. Uprostřed náměstí vévodí Mariánský morový sloup, postavený jako výraz díky za odvrácení morové epidemie v roce 1715. Na místě sloupu původně stávala barokní kašna z konce 17. století, která byla přesunuta na své dnešní místo.

Nejstarší stavbou ve městě je gotická kaple sv. Alžběty postavená na počátku 15. století u městského špitálu. Dnes je v kapli umístěna lékárna.

Zřejmě nejvýznamnější památka Hradiště se nachází v městské části Sady – „Špitálky“, kde byly objeveny pozůstatky církevního komplexu, který by mohl být sídlem arcibiskupa Metoděje.

Mezi další významné památky patří Galerie Slováckého muzea, která byla postavena v letech 1721 – 1723 jako císařská vojenská zbrojnice. Františkánský klášter, který byl založen roku 1491. Klášter je barokní, vystavěný na čtvercovém půdorysu a uprostřed skrývá dvorek, kde se nachází nejstarší studna v Uherském Hradišti. Součástí areálu františkánského kostela je i kostel Zvěstování Panny Marie opět v barokním stylu. Poblíž kláštera stojí Židovská synagoga postavená roku 1875, kde dnes sídlí knihovna Bedřicha Beneše Buchlovana.

Opomenout nelze ani budovu dnešního Slováckého divadla, kterou v roce 1909 zakoupil spolek Sokol; gymnázia, která byla založena v roce 1884 jako první česká střední škola na Slovácku; Slovácké budy, která byla postavena jako replika lidového bydlení a dnes ji využívají folklorní soubory; bývalé věznice a justičního paláce, jež byla jednou z prvních staveb realizovaných vně městských hradeb. Věznice byla v letech 1939 – 1945 využívána německou okupační správou, která zde věznila politické vězně a v současné době je v devastujícím stavu. V prostorách justičního paláce sídlí Střední umělecko-průmyslová škola.

Zajímavou památkou jsou také zbytky městského opevnění, které pochází z první poloviny 14. století a ze století sedmnáctého. Městské brány se nedochovaly, zachovala se pouze Matyášova brána v parku za komplexem jezuitských budov.

A mnoho dalších památek, například Barokní kaple sv. Šebestiána či kaple sv. Rocha nebo historické měšťanské vinné sklepy.

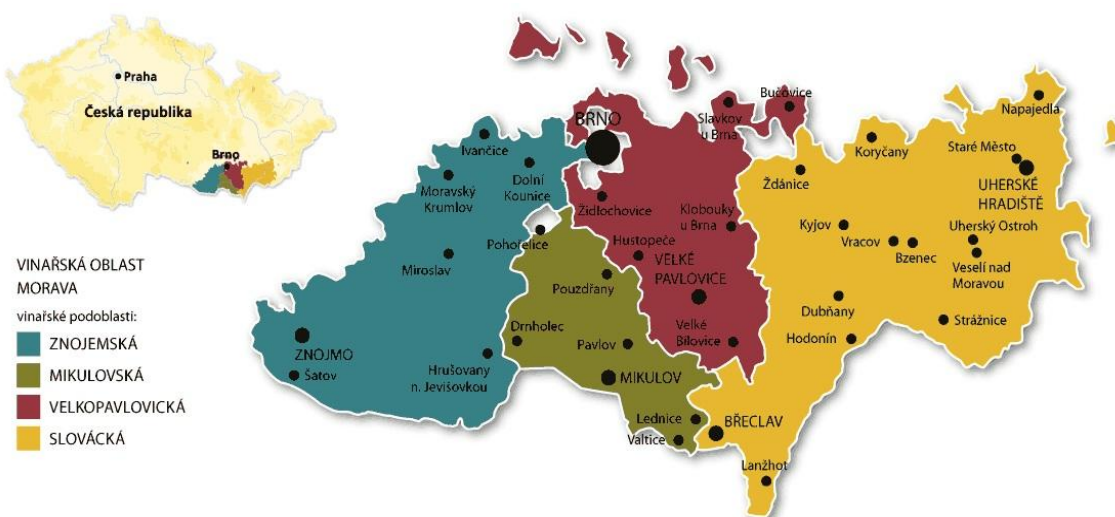
Město ve spolupráci s Klubem českých turistů vydalo brožurku s mapou s názvem Městský turistický okruh (MTO). MTO se skládá z velkého okruhu (12 km), malého okruhu (7,5 km) nebo mini okruhu (2 km), ale ten není vyznačen v mapě, která je Přílohou XIII. Velký okruh turisty provede nejenom historickým centrem, ale i okrajovými částmi města. Malý okruh mapuje historické budovy a jiné památky v centru města. V mapce jsou označena jednotlivá místa, ale i podrobný text vysvětlující význam jednotlivých památek a návštěvníci ji zdarma získají v turistickém informačním centru, kde najdou i další užitečné informace. (Rašticová, 2008; Městské informační centrum Uherské Hradiště, 2011; Uherské Hradiště)

#### 5.3.4 Vinařská turistika

V České republice se již od nepaměti pěstuje vinná réva, z které se pak vytváří kvalitní vína. Ke konci roku 2010 bylo v ČR registrováno 17 338 ha celkové plochy vinic. Od roku 2004 na základě vinařského zákona je ČR rozdělena na dvě vinařské oblasti – Čechy a Morava. Toto rozdělení odpovídá struktuře běžné v zemích Evropské unie a umožňuje jednodušší určení místa původu v rámci Evropy. Vinařské oblasti se dělí na šest podoblastí. V Čechách se nachází podoblast litoměřická a mělnická. Morava zahrnuje podoblast mikulovskou, velkopavlovickou, slováckou a znojenskou, jejichž celková plocha tvoří téměř 17 000 ha, což představuje přibližně 96% vinohradů ČR. Nejvíce se v tuzemsku pěstuje z bílých vín Veltlínské zelené, Müller Thurgau a Ryzlink rýnský, z červených pak Svatovavřínecké, Frankovka a Zweigeltrebe. (Kraus, Foffová a Vurm, 2008; Mužíková, 2011)

Uherské Hradiště, jak lze vidět níže na mapě, spadá do vinařské oblasti Morava respektive do vinařské podoblasti Slovácko. Území Slovácké vinařské podoblasti není totožné s územím TO Slovácko, protože TO Slovácko je rozlehlejší a zasahují do ní i další podoblasti, mimo Slováckou ještě Velkopavlovická a Mikulovská podoblast. Vinařská podoblast Slovácko je nejrozsáhlejší a nejpestřejší z našich vinařských podoblastí, zahrnuje nejvýhodnější a nejsevernější území jižní Moravy. Je zde také nejvyšší počet vinařských obcí

117, a také viničních tratí 408 a celková plocha tratí činí 15 826 ha. Avšak co do plochy osázených vinic (4 310 ha) se řadí až na třetí místo za Velkopavlovickou (4 742 ha) a Mikulovskou (4 459 ha) podoblast. Slovácká vinařská podoblast zahrnuje města, jako jsou Břeclav, Hodonín, Kyjov, Strážnice či Uherské Hradiště. Za významné vinařské obce lze jmenovat Polešovice, Blatnice pod sv. Antonínkem, Mikulčice, Čejč nebo Mutěnice. Podrobná mapa Slovácké vinařské podoblasti je uvedena v příloze XIV. Vinařská turistika je jedním z hlavních důvodů návštěvy této oblasti. Po celý rok se uskutečňují stovky akcí s vinařskou tematikou, jedná se například o vinobraní, Slovácké slavnosti vína a otevření památek, na kole vinohrady, „zarážání hory“, festivaly otevřených sklepů, výstavy a košty, soutěže vín, dny vína, dny otevřených sklepů, cyklistické putování za vínem a mnoho a mnoho dalších. (Dudák, 2011; Kraus, Foffová a Vurm, 2008; Mužíková, 2011)



Obr. 23: Mapa podoblastí vinařské oblasti Morava; zdroj (*Vína z Moravy, vína z Čech*, © 2005 - 2009)

O zakládání vinohradů a pěstování vinné révy na stránkách kolem města Uherského Hradiště, tak jako na jiných místech Evropy, se zasloužila církev. Pravděpodobně již ve 13. století cisterciáckí mniši z Velehradu z dnešní městské části Mařatice, původně samostatné vsi, si brali víno k obřadním účelům, i když datum nelze spolehlivě doložit. Jistá zmínka o existenci vinohradů v lokalitě zvané Bílá hora (hora za Mařaticemi) je z roku 1524. Tehdy uzavřel velehradský klášter z královského rozkazu úmluvu s městem UH, na jejímž základě si mohli občané města v této lokalitě kupovat již existující vinice a dokonce i zakládat nové. A tak měšťané neváhali a začali zakládat vinohrady. Během 17. Století se vinařství mezi rolníky tak rozšířilo, že vinohrad tvořil běžnou součást každého hospodářství. Avšak poloha vinohradů v blízkosti uherské hranice nepřinesla nic dobrého. Neustále byly vino-

hrady ničeny a pleněny kvůli válečným konfliktům až nakonec zpustly a přestaly rodit. Nicméně někteří vinaři se nevzdali a snažili se o záchranu a udržení této tradice i přes všechna úskalí jako byli daně, mrazy, krupobití či nemoci. Jiní vinaři raději přešli na výnosnější ovocnářství. Díky tomu v roce 1897 bylo napočítáno 21 tisíc ovocných stromů. Sušené švestky a jablka byly vyhlášené v celé rakousko-uherské monarchii. Po druhé světové válce začala nová etapa života mařatských vinohradů. Ta byla kromě mnoha malých pěstitelů spojena s družstevním sklepem a činností tehdejšího JZD Mír Kunovice, na kterou pak navázala akciová společnost Agrokomplex. Rozloha jejich vinohradů v Mařaticích je se svými 18 ha největší. Vinohrady soukromých vlastníků nepřesahují tisíc metrů čtverečních.

Za dobu vývoje vinařství byla v Mařaticích vybudována celá řada historických vinných sklepů, které navštívila i řada významných osobností, mimo jiné Mikoláš Aleš, Josef Mánes, Joža Úprka či Alois Jirásek. Některé měšťanské vinné sklepy se dochovaly dodnes a lze je navštívit především v ulici s příznačným názvem Vinohradská, kde se také odehrává večerní program akce Slavnosti vína a den otevřených památek. Nejstarší sklepy pocházejí z 18. století a k nejvýznamnějším patří sklep U Lisu, vinný sklep U Včelky, U Dvořáků a další. Některé sklepy lze najít přímo ve městě anebo v okolí Mařatic například vinný sklep U Juráků, sklepy jezuitského areálu nebo vinný sklep U Musilů.

Zachování tradice dobrého vína z místních vinohradů a vinné sklepy zůstávají po generace předmětem zájmu občanů královského města Uherské Hradiště, Mařatic a dalších obcí. Mezi místními se vžilo důvěrné označení Vinohrady, které stojí i na směrovce v UH. Mařatice lze přiřadit ke střediskům starobylé vinařské kultury. Mařatští vinaři v roce 1998 založili na podporu zachování vinařských tradic občanské sdružení Vinaři Mařatice, které má 53 členů. Toto sdružení sehrává důležitou roli ve vinařském podnikání, podporuje soutěživost pěstitelů, pořádá regionální soutěžní ochutnávky, v nichž každý z vinařů usiluje o získání titulu Šampion odrůdy.

Vinařská turistika v Uherském Hradišti je rozvíjena a podporována všemi směry. Pořádají se akce zaměřené na tuto tematiku - na kole vinohrady, výstavy vín, již zmiňované Slovác-ké slavnosti vína, a také Svatomartinské svěcení vína. Dále je vinařská turistika propago-vána a reprezentována na různých veletrzích jako součást TO Slovácko či samostatně, na internetových stránkách, plakátech, propagačních materiálech a v neposlední řadě také spojována s cykloturistikou. (Dudák, 2011; Kovářů, 2009)

### 5.3.5 Bat'ův kanál

Bat'ův plavební kanál je přibližně 60 km dlouhá historická vodní cesta, která byla vybudována ve 30. letech minulého století pro účely nákladní plavby. Táhne se napříč Slováckem od severu k jihu a nyní slouží výhradně k rekreaci. Dnes je přístupno a propojeno 48km původní trasy a 17km navazujících říčních toků. Na cestě je zřízeno deset přístavů, které jsou určeny pro dlouhodobé kotvení a jedenáct přístavišť určených pro krátkodobé kotvení (nejvýše 24 hodin). Tato unikátní vodní cesta nabízí v letních měsících vynikající podmínky pro vyhlídkové plavby osobních lodí s kapacitou až 60 lidí doplněné poznávacími a gastronomickými programy. Jinou možností je samostatná plavba na vypůjčeném hausbótu či vlastním člunu. V roce 2009 bylo dokončeno nové přístaviště v Uherském Hradišti na Moravním nábřeží, které bylo přizpůsobeno i potřebám vozíčkářů. Díky možnosti přepravy jízdních kol na palubě lodí je možno kombinovat plavbu s cyklistickými výlety. (Daněk a Glet, 2005; Dudák, 2011)

### 5.3.6 Park Rochus

Přírodní a kulturněhistorický areál Park Rochus spolu s územím přilehlých vinogradů je prakticky jedinou lokalitou na území města Uherské Hradiště, kde se zachovala „divoká“ příroda.

Park Rochus o velikosti necelých 60 ha se nachází na severozápadním úbočí Černé hory, na jejímž vrcholu (302 m n. m.) spočívá kaple sv. Rocha, podle které tato lokalita získala svůj název. Jedná se o příměstskou část Uherského Hradiště na rozhraní katastrálního území Mařatic a Jarošova. Po odchodu vojáků zde byla zjištěna přírodně velmi významná lokalita, která byla v roce 2005 zařazena do soustavy Natura 2000.

Území se v poslední době stalo zájmem zástupců města a dalších zainteresovaných osob, protože zde vidí jednu z dalších příležitostí rozvoje cestovního ruchu. Vzniklo několik návrhů na zvelebnění této krajiny a připomenutí dřívějších tradic. V roce 2010 byla založena obecně prospěšná společnost PARK ROCHUS, která dostala na starost rozvoj této lokality.

Plány jsou veliké a také finančně velmi nákladné. Prozatím byla opravena kaple sv. Rocha a proběhla výsadba sadů ovocných dřevin – starých ovocných odrůd a oskeruší. V budoucnu má dojít k dalším výsadbám. Mezi další cíle patří vybudování muzea v přírodě s expozicí tradičních lidových staveb, ve kterých by se měly prezentovat tradiční řemesla, zvyky a obyčeje se zaměřením na vinařství a vinohradnictví. V plánech je také



zakresleno environmentální centrum a sportovní areál. Měly by vzniknout naučné stezky, vyhlídky, přírodní labyrint a ekofarma.

Celý areál je zamýšlen a připravován jako komplexní rozvojový záměr, který propojuje zájmy příměstské rekreace, cestovního ruchu, uchování a rozvoje kulturního a přírodního dědictví, a nabízí příležitosti pro podnikání, výchovu a vzdělávání. Park Rochus díky tomu přinese občanům atraktivní možnosti setkávání, odpočinek, poznávání i aktivní trávení volného času, a to s nabídkou pro všechny generace obyvatel města i širšího regionu.

Nedaleko od Rochusu se nachází rozhledna Rovnina, odkud je nádherný výhled do širokého okolí. (Kovářů, 2009; Uherské Hradiště)

### 5.3.7 Nejvýznamnější akce

Kalendář akcí, pořádaných v roce 2012, obsahuje na každý měsíc rozmanitou nabídku několika desítek akcí - koncerty, výstavy, divadelní představení, plesy, karnevaly, folklorní akce a pořady, taneční programy, módní přehlídky, přednášky, konference, soutěže, sportovní akce a mnoho dalších. Veškeré akce jsou hojně navštěvované a lákají spoustu turistů i z jiných měst či dokonce z jiných států. (MIC Uherské Hradiště, 2011; Uherské Hradiště)

K nejvýznamnějším akcím v Uherském Hradišti patří:

- **Slovácké slavnosti vína a otevřených památek** – s myšlenkou přišel v roce 2003 zakladatel holdingu SYNOT Ivo Valenta. Město pak ve spolupráci s Klubem Kultury a za podpory firmy SYNOT akci zrealizovalo. U vzniku stála také Nadace Děti-kultura-sport, která je dodnes hlavním partnerem této akce. Slovácké slavnosti vína a otevřených památek jsou jedinečnou akcí svého druhu. Ve dvoudenním programu se představuje lidová kultura regionu Slovácka. Historické jádro Uherského Hradiště se tak již od roku 2003 pravidelně proměňuje začátkem září v jedno velké pódium, na kterém se představují desítky folklorních souborů, cimbálových muzik i dechových kapel, aby společně s ochutnávkou vín, burčáku a regionálních gurmánských specialit vytvořily nezapomenutelný zážitek pro desetitisíce návštěvníků. Velké kouzlo má také průvod krojovaných z Vinohradské ulice na náměstí a pak večerní program Putování Vinohradskou ulicí. Každoročně se akce účastní více než třicet tisíc lidí a více jak padesát měst a obcí včetně jejich zástupců z celého Slovácka. Fotogalerie je uvedena v příloze XV. (Slovácké slavnosti vína a otevřených památek, © 2005-2010; Uherské Hradiště)

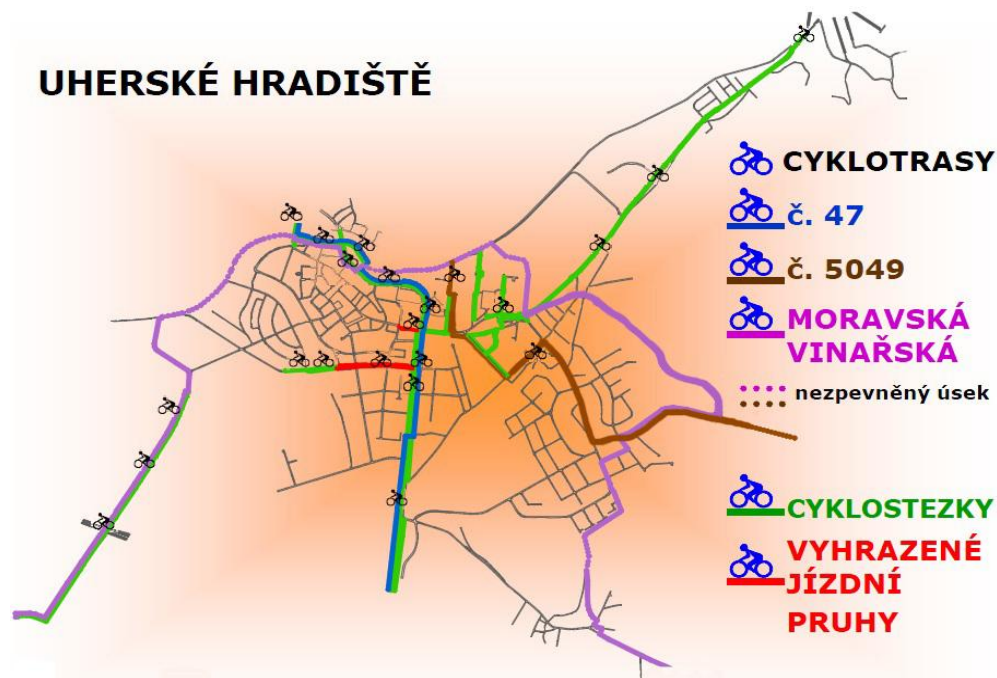
- **Letní filmová škola** – je po filmovém festivalu v Karlových Varech nejvýznamnější a největší přehlídkou filmové tvorby v České republice. Od roku 1993 se LFŠ otevřela pro všechny zájemce, promítá se více zahraničních filmů a jsou zváni i zahraniční hostě a také se rozšířil doprovodný program a počet promítacích míst. Nejen divu, že LFŠ v Uherském Hradišti je dnes vyhlášenou akcí a na přelomu července a srpna se sem sjíždí tisíce návštěvníků toužících po filmových zážitcích, v posledních letech je to kolem 5 000 návštěvníků. (Letní filmová škola Uherské Hradiště, 2011)
- **Mezinárodní festival hudebních nástrojů lidových muzik** – Festival prezentuje lidové nástroje různých etnik, srovnává společné znaky i rozdíly, zachycuje různé fáze vývoje nástrojů a jejich uplatnění v kultuře. Každoročně se v programech představuje široká škála lidového instrumentáře z různých etnografických oblastí České republiky a jiných národů. Každý ročník je specifický, protože je jinak zaměřen. (Klub kultury Uherské Hradiště, 2008)
- **Hody s právem v Mařaticích** – termín je stanoven na třetí neděli v říjnu, kdy se v mnoha obcích slaví tak zvané císařské či havelské hody. Avšak přípravy začínají již v měsíci srpnu. Jedná se o společenskou tradici, která se díky mařatské chase uchovala dodnes. Akce začíná v pátek zapalováním hodů, kdy děvčata zdobí sál. Hlavní dění se odehrává v sobotu, kdy průvod chasy ve slavnostních krojích jde po poledni nejprve k oběma stárkům, staršímu i mladšímu. Stárci nesou hodové právo ve tvaru velkého kužele plného pentlí, papírových růží a krušpánku s jablkem na vrcholu. Po pochůzce dědinou se průvod odebrá ke kulturnímu zařízení žádat starostu Uherského Hradiště o povolení pořádat hody. Vrcholem je večerní hodová zábava konaná v Klubu Kultury v Uherském Hradišti, kde hraje k poslechu i tanci dechová a cimbálová muzika. Během večera také přijdou na řadu krojovaní, kteří zatančí lidové tance za doprovodu cimbálové muziky. V neděli se také chodí po dědině, ale členové chasy jsou již oděni do selských krojů. Večer následuje opět zábava, ale tentokrát již mařatském kulturním domě za doprovodu cimbálové muziky. V pátek o týden později se cimbálová muzika rozezní ještě jednou, tentokrát na hodových dozvucích. Každoročně chodí v kroji více než 30 párů, v roce 2011 šlo v kroji dokonce 50 párů. Že je o akci zájem, dokládá fotogalerie v příloze XVI. Hody probíhají také v dalších městských částech. (Kovářů, 2009)

## 5.4 Cykloturistika v Uherském Hradišti

Uherské Hradiště a jeho okolí má díky své poloze v rovinatém území podél řeky Moravy velmi dobré podmínky pro cyklistickou dopravu potažmo cykloturistiku, která zde má dlouholetou tradici a také je dlouholetou prioritou radnice. Není divu, když jen více jak 20% lidí používá kolo jako dopravní prostředek v řešeném území. Firma TIMUR v roce 2009 a 2011 prováděla dotazníkový průzkum ohledně způsobu dopravy v Uherském Hradišti, z kterého vyplynulo, že došlo k mírnému nárůstu použití jízdního kola k přepravě v roce 2011 oproti roku 2009 a snížení využití hromadné dopravy či automobilu. (*Mobilita a místní přeprava v UH, 2011*)

### 5.4.1 Mapování sítě komunikací pro cyklisty

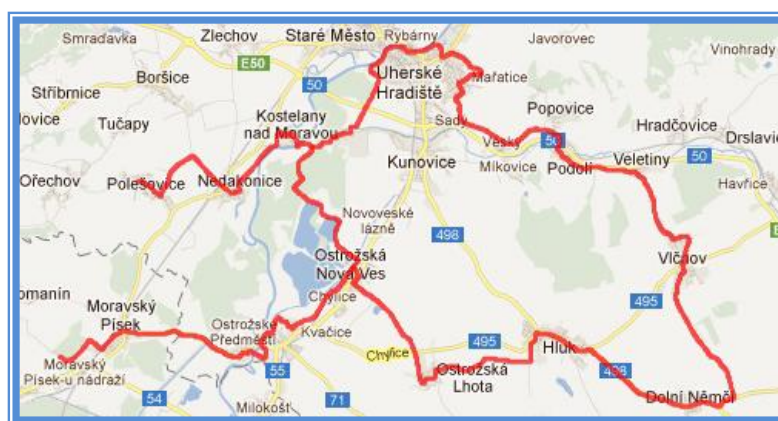
Na území Uherského Hradiště se v současnosti nachází 12 km cyklostezek a 1,1 km vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty. Celkově je vyznačeno 20,4 km cyklistických tras. Mapování cyklistických komunikací vychází mimo jiné i z vlastního terénního průzkumu a vlastní zkušeností. Výsledky jsou interpretovány formou fotografií v určitých přílohách. Následující mapa ukazuje průběh komunikací pro cyklisty v území.



Obr. 24: Mapa sítě komunikací pro cyklisty v UH; zdroj (Národní cyklokonference)

Městem Uherské Hradiště prochází páteční Moravská vinná stezka nadregionálního významu, která je součástí projektu Moravské vinařské stezky, stejně jako Uherskohradištská vinařská stezka. Město tento projekt aktivně podporuje.

- **Moravská vinná stezka** (prozatím značená číslem 47) – vede vinorodou krajinou jihovýchodní Moravy a spojuje slováckou metropoli Uherské Hradiště se starobylým Znojmem. Červeně značená Moravská vinná stezka prochází všemi moravskými vinařskými podoblastmi a protíná sedm z deseti okruhů místních vinařských stezek. Dosahuje téměř třísetkilometrové délky, na které leží 70 vinařských obcí, desítky chráněných přírodních lokalit i významné historické a architektonické památky. Celkový průběh trasy je znázorněn v příloze č. XVII. Stezka tvoří část dálkové Moravské stezky a zároveň úsek procházející přímo městem Uherské Hradiště směrem na Ostrožskou Novou Ves spadá do mezinárodní trasy EuroVelo č. 4. Na území UH je bohužel prozatím zmatené značení této trasy, protože došlo k vybudování cyklostezky kolem řeky Moravy a zároveň kolem hlavní cesty I/55, což způsobilo duplicitní značení na těchto dvou stezkách. Cyklista si v tuto chvíli může tedy vybrat, protože stezky se spojují v obci Ostrožská Nová Ves, avšak tento stav není absolutně přehledný a do budoucna je potřeba tyto nesrovnalosti vyřešit.
- **Uherskohradištská vinařská stezka** – tato tematická trasa je značená žlutou tabulkou s kolem, která je doplněná o logo fialového sklepního „žúdra“. Měří 75 km a vede mírně zvlněnou pahorkatinou po klidných silnicích a cyklostezkách. Jádro tvoří uzavřený okruh v délce 55 km (Uherské Hradiště – Kostelany nad Moravou – lázeňská obec Ostrožská Nová Ves – Ostrožská Lhota – Hluk – Dolní Němčí – Vlčnov – Veletiny – Uherské Hradiště, Mařatice – Vinohradská ulice), na který se dá napojit v kterémkoliv místě. Okruh má pak ještě dvě odbočky, a to na obec Polešovice a na Moravský Písek. Trasa vede kolem řeky Moravy, vinných sklepů, historických a přírodních památek. V příloze č. XVIII. je mapa i s logem, která je podrobnější než níže uvedená, za to však méně přehledná.



Obr. 25: Mapa Uherskohradištské vinařské stezky; zdroj (Centrála cestovního ruchu, © 2010)

Dále městem prochází cyklotrasa č. 5049, která začíná u slovenských hranic v obci Pitín. Odtud vede přes Bojkovice, Uherský Brod, Hradčovice, Mistřice, kolem rozhledy Rovnina odkud klesá po velmi rozbité kdysi asfaltové cestě do Mařatic. V Mařaticích trasa vede po kostkové cestě kolem hřbitova až k hlavní asfaltové silnici s vyšším provozem, kde pro cyklisty není vyznačen žádný cyklopruh ani stezka. Po hlavní asfaltové silnici trasa klesá až k řece Moravě, kde se napojuje na trasu č. 5055, která vede po březích řeky Moravy buď směrem na Jarošov anebo opačným směrem k historickému centru Uherského Hradiště, kde se napojuje na Uherskohradištskou vinařskou stezku a Moravskou vinnou stezku. Trasa č. 5049 nabízí krásné výhledy na malebnou krajinu, zejména z již zmiňované rozhledny. Ttrasa č. 5055 na území UH vede rovinatou krajinou kolem řeky Moravy, kde je jízda na březích tolerována, ale ne úředně povolena, proto není vyznačena ve výše uvedené mapě. (*Cykloatlas Česko*, 2008; Grombíř, 2010; Moravské vinařské stezky)

### **Cyklostezky na území UH**

Na území UH (podél Tř. M. Malinovského – hlavní silnice I/55) od roku 1967 vznikala po etapách nejstarší stezka, která byla roku 1990 a 1996 částečně rekonstruována a přeznačena na stezku pro pěší a cyklisty. Navíc na této stezce v roce 2003 byla osázena první světelná signalizace pro cyklisty a zároveň se zařadila mezi nejvíce využívané, protože denní intenzita cyklistů po obou stranách dosahuje čísla 3400. Na tuto cyklostezku navázala v roce 2009 stezka podél Velehradské třídy v délce 1 km, kde denní intenzita cyklistů dosahuje čísla 1300. Výstavba těchto dvou stezek umožnila cyklistům hladký a bezpečný průjezd kolem hlavní silnice spojující města Kunovice a Staré Město.

V roce 2007 byla zrealizována cyklostezka v městských částech Jarošov – Mařatice v délce 2,5 km s napojením u obchodního centra Kaufland na městskou cyklostezku, která vyústuje na hlavní křižovatce města, odkud již existují výše zmíněné cyklostezky. Nicméně cyklostezka přezdíváná jako „cyklostezka pro trpělivé“ vypadá jako dopravní hřiště, protože především v městské části Jarošov je neustálé křížení stezky s vozovkou a tyto křižovatky musí být ošetřeny značkami za stávající legislativy. Denní intenzita cyklistů je 1300.

V roce 2010 proběhla I. etapa rekonstrukce v délce 770 metrů oblíbené cyklostezky, která vede Kunovským lesem (od sídliště Štěpnice po nadezd nad komunikací I/50). Denní intenzita cyklistů je zde 1200. (*Ročenka města UH 2010*, 2011; Národní cyklokonference; Uherské Hradiště)

V těsné blízkosti města je také vyhlášená cyklostezka kolem Bařova kanálu, která je pro UH velmi přínosná a významná, protože vodní kanál ústí do řeky Moravy odkud je řeka splavná až do Jihomoravského kraje. UH proto zřídilo na Moravním nábřeží nové přístaviště, které je naproti právě zmíněnému vyústění. Také na cyklostezku se dá napojit od Uherského Hradiště, ale značení trochu pokulhává. A aby toho nebylo málo, je možné spojit rekreační plavbu s poznáváním krajiny z kola sedla, protože i na lodi lze přepravovat jízdní kola.

Fotodokumentace některých ze zmíněných úseků je uvedena v příloze č. XIX.

### **Další komunikace pro cyklisty na území UH**

V Uherském Hradišti byl v roce 2003 vyznačen první vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, přímo na ulici Všehrdova, která ústí na hlavní křižovatku města. Tato úprava pozemní komunikace stála pouze 15 tis. Kč, lze vyčíst z tabulky umístěné v kapitole 5.4.3.

V roce 1996 město postavilo přes řeku Moravu lávku pro pěší a cyklisty v délce 80 metrů. Náklady činily 6,7 mil. Kč a intenzita využití je 1700 cyklistů za den a nespočet pěších. K dalším zrealizovaným projektům patří cyklopodjezd pod Moravním mostem (silnice I/55) vybudovaný v roce 2003. Denní intenzita cyklistů je 500. Na ulici Jiřího z Poděbrad v roce 2006 byl vyznačen další cyklopruh, který se mění v cyklostezku postavenou v téže roce vedoucí pod vlakovým podjezdem. Denní intenzita cyklistů zde dosahuje čísla 1500. Také v prostoru bývalých kasáren je na cyklistické komunikace pamatováno a pomalu vznikají spolu s výstavbou obytných domů, paneláků a pozemních komunikací. (Národní cyklokonference)

Území UH se sice může pochlubit relativně hustou sítí komunikací pro cyklisty, a také je zde vidět určitý pokrok v rozvoji této oblasti, ale stále je zde několik hluchých míst, které je potřeba odstranit. Úplně zde chybí průjezd historickým centrem města nejenom kvůli nevybudovaným stezkám, ale hlavně kvůli zákazu vjezdu do pěší zóny. Dále chybí ucelenost sítě a návaznost, kdy k návaznosti dochází v podstatě jenom v okolí sportovní „čtvrti“ a pak se komunikace pro cyklisty rozvětvují, ale již na sebe nenavazují. Chybí napojení sídliště Štěpnic na historické centrum, také městská část Mařatic a jeho sídliště Východ není dostatečně propojená komunikacemi pro cyklisty. Naopak potenciálem do budoucna může být zřízení nové cyklotrasy kolem parku Rochus s návazností na Mařatice a také na rozhlednu Rovnina. Co se týká městských částí Sady a Vésky, tak zde úplně chybí bezpečná cyklostezka a neexistující komunikace pro cyklisty jsou v úseku Vésky – Míkovice.

Povrch cyklostezek je v dobrém stavu, ale u cyklotras je to horší, hlavně co se týká trasy č. 5049 od Vinohradské ulice směrem do obce Mistřice, která je v dezolátním stavu. Dalším problémem je značení. Na řešeném území se vyskytují jak tematicky značené trasy, tak číselně a dokonce zde dochází i k duplicitnímu značení.

Fotodokumentace některých ze zmíněných úseků je uvedena v příloze č. XX.

#### **5.4.2 Doprovodná infrastruktura pro cyklisty**

Hustá síť cyklistických komunikací s kvalitním povrchem ještě nezaručuje úplný rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky. K tomu je také nezbytné vybudování doprovodné infrastruktury pro cyklisty.

Stěžejní je zejména parkovací infrastruktura, protože pokud cyklista ví, že nemůže bezpečně zaparkovat své kolo v místě cíle, tak raději využije jinou dopravu. Poskytování dostatečných parkovacích možností pro cyklisty je totiž jedním ze základních pilířů podpory jízdy na kole. Důležitým faktorem parkovací infrastruktury je i vhodně zvolený stojan pro jízdní kolo a také jeho umístění. Kolo musí stát ve stojanu pevně a stabilně. Nesmí padat v případě zatížení nebo v povětrnostních podmínkách, anebo pokud do něj někdo strčí. Navíc se v cyklostojanu musí dát bezpečně zamknout přední nebo zadní kolo a rám. Tomuto požadavku nevyhovují nízké stojany, které fixují pouze jedno z kol a bohužel jsou v Česku nejpoužívanější. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)

Uherské Hradiště disponuje několika stojany pro kola, ale ty jsou většinu času zaplněné a při různých akcích přeplněné, špatně lokalizované a nekvalitní. K zamyšlení je umístění stojanů do pěších zón, kam je vjezd na kole zakázán. Město prochází v posledních letech rekonstrukcí a při opravě ulic do některých zároveň instaluje stojany na kola (často nevyhovující), i když spadají do pěší zóny. Z této situace vyplývá, že město tiše toleruje jízdu na kole v pěší zóně, ale není schopno ji zlegalizovat. Na území města neexistuje žádná úschovna kol pro veřejnost, jen zmíněné stojany, které jsou téměř ve všech případech nevyhovující. Tzn., že se jedná o stojany, ke kterým se nedá dostatečně kvalitně zamknout rám kola, kolo se v nich často klátí a padá, horská kola se zase do stojanu nevezou díky širokým pláštům.

Město nemá v podstatě žádnou půjčovnu kol, o které by se vědělo a byla by vidět jako u jiných zejména zahraničních měst. Malinkatou půjčovnu o 5 jízdních kolech provozuje městské informační centrum, ale ani místní matadoři o tom nemají ponětí. Přitom půjčovna

kol může přispět k dalšímu rozvoji neboť návštěvník, který přijede veřejnou dopravou a po městě se chce pohybovat rychleji, tak není lepší varianty než vypůjčit si kolo.

Celkově se dá říci, že město na doprovodnou infrastrukturu respektive parkovací téměř zapomělo, protože na území v podstatě ani neexistují vhodné cyklostojany, natož nějaká úschovna. Ostatní prvky doprovodné infrastruktury na tom také nejsou zrovna nejlépe. Fotodokumentace stavu je uvedena v příloze č. XXI.

### 5.4.3 Finanční podpora a možnosti financování

Na výstavbu cyklistických komunikací v Uherském Hradišti a jeho okolí od roku 1990 do roku 2010 bylo již vynaloženo 74, 2 mil. Kč. Z toho 51,5 mil. Kč tvořily příspěvky od samotného města UH a dotace dosahovaly výše 22,7 mil. Kč, o které se nejvíc zasloužil SFDI. Podrobné informace o výši podpory na jednotlivé akce jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 7: *Financování cyklistických komunikací; Vlastní zpracování na základě zdroje (Národní cyklokonference)*

Finance na výstavbu cyklistických komunikací v letech 1990 - 2010				
Rok	Finanční podpora cyklo dopravy v Uh. Hradišti	Celkem v tis. Kč	Dotace v tis. Kč	Město v tis. Kč
1990	Cyklostezka Tř. M. Malinovského	1 522		1 522
1996	Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Moravu	6 686		6 686
1996	Cyklostezka Tř. M. Malinovského	841		841
2000	Sdružení finančních prostředků (obec Žitková) - značení cyklotras	31		31
2001	Sdružení finančních prostředků - značení Moravských vinařských stezek	40		40
2002	Sdružení finančních prostředků - cyklostezka Kunovice - Ostrožská Nová Ves	500		500
2002	Rekonstrukce chodníku v ul. J. E. Purkyně - upraveno na stezku pro chodce a cyklisty	688		688
2003	Podjezd pro cyklisty pod Moravním mostem	1 421	584	837
2003	Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty ul. Všehrdoва	15		15
2003	Osazení návěstidel pro cyklisty na Tř. Malinovského x Svatoplukova x U Stadionu	89		89
2004	Stezka pro smíšený provoz chodců a cyklistů ul. Štefánikova	1 008		1 008
2006	Cyklostezka Mařatice - Jarošov - projekt	110		110
2006	Podjezd J. z Poděbrad (cyklostezky, vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty)	9 334		9 334
2007	Cyklostezka Mařatice - Jarošov	20 067	9 600	10 467
2008	Vedení cyklistů v protisměru na jednosměrných komunikacích - úprava DZ	85		85
2009	Cyklostezka Velehradská	18 366	8 389	9 977
2009	Stezka pro smíšený provoz chodců a cyklistů v ul. Verbiřská I. etapa	1 350		1 350
2010	Věcné břemeno - cyklostezka Velehradská	321		321
2010	Přeznačení cyklotrasy č. 47	35		35
2010	Osazení návěstidel pro cyklisty na Velehradské tř. x příjezd ke Gymnáziu	69		69
2010	Stezka pro smíšený provoz chodců a cyklistů v ul. Verbiřská II. etapa	295		295
2010	Úprava kolizního místa - Rybárny (úprava chodníku na stezku se smíšeným provozem)	284		284
2010	Rekonstrukce cyklostezky v Kunovském lese I. etapa	5 583	3 600	1 983
2010	Zelené náměstí - stezka pro smíšený provoz chodců a cyklistů	600	510	90
2010	Cyklostezka Velehradská	1 700		1 700
2010	Stezka na Moravní nábřeží (+ zázemí přístaviště - lze využít i pro cyklisty)	3 175		3 175
	<b>Celkem</b>	<b>74 213</b>	<b>22 683</b>	<b>51 530</b>



Z finančních prostředků byly na území města vybudovány cyklostezky, vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty či stezky pro pěší a cyklisty. Dále lávky, podjezd, ale také značení a mimo jiné bylo zřízeno i světelné signalizační zařízení na vybraných křižovatkách. Město přispělo i na výstavbu cyklostezek ve svém okolí, především na realizaci cyklostezky z Kunovic do Ostrožské Nové Vsi.

Město může také získat finanční prostředky na rozvoj cyklistické dopravy či cykloturistiky kromě SFDI i ze strukturálních fondů prostřednictvím regionálních operačních programů – NUTS II Střední Morava přes oblast podpory 1.3 – Bezmotorová doprava a také prostřednictvím operačních programů evropské územní spolupráce (ČR-Slovensko). Díky zapojení do projektu Central MeetBike může město čerpat podporu i prostřednictvím programu Central Europe, který je napojen na ERDF. Dále může získat prostředky od Zlínského kraje či soukromých subjektů, ale také z Programu obnovy venkova, pozemkových úprav, protipovodňových opatření pokud se jedná o účelové komunikace, úpravu lesních anebo polních cest.

#### **5.4.4 Cykloturistika a vinařská turistika**

V posledních letech jsou velmi populární komunikace vedoucí mezi vinicemi až k samotným vinným sklepům. Město, jak již bylo zmíněno, je zapojeno do projektu Moravské vinařské stezky a díky tomu jeho územím prochází tematické trasy – Moravská vinná stezka a Uherskohradišťská vinařská stezka. Trasy jsou označeny logem a propojují vinařské uličky nejenom na území města, ale i okolních obcí, kde je vinařství také velmi oblíbené a vyhledávané. Ve vazbě na tyto cyklotrasy se začínají pomalu oživovat i tradiční služby ve vinných sklepech. Vznikají akce na propagaci této oblasti, které se těší každoročně velkému zájmu. Příkladem lze uvést Tour de Vinohrad, Na kole krajem André, Tour de Burčák, cyklomaraton „mezi vinohrady“, vinohradem na kole a další. Nicméně na území Uherského Hradiště se koná pouze jedna akce, kde se spojuje cykloturistika s vinařstvím, a to Na kole vinohrady Uherskohradišťska. Včetně této akce je celkově cykloturistika na území nedostatečně propagována.

#### **Akce: Na kole vinohrady Uherskohradišťska**

Jedná se o akci, která navazuje na tradici Moravských vinařských stezek. Snaží se propojit regionální vinařství a populární cykloturistiku a zároveň je tato akce ideální příležitostí k poznávání přírodních krás a pamětihodností regionu.

S myšlenkou přišlo Městské informační centrum v roce 2006, která se téhož roku také zrealizovala. Z akce se vyklubala každoroční tradice konaná na jaře a na podzim s podnázvem otevírání a zavírání cyklistických stezek. Na počátku si cykloturisté mohli vybrat pouze ze dvou tras nazvaných podle typických zdejších odrůd vína – Stezkou Muškátu moravského a Rulanského bílého, ke kterým postupem času přibyly další trasy – Stezka Blatnického roháče, Stezka Za historií a vínem a Stezka Za Moravů. Trasy jsou různé délky a náročnosti a na každé trase je několik zastávek, kde cyklisté mohou okošťovat vzorky vín od různých vinařů či se občerstvit nebo se pokochat výhledem na okolní krajinu.

- STEZKA MUŠKÁTU MORAVSKÉHO (40 km, převýšení: 120 m)

Trasa: Uh. Hradiště – Kostelany nad Moravou – Nedakonice - Polešovice – Vážany – Tučapy - Boršice – Buchlovice – Zlechov – Staré Město – Uh. Hradiště

Název trasy vznikl díky zastávce v Polešovicích, kde byla tato odrůda vyšlechtěna.

- STEZKA RULANSKÉHO BÍLÉHO (45 km, převýšení: 100 m)

Trasa: Uh. Hradiště – Staré Město – Zlechov – Tupesy – Velehrad – Jalubí – Traplice – Kudlovice – Babice – Bařův kanál - Staré Město - Uh. Hradiště

Tato trasa cyklisty zavede do nejseverněji položených vinic na Moravě, kde se právě nejčastěji pěstuje Rulanské bílé.

- STEZKA BLATNICKÉHO ROHÁČE (50 km, převýšení: 130 m)

Trasa: Uh. Hradiště – Kunovice - Hluk – Boršice u Blatnice – Blatnička – Blatnice pod sv. Antonínkem – Uherský Ostroh nebo Ostrožská Lhota - Ostrožská Nová Ves – Kostelany nad Moravou – Uh. Hradiště

Trasa vede jihovýchodním směrem od Uherského Hradiště, a jak název napovídá, víno Blatnický roháč pochází z blatnické viniční trati Roháče.

- STEZKA ZA HISTORIÍ A VÍNEM neboli VELEHRADSKÁ (30 km, převýšení: 70 m)

Trasa: Uh. Hradiště – Staré Město – Modrá – Velehrad – Tupesy – Břestek – Buchlovice – Zlechov - Staré Město – Uh. Hradiště

Trasa je určena rodinám s dětmi a méně náročným cyklistům.

- STEZKA ZA MORAVÚ (35 km, převýšení: 30m)

Trasa: Uh. Hradiště – Huštěnovice – Bařův kanál – Spytihněv – Napajedla – Topolná – Kněžpole -Uherské Hradiště/Mařatice – Uh. Hradiště

Trasa je určena spíše rodinám díky rovinnému terénu a část vede kolem Bařova kanálu.

Akce začíná obvykle v 8.30 registrací účastníků, poté následují jednotlivé starty tras různé délky a náročnosti a odpoledne probíhá na Masarykově náměstí v Uherském Hradišti bohatý program zaměřený na víno a folklor. Registrační poplatek je ve výši 20, 50 nebo 100,-

Kč dle typu startovacího balíčku. Děti a mládež do 15 let zdarma. Cena zahrnuje katalog s mapou cyklostezek, volné nebo zvýhodněné vstupy do vybraných historických památek, koštovku na víno a po dojezdu do cíle i vzorek vína.

Projekt je realizován s podporou Vinařského fondu ČR, Nadace Děti-kultura-sport, Nadace Partnerství a města Uherské Hradiště a dalších.

Akci Na kole vinohrady Uherskohradištska si oblíbili nejenom obyvatelé města a okolí, ale i cyklisté z celé republiky a ze Slovenska. Tato akce se stala vyhledávaným cílem vášnivých cykloturistů, kteří jsou milovníci dobrého vína, a její význam se rok od roku zvyšuje. Akce také napomáhá propagovat vinaře, u kterých je možné se zastavit pro dobré víno po celý rok. (Grombíř, 2010; MIC UH, 2011)

Mimochodem je zde i několik překážek, které brání dalšímu rozvoji této oblasti. I přes velký pokrok bohužel zůstává řada vinných sklepů zavřených pro individuální návštěvníky, doprovodná cyklistická infrastruktura je nedostatečná a jako hlavní problém se jeví některé legislativní prvky, které výrazně omezují rozvoj tohoto velmi populárního produktu. V podstatě se jedná o to, že skloubení vinařské turistiky s cykloturistikou není v souladu s legislativou, protože cyklista má dodržovat předpisy a jako účastník silničního provozu nesmí požit žádný alkohol před jízdou ani při jízdě. Tento problém je v poslední době stále významnější a volá po změně legislativy.

Zaměření cestovního ruchu právě na spojování těchto dvou oblastí bude do budoucna určitě velkým přínosem, ale za stávající situace to není možné bez porušování předpisů, protože kdo by neodolal ať už jen jedině sklence dobrého vína či burčáku. Pokud tedy lidé okošťují nějaké vzorky vína nebo burčáku a usednou za kolo, dopouští se porušení zákona a

hrozí jim vysoká pokuta v rozmezí od pětadvaceti tisíc do padesáti tisíc korun českých, podle mluvčího uherskohradištské policie Aleše Mergentala.

#### 5.4.5 Cyklokonference 2011 v Uherském Hradišti

V Uherském Hradišti na konci května minulého roku proběhla národní cyklokonference, která se zabývala především projektem Central MeetBike a Uherskohradištskou chartou.

##### Projekt Central MeetBike

Jedná se o projekt, jehož hlavním cílem je vytvořit ve střední Evropě velmi dobré podmínky pro cyklodopravu především pomocí propagace cyklodopravy, výměny zkušeností se zeměmi střední Evropy, vytvořením analýz a strategií rozvoje cyklodopravy pro každé město zapojené do projektu a zrealizováním pilotních projektů.

Projekt Central MeetBike je realizován prostřednictvím programu Central Europe<sup>7</sup>, který je spolufinancován ERDF. Projekt je společným dílem polsko-česko-slovensko-německého partnerství a za Českou republiku se projektu účastní Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a města Pardubice a Uherské Hradiště. Díky zapojení do tohoto projektu se město Uherské Hradiště spolu s Pardubicemi stanou cyklistickou laboratoří, kde budou pilotně realizována mnohá pro-cyklistická opatření. Doba realizace projektu je od 1. 3. 2011 – 28. 2. 2014.

Uherské Hradiště si v rámci tohoto projektu vytyčilo 4 cíle, kterých chce v budoucnu dosáhnout:

- Kolo jako rychlý, bezpečný a oblíbený dopravní prostředek
- Snížení počtu vozidel ve městě
- Lepší životní prostředí
- Podpora zdravého životního stylu
- Rozvoj cykloturistiky. (Národní cyklokonference, Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008-2012)

---

<sup>7</sup> Program Central Europe – jedná se o program Evropské unie, který posiluje spolupráci mezi státy střední Evropy za účelem podpory inovací, zlepšení dostupnosti, životního prostředí, zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity středoevropských měst a regionů. Central Europe investuje 231 mil. Euro a zajišťuje tak financování projektů nadnárodní spolupráce. (Národní cyklokonference)

### Uherskohradištská charta

U příležitosti národní cyklokonference byla dne 31. 5. 2011 prvně podepsána Uherskohradištská charta. Tato charta byla inspirována tzv. Bruselskou chartou, která vznikla pod záštitou Evropské cyklistické federace. Charta si klade za cíl propojit města, která se hlásí k aktivní podpoře cyklistické dopravy a motivovat je k dalším krokům nezbytným pro rozvoj cyklistické dopravy.

Uherské Hradiště včetně dalších měst, které chartu podepsaly, se svým podpisem zavázaly k tomu, že budou vědomě usilovat o:

- Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.
- Odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů
- Odstraňování bariér cyklistické dopravy.
- Zkvalitnění podmínek pro parkování jízdních kol.
- Realizaci a podporu projektů, které povedou k širšímu využití jízdního kola při dojíždění do školy a do práce.
- Zefektivnění propagace cyklistiky jak vůči domácím obyvatelům, tak návštěvníkům
- Rozvoj cestovního ruchu prostřednictvím aktivit a opatření, která vedou ke zdokonalení a rozšíření cykloturistiky. (Národní cyklokonference, Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008-2012)

Nicméně od té doby co se UH zapojilo do výše zmíněných projektů, se nic nezměnilo. Prozatím to byla jejich poslední aktivita.

## 5.5 Shrnutí cestovního ruchu a cykloturistiky v Uherském Hradišti

Město Uherské Hradiště leží v úrodné nivě řeky Moravy v jihovýchodní části České republiky. Z pohledu cestovního ruchu UH spadá do turistické oblasti Slovácko, která je jednou z několika krajin tvořící turistický region Jižní Morava. Zároveň se území UH začleňuje do vinařské podoblasti Slovácko, která s několika dalšími oblastmi tvoří vinařskou oblast Morava. Avšak vinařská podoblast Slovácko a TO oblast Slovácko nejsou shodné. Město je proslulé svojí pohostinností, dobrým vínem a špičkovou kulturou a je právem nazýváno metropolí Slovácka.

Díky historii je Uherské Hradiště a jeho okolí regionem s velmi bohatým kulturním životem, založeným na silném kulturním povědomí obyvatel a na bohatých tradicích Slovácka. To si uvědomuje i radnice, která oblast cestovního ruchu a další aktivity související s touto oblastí aktivně podporuje. Každoročně v rozpočtu vyčlení určitý objem finančních prostředků na tuto problematiku, i když by nemusela, protože zákon nic takového nepřikazuje. Záležitost je věcí uvážení radních. Navíc zřídila i několik účelových fondů. Rozvoj cestovního ruchu podporují i další subjekty například Sdružení pro rozvoj cestovního ruchu – Region Slovácko či Nadace Děti-kultura-sport.

O pestrost kulturního života se především zasluhují různé spolky, soubory, městské a krajské instituce, školy. Rozvíjí se hlavně folklórní tradice a umělecká činnost. Soubory se účastní různých přehlídek. Každoročně přibývá lidí na tradičních akcích jako je například Letní filmová škola nebo Slovácké slavnosti vína a otevřených památek. Cenná je i skutečnost, že na kulturním dění ve městě se aktivně podílí velký počet obyvatel. Po stránce kulturní, historické či sportovní se město nemá za co stydět.

Proslulé je v UH i vinařství a s tím spojená vinařská turistika. Pěstování vína se na území města datuje již k 13. století ve spojitosti s velehradským klášteřem, který potřeboval víno pro své bohoslužby. Vinohrady se začaly zakládat v dnešní městské části Mařatice, kde se dochovala řada měšťanských sklepů, kam vedly i kroky známých osobností. Dodnes je tato lokalita cílem mnoha návštěvníků neboť kdo by nechtěl strávit pár příjemných chvil ve vinném sklepě u sklenky vína nalité od samotného vinaře. Další rozvíjení vinařství a vinařské turistiky je budoucností cestovního ruchu na tomto území, proto je podporována všemi směry formou pořádání akcí, propagací, prezentováním na veletrzích apod. Velkou příležitostí je také spojení vinařské tematiky s cykloturistikou. K dalším atraktivitám souvisejících s cestovním ruchem patří například vodní cesta Bařův kanál, nově postavený aquapark a do budoucna lze využít potenciál v přírodně kulturním areálu Park Rochus.

Cestovní ruch je pro město do budoucna jedním z největších možných zdrojů příjmu. Pro efektivní rozvoj této oblasti bude nezbytné začlenit město do evropských tras propojujících města a místa s obdobnou tematikou – památky a vinařství.

Uherské Hradiště je díky své poloze velmi vhodné pro cyklistiku a cykloturistiku. Na území již existuje relativně hustá síť cyklistických komunikací, ale stále není dostatečná, netvoří ucelenou síť a do historického centra je zákaz vjezdu, protože se jedná o pěší zónu. Město aktivně podporuje tuto problematiku, o čemž svědčí i mnoho zrealizovaných projek-

tů, ale prozatím se hlavně zaměřuje na podporu komunikací pro cyklisty. Díky tomu je doprovodná infrastruktura zanedbaná a najít prázdný či bezpečný cyklostan je nadlidský výkon a to nemluvě o úschovně. V budoucnu by se město na tuto problematiku rozhodně mělo zaměřit, protože jen tak přiláká více cyklistů. Za současné situace lidé dají přednost raději jinému druhu dopravy, protože se bojí krádeže či poškození kola kvůli nekvalitnímu stojanu.

Od roku 1990 do roku 2010 bylo vynaloženo na cyklistické komunikace 74, 2 mil. Kč. Z toho 51,5 mil. Kč přispělo město a zbytek tvořili dotace především se SFDI.

Cykloturistika a vinařství jdou v poslední době ruku v ruce k sobě, ale ne legislativně. Městské informační centrum dvakrát do roka pořádá akci „Na kole vinohrady Uherskohradištska“, jejímž cílem je spojování cykloturistiky s vinařstvím. Cykloturisté putují po vinařských sklepech, kde koštují různé vzorky vína a přitom se dopouští porušení zákona a hrozí jim vysoká pokuta. Kvůli velké oblibě je současný stav nadále neudržitelný.

V roce 2011 hostilo Uherské Hradiště národní cyklokonferenci, kde se zapojilo do projektu Central MeetBike a podepsalo Uherskohradištskou chartu. Těmito kroky se zavázalo k podporování cyklistiky i její doprovodné infrastruktury. Bohužel však to byl prozatím poslední krok, co město od té doby udělalo.

## 5.6 SWOT analýza cestovního ruchu a cykloturistiky v Uh. Hradišti

SWOT analýza hodnotí silné a slabé stránky z hlediska vnitřního prostředí a příležitosti a ohrožení z vnějšího prostředí. SWOT analýza vychází zejména z informací z kapitoly 5 a z vlastních poznatků.

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Metropole Slovácka</li> <li>▪ Historické, kulturní a architektonické památky</li> <li>▪ Bohatý kulturní a folklórní život</li> <li>▪ Tradice vinařství</li> <li>▪ Slovácké slavnosti vína a den otevřených památek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zákaz pití alkoholu v historickém centru</li> <li>▪ Chátrající budova bývalé věznice</li> <li>▪ Přehlednost na akci slavnosti vína a den otevřených památek</li> <li>▪ Nedostatečná a neucelená síť cyklistických komunikací</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vhodné podmínky pro cyklistiku a cykloturistiku</li> <li>▪ Hustá síť cyklistických komunikací</li> <li>▪ Moravské vinařské stezky</li> <li>▪ Podpora města a zájem obyvatel o danou problematiku</li> <li>▪ Zájem návštěvníků o cykloturistiku na Uherskohradištsku</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zákaz vjezdu cyklistů do pěší zóny</li> <li>▪ Neprůjezdnost historickým centrem</li> <li>▪ Nevyhovující doprovodná infrastruktura pro cyklisty</li> <li>▪ Špatný stav některých cyklotras</li> </ul>
<b>Příležitosti</b>	<b>Ohrožení</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Přírodní areál Park Rochus</li> <li>▪ Rozšiřování lodní dopravy</li> <li>▪ Podpora vinařství a vinařů ze strany města</li> <li>▪ Zachování tradic vinařství</li> <li>▪ Vznik dalších kulturních akcí a jejich propagace</li> <li>▪ Vybudování kvalitní doprovodné infrastruktury pro cyklisty</li> <li>▪ Potenciál rozvoje cyklostezek kolem řek</li> <li>▪ Zřízení cyklotrasy v okolí Park Rochus</li> <li>▪ Změna zákona o provozu na pozemních komunikacích</li> <li>▪ Zlepšení povědomí obyvatel a návštěvníků o možnostech cykloturistiky na území UH</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Přeplněnost na kulturních akcích</li> <li>▪ Vandalismus, krádeže</li> <li>▪ Nezájem města a obyvatel o kulturní život a folklór</li> <li>▪ Nedostatek financí</li> <li>▪ Chátrající památky</li> <li>▪ Nezájem města o tuto problematiku</li> <li>▪ Nedostatek financí</li> <li>▪ Zvýšení automobilové dopravy</li> <li>▪ Zhoršení stavu cyklistických komunikací</li> <li>▪ Přeplněnost na cyklistických komunikacích</li> </ul>



## 5.7 Vytyčení problémových oblastí rozvoje cykloturistiky v Uh. Hradišti

Definování problémových oblastí vychází z literatury a informací použitých v diplomové práci, z terénního průzkumu, z vlastní zkušenosti a také ze SWOT analýzy.

- Nevyhovující legislativa
  - Především v oblasti vinařských stezek, která brzdí propojování cykloturistiky s vinařstvím.
- Neucelená, nedostatečná a nebezpečná síť komunikací pro cykloturisty
  - Neucelená síť cyklistických komunikací, s tím souvisí i neprůjezdnost historického centra.
  - Nedostatečná síť cyklistických komunikací v některých odlehlých částech města.
  - Existence nebezpečných úseků a špatný stav některých cyklistických komunikací.
- Nevyhovující infrastruktura, značení a propagace
  - Naprosto nevyhovující doplňková infrastruktura pro cyklisty, především parkovací, ale i týkající se odpočívadel, košů, toalet, půjčoven kol aj.
  - Konání pouze jedné akce s tematikou cykloturistiky a vinařství s nedostatečnou propagací.
  - Špatná informovanost návštěvníků i místních o možnostech cykloturistiky v řešeném území způsobená nepřehlednými propagačními materiály s nedostatkem informací, roztržitost informací také na internetu.

## 6 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ ROZVOJE CYKLOTURISTIKY V UHERSKÉM HRADIŠTI

Hlavním cílem této kapitoly je navrhnout řešení na zlepšení rozvoje cykloturistiky na území Uherského Hradiště. Návrhy vycházejí z kapitoly 5.7 – Vytyčení problémových oblastí rozvoje cykloturistiky v UH. V kapitole 6.1 jsou podrobně rozepsány zásadní kroky rozvoje, které by měly být zrealizovány co nejdříve. V následující kapitole jsou pak stručně formulovány další doporučení pro druhou fázi rozvoje, které by však neměly být uskutečněny dříve než návrhy v kapitole 6.1, protože za současné situace nejsou tak důležité. Jedná se spíše o pohled do budoucnosti.

### 6.1 Nevyhovující legislativa

#### 6.1.1 Současný stav

Putování na kole za vínem je v dnešní společnosti velmi oblíbené. Bohužel současná legislativa je v naprostém rozporu s tímto trendem. Podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích jsou cyklistické komunikace pozemními komunikacemi, ať už se jedná o pruh/pás pro cyklisty umístěný v přidruženém prostoru místní komunikace nebo o samostatnou stezku, která je zákonem označena za místní komunikaci IV. třídy nebo účelovou komunikaci. Jelikož se tedy jedná o pozemní komunikaci, vztahují se na cyklisty i povinnosti a zákazy uvedené v zákoně č. 361/2000 Sb. Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích nesmí řidič požití alkoholický nápoj během jízdy, nesmí řídit vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, kdy by mohl být ještě pod jeho vlivem. Řidič je podle tohoto zákona účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo, přičemž nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo.

Z uvedeného vyplývá, že cyklisté při svém putování za dobrým vínem nesmí požit žádný alkohol, tedy ani víno. Je tedy kuriózní, že se budují vinařské cyklostezky a přitom cyklisté nesmějí ochutnat víno, neboť se tím dopouští porušení zákona. Tento problém je nutné vyřešit změnou stávající legislativy, nemá-li dojít k úpadku vinařské cykloturistiky.

## 6.1.2 Návrh

### Základní informace

- **Cíl:** Povolení cyklistům a cykloturistům určité promile alkoholu v krvi
- **Konkrétní změna:** Maximální přípustná hranice alkoholu v krvi 0,7 promile
- **Legislativní zajištění:** Změna zákona č. 361/2000 Sb., v §5; vznik nového zvláštního předpisu
- **Personální zajištění:** Předání návrhu poslanci v místě mého bydliště v hodinách určených pro veřejnost
- **Přínosy návrhu:** Podpora propojování cykloturistiky s vinařstvím, větší účast na akcích s touto problematikou, spokojenost cyklistů a cykloturistů

### Podrobný popis návrhu

Z výše uvedených důvodů bych tedy tolerovala určité promile alkoholu v krvi lidem na kole, aby si mohli vychutnat tu správnou atmosféru. Proto navrhuji v zákoně č. 361/2000 Sb. doplnit § 5, odstavec 2, písmeno a, b o tuto formulaci: „kromě osoby jedoucí na kole za podmínek stanovených ve zvláštním předpise“, která bude uvedena za posledním slovem. Do zvláštního předpisu bych stanovila tento paragraf:

#### §1 Osoba jedoucí na kole

- 1) Osoba jedoucí na kole smí požit alkoholický nápoj do stanovené hranice.
- 2) Maximální přípustná hranice alkoholu v krvi je 0,7 promile.
- 3) Osobě jedoucí na kole, která požila alkoholický nápoj, je dovoleno jet pouze po pozemních komunikacích, kde je zákaz vjezdu motorových vozidel. V případě, že takto označená pozemní komunikace není v dosahu, cyklista vede kolo.

Hranici 0,7‰ alkoholu v krvi jsem zvolila s ohledem na legislativu panující v jiných zemích – např. ve Francii, Itálii, či Španělsku, kde je tolerována konzumace alkoholických nápojů i u řidičů motorových vozidel. Podle mého názoru osoby při této stanovené hranici alkoholu v krvi bez problémů udrží rovnováhu a jsou při smyslech, i když je to značně individuální. Proto je součástí návrhu povolena pouze jízda po pozemních komunikacích se zákazem vjezdu motorových vozidel z důvodu bezpečnosti cyklistů. Podle alkohol testru, žena vážící 60 kilogramů může vypít až 2,4 dcl červeného vína v jedné hodině, což je při-

bližně 8 kořtovaček červeného vína, počítáno se vzorkem 0,3 dcl. Muř vářící 80 kilogramů může vypít až 3,78 dcl červeného vína v jedné hodině, což je přibližně 12 kořtovaček červeného vína, počítáno se vzorkem 0,3 dcl. Obě skupiny pak mohou o něco víc vypít bílého vína, protože má nižší % alkoholu. Níže je uvedena přehledná tabulka o navrhované maximálně přípustné hranici promile alkoholu v krvi.

Tab. 8: Maximální přípustná konzumace alkoholu; vlastní zpracování

Maximální přípustná konzumace alkoholu při dodržení limitu 0,7‰			
pohlaví	váha v kg	červené víno v dcl za 1h	počet kořtovaček o objemu 0,3dcl
řena	60	2,4	8
muř	80	3,78	12

Návrh bych předala poslanci v místě mého bydliště v době určené pro veřejnost. Vybrala bych si poslance z vládní strany, protože je větší šance, že návrh může být schválený. Z tohoto důvodu je v současné chvíli pro mě nejpřijatelnější pan Ing. Jaroslav Plachý.

Díky tomuto návrhu si lidé mohou bez problémů dostatečně vychutnat atmosféru panující na akcích s vinařskou tematikou.

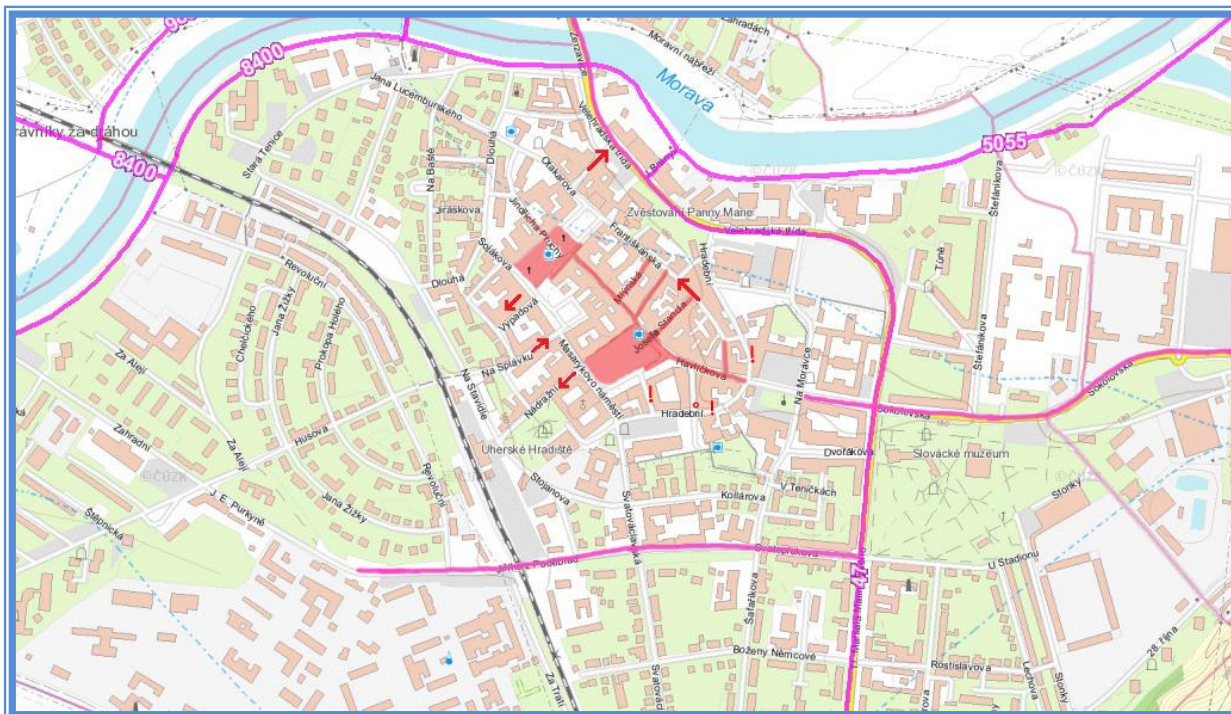
## 6.2 Neucelená síť cyklistických komunikací v centru města

### 6.2.1 Současný stav

Vřudypřítomná značka „pěší zóna“ zakazuje cyklistům vjezd do centra města, což je velká škoda. Tito lidé pak složitě město objíždí, nebo raději jedou dále, než aby se tady zastavili. Zpřístupnění historického centra cykloturistům považují za důležitý krok. Díky tomu by turisté poznali významné památky ve městě, určitě by se zde na chvíli zastavili a vychutnali si atmosféru města třeba u dobré kávy. V tomto lze vidět přínos i pro město a podnikatele. Avřak nestačí pouze historické centrum zpřístupnit cykloturistům, musí se vybudovat i napojení centra na stávající síť cyklistických komunikací a vše pak vyznačit v mapě.

Níže jsem vypracovala mapu, která ukazuje současnou situaci městské památkové zóny z hlediska vjezdu cyklistů. Červené plochy znázorňují pěší zónu, červené šipky jednosměrné ulice, červené vykřičníky nebezpečná místa pro cyklisty z důvodu úzké komunikace a větší intenzity provozu, červená kolečka zákaz vjezdu a fialové čáry znázorňují stávající síť cyklistických komunikací.

Fotogalerie některých řešených úseků v současném stavu je uvedena v příloze č. XXII. Jedná se především o úseky, kde je pěší zóna čili zákaz vjezdu cyklistů anebo o úseky ve špatném stavu.



Obr. 26: Současná situace historického centra z pohledu cyklistů; vlastní zpracování v programu Adobe Photoshop CS5

Z uvedené situace vyplývá, že je velmi obtížné se do centra města dostat. Buď nám v tom brání zákaz vjezdu, nebo pěší zóna anebo velmi nebezpečný úsek, který nelze vhodně obejít.

## 6.2.2 Návrh

### Základní informace

- **Cíl:** Zpřístupnění historického centra cyklistům a cykloturistům
- **Konkrétní změna:**
  - Povolení vjezdu cyklistům do pěší zóny, avšak s omezením do Prostřední ulice
  - Vyznačení cyklopruhů či cyklopiktogramů v ulicích Svatováclavská, Palackého náměstí, Nádražní a Františkánská

- Napojení cyklopruhů či cyklopiktogramů na již stávající síť cyklistických komunikací
- Povolení vjezdu cyklistům v protisměru jednosměrných ulic Nádražní a Františkánská
- **Aktivity:**
  - Přeznačení dopravních značek „Pěší zóna“
  - Zabudování 4 nových dopravních značek „Zákazu vjezdu cyklistů“ s dodatkovou tabulkou „Po – Pá 8-18“ do Prostřední ulice
  - Montáž 2 dopravních značek „Cyklista v protisměru“ na již stávající dopravní značení
  - Vyznačení cyklopruhů či cyklopiktogramů, stavební úprava
- **Koncepční zajištění:** General cyklistické dopravy
- **Personální zajištění:** Město Uherské Hradiště, odbor dopravy
- **Technické zajištění:** Firma Hrates a.s.
- **Cenová kalkulace:** 200 000 – 2 000 000 Kč podle rozsahu stavebních prací
- **Financování:** Z rozpočtu města Uherské Hradiště, z rozpočtu Zlínského kraje, z Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím operačních programů
- **Přínosy návrhu:** Zpřístupnění historického centra cykloturistům, zvýšení bezpečnosti cyklistů a cykloturistů, propojení cyklistických komunikací, lepší orientace, rychlejší a komfortnější průjezd městem

### Podrobný popis návrhu

Navrhovala bych s omezeními pustit do pěší zóny i cykloturisty, prostřednictvím změnou značky. Stávající dopravní značku „pěší zóna“ bych nahradila níže uvedenou. Prostřední ulici, kde je přes týden velké množství pěších, bych ponechala v pracovních dnech neprůjezdnou, a to vždy mezi 8 – 18 hodinou. Tuto změnu bych řešila instalováním značky na začátku a na konci Prostřední ulice „zákaz vjezdu cyklistů“ s dodatkovou tabulkou „po-pá 8-18“, která je také znázorněna níže. Naproti tomu bych doporučovala otevřít pro cyklisty ulici Havlíčkova, jako hlavní tepnu, spojující hlavní křižovatku s Masarykovým náměstím. Tato ulice je i dostatečně široká pro chodce a cyklisty. Cyklistům by to umožnilo

v podstatě přímý vjezd na náměstí, aniž by museli použít úzké a málo bezpečné ulice Poštovní. Zbylé postranní ulice spadající do pěší zóny jsou sice užší, ale není zde taková intenzita chodců, takže by to také ničemu nevadilo.



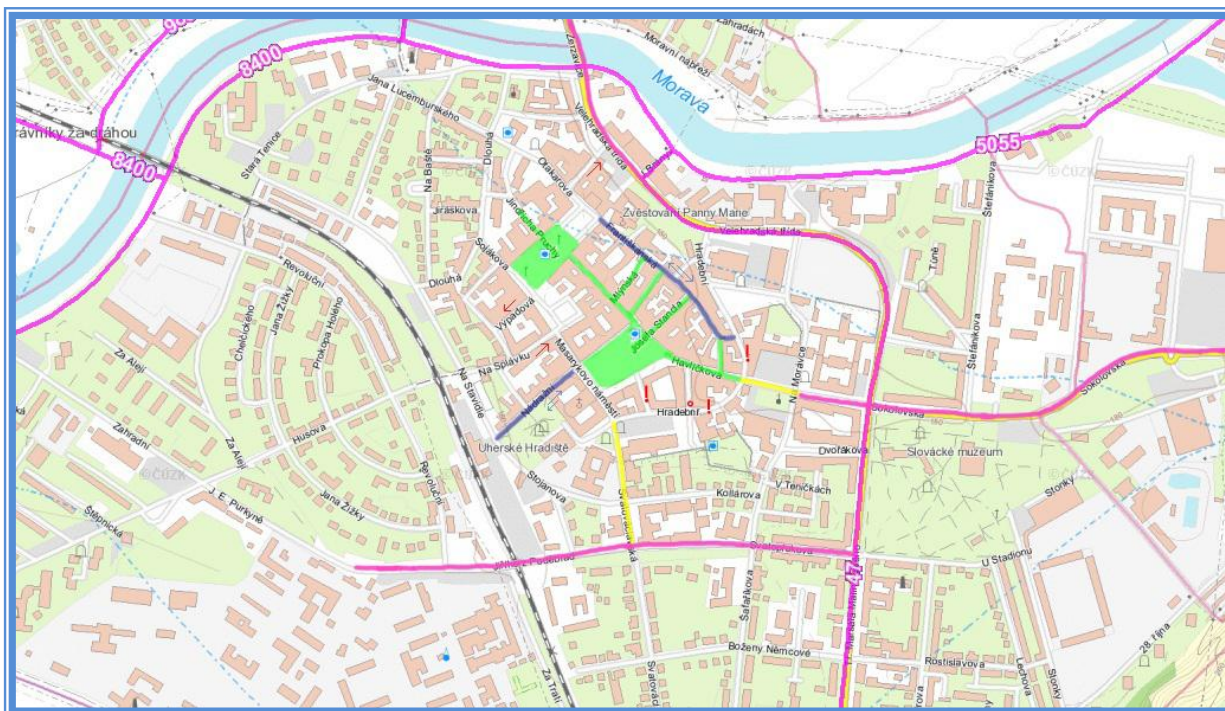
Obr. 27: Návrh dopravních značek; vlastní zpracování v programu Adobe Photoshop CS5

Dále bych ulici U Reduty, která je vedle městského úřadu, napojila na stávající síť cyklotras a to tak, že bych od této ulice přes ulici Svatováclavskou vyznačila cyklopruh, který by byl spojnici mezi ulicí U Reduty s již vybudovaným cyklopruhem na ulici Jiřího z Poděbrad. Tím by došlo k napojení na stávající síť.

Nezbytný krok je třeba udělat také při úpravě Palackého náměstí. Zde bych zřídila cyklopruhy v obou směrech na úkor parkovišť pro auta. Cyklopruhy by navazovaly na již existující cyklopruhy v ulici Všehrdova a navíc by tak došlo k souvislému napojení na centrum města od hlavní křižovatky. Parkující auta by mohla být odstavena o pár metrů dále, kde je vybudováno velké parkoviště a nebývá plné. Co se týká taxi služby, tak bych zde nechala pás u krajnice, tak jak je doposud. Díky zrušení parkoviště po pravé straně ve směru od hlavní křižovatky na centrum, se získá dostatek místa pro cyklopruhy a ostatní dopravu.

K dalším problematickým úsekům patří ul. Františkánská a ul. Nádražní, které jsou jednosměrné. Tyto ulice navíc cyklisté hojně využívají a dokonce v obou směrech, což je zakázané. Na druhou stranu není divu, když ulice nádražní je spojnici mezi vlakovým nádražím a Masarykovým náměstím a ulice Františkánská je zase jediná ze severovýchodní strany v těsné blízkosti historického centra. Z těchto důvodů je nezbytné povolit cyklistům vjezd do jednosměrky i v opačném směru pomocí dopravní značky, případně i vyznačit cyklopruh či cyklopiktogram, aby cyklista věděl kudy přesně jet a nepohyboval se uprostřed vozovky. Změny je nutné zpracovat do připravovaného Generelu cyklistické dopravy.

Níže uvedená mapa znázorňuje změny, které jsem navrhla. Zelená plocha značí pěší zónu, kam mohou i cyklisté, žlutá barva znamená cyklopruh a modrá barva provoz v obou směrech pro cyklisty.



*Obr. 28: Mapa znázorňující navržené změny; vlastní zpracování v programu Adobe Photoshop CS5*

Podle mého názoru jsou navržené změny zásadní pro další rozvoj cykloturistiky i cyklistiky v centru města Uherské Hradiště a měly by se zrealizovat co nejdříve. Také pro cykloturisty by tyto změny byly určitě příjemné, protože by tak mohli zavítat i do historického jádra města. Pozitivní dopad by to mělo i na bezpečnost, protože lidé nebudou muset používat nebezpečné úseky, ale místo toho vjedou přímo do pěší zóny, kde nehrozí konflikt s motorovou dopravou. Vyznačením cyklopruhů či cyklopiktogramů se docílí větší bezpečnosti cyklistů i lepší orientace. Vjezd cyklistů v obou směrech v jednosměrných ulicích umožní rychlejší a komfortnější přepravu.

Uvedené změny jsou pouze prvním krokem k dalšímu rozvoji řešené oblasti. V druhé fázi by mělo dojít k dalšímu propojení historického centra na trasy ze severní a západní strany, přičemž by se mělo přihlídnout k potřebám domácích cyklistů. Dále pak by bylo vhodné zajistit vyznačení cyklistického okruhu přes historické centrum až do odlehlých městských částí. Na trase by například byly instalovány informační cedule například o historii města a další potřebná infrastruktura pro cyklisty (odpočívadla, cyklistické stojany, směrovky) a následně by tento produkt byl propagován s cílem přilákat cykloturisty do centra města a jeho okolí.

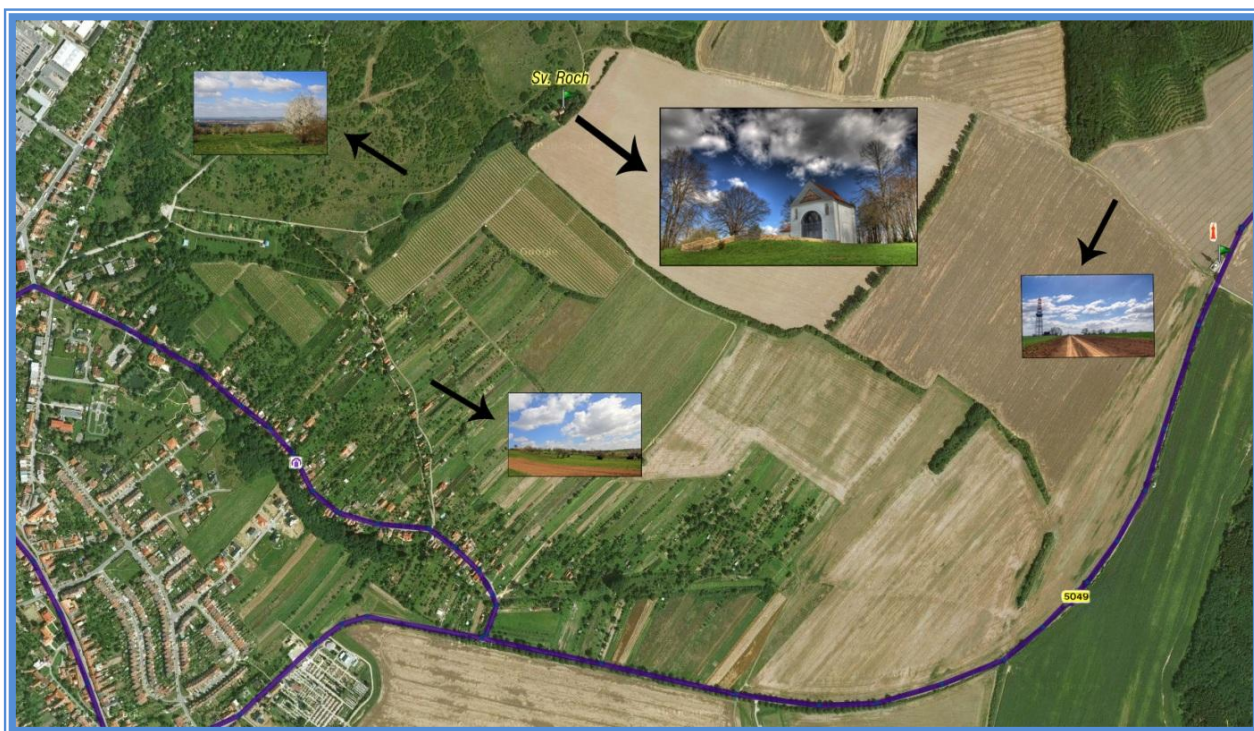


V příloze č. XXIII uvádím mapu, kde jsem vyznačila hnědou barvou další možné kroky rozvoje.

### 6.3 Nedostatečná síť cyklistických komunikací v lokalitě Mařatice

#### 6.3.1 Současný stav

Velkou příležitostí pro cykloturistiku představuje lokalita Park Rochus, která se má do budoucna stát přírodním a kulturně-historickým areálem a vyhledávaným turistickým cílem. Již dnes je zde opravená kaple sv. Rocha a krajina nabízí nádherné výhledy do okolí Uherského Hradiště. Aby se území stalo ještě navštěvovanějším, je dobré tuto oblast zatraktivnit i pro cykloturistu. Proto bude mým cílem vyznačit zde cyklotrasu, která bude mít napojení na stávající cyklistické komunikace. V blízkosti tohoto areálu již jsou vyznačeny cyklotrasy, a to uherskohradištská vinařská stezka a trasa č. 5049, ale žádná z nich nevede přímo kolem kaple sv. Rocha, což je velká škoda neboť se jedná o historicky velmi cennou památku. Mapa zachycuje současný stav řešené situace. Fotografie dokládají místa, o které jsou teď cykloturisté ochuzeni.



Obr. 29: Mapa současného stavu lokality Park Rochus; vlastní zpracování v programu Adobe Photoshop CS 5

### 6.3.2 Návrh

#### Základní informace

- **Cíl:** Vyznačení cyklotrasy kolem Parku Rochus a napojení na stávající cyklistické komunikace
- **Aktivity:**
  - Instalování 9 cykloznaček
  - Zabudování 4 odpočívadel včetně terénních a stavebních úprav
  - Zpevnění kamennou drtí v délce 400 metrů včetně terénních úprav
- **Koncepční zajištění:** Generel cyklistické dopravy
- **Personální zajištění:** Město Uherské Hradiště; případně Klub českých turistů
- **Technické zajištění:** Firma Hrates a.s.; případně Klub českých turistů
- **Cenová kalkulace:** cca 500 000 Kč
- **Financování:** Z rozpočtu města Uherské Hradiště, z rozpočtu Zlínského kraje, z Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím operačních programů nebo soukromý investor
- **Přínosy návrhu:** Rozšíření sítě cyklistických komunikací v lokalitě Mařatice, zpřístupnění lokality Park Rochus cykloturistům, napojení na stávající síť cyklistických komunikací, vybudování odpočinkových míst pro cyklisty i turisty

#### Podrobný popis návrhu

Na níže uvedené mapě jsem vypracovala návrh cyklotrasy vedenou přes lokalitu Park Rochus s napojením na stávající cyklotrasy a s vyznačením odpočívadel a rozcestníků. Modrá čára značí stávající síť cyklistických komunikací, žlutá čára vyznačuje mnou navrženou trasu, červené kolečka značí umístění cykloznaček a červené šipky s obrázky představují odpočívadla.



*Obr. 30: Mapa navrhovaných změn lokality Park Rochus; vlastní zpracování v programu Adobe Photoshop CS 5*

Navrhovaná trasa navazuje na trasu č. 5049 u rozhledny Rovnina. Na tomto místě bych zřídila rozcestník i odpočívadlo, protože zde ani v okolí nic podobného není. Odtud trasa vede polní cestou až ke kapli sv. Rocha. V tomto úseku by bylo vhodné instalovat dvě značky z důvodu lepší orientace. U kaple sv. Rocha bych zabudovala rozcestník, protože se jedná o „cílové“ místo, a také bych zde zřídila nenápadná odpočívadla pro cykloturisty, která by nenarušovala svým vzhledem ráz tohoto místa. Pak cesta pokračuje z kopce dolů strmějším terénem, který je v případě dešťů neprůjezdný. Proto bych navrhovala do budoucna tuto cestu zpevnit jemnou kamennou drtí. Po sto metrech se cesta rozvětví na dvě části, což by značil další rozcestník, u kterého by bylo odpočívadlo.

Odbočka doleva vede několik metrů po polní cestě, kde by byla umístěna další značka, protože se zde kříží několik polních cest. Dále nově vyznačená trasa prochází Prostřední horou po zhoršeném, ale zpevněném asfaltovém povrchu mezi dochovanými bádami a obdělávanými políčky i malými vinicemi až na horní konec Vinohradské ulice, kde se napojuje na Uherskohradištskou vinařskou stezku.

Odbočka doprava vede po panelové cestě k dalšímu rozcestníku s velkým odpočívadlem – budoucímu vstupu do areálu Parku Rochus. Z tohoto místa cesta zahýbá doleva a po sjetí velmi strmého kopce vyúsťuje na dolní konec Vinohradské ulice, kde navazuje opět na

Uherskohradištskou vinařskou stezku. Odbočku doprava navrhuji hlavně z důvodu zkrácení si cesty a úspory času.

Změny je nutné zapracovat do připravovaného Generelu cyklistické dopravy.

Trasa je terénního rázu. Vede většinou po polních a panelových cestách, výjimečně po asfaltových, ale s horším povrchem, proto je vhodná pro horská kola. Co se týká značení cyklotrasy, volila bych pásové značení. Pokud by se v budoucnu trasa přebudovala na cyklostezku s asfaltovým povrchem, použila bych tematické značení a vytvořila bych městský okruh pro cykloturisty s napojením na historické centrum.

## 6.4 Nevyhovující doplňková infrastruktura

### 6.4.1 Současný stav

Parkovací infrastruktura na území Uherského Hradiště je ve velmi špatném stavu, neboť de facto neexistuje. Je zde nedostatek cyklostanů, o úschovně či bezpečném parkovišti ani nemluvě. Přitom zajištění bezpečné parkovací infrastruktury je jedním ze základních pilířů podpory jízdy na kole.

V řešeném území se nachází několik stánků pouze pro krátkodobé parkování, některé z nich jsou umístěny i hluboko v pěší zóně (tento problém je řešen výše). Je to hlavně z důvodu nízké pořizovací ceny, a také se stojany dají lehce namontovat či odstranit. K těmto cyklostanům se dá zamknout pouze jedno kolo bez rámu. To umožňuje velmi snadné odcizení kol. Proto by kola v těchto stojanech neměla být zaparkována déle než pár minut, i když i to občas stačí pro krádež.

### 6.4.2 Návrh

#### Základní informace

- **Cíl:** Vybudování kvalitní a bezpečné parkovací infrastruktury
- **Konkrétní změna:**
  - Nahrazení stávajících cyklostanů tzv. U-stojany
  - Vybudování dlouhodobé parkovací infrastruktury prostřednictvím zastřešených cyklostanů a cykloboxů

- Zabezpečení kamerovým systémem
- **Aktivity:**
  - Průzkum, dotazníkové šetření
  - Vyhodnocení průzkumů
  - Instalování U-stojanů na základě výsledků průzkumů
  - Vybudování 2 zastřešených parkovišť, lokalita u aquaparku a na Zelném trhu
  - Vybudování cykloboxů u vlakového i autobusového nádraží
  - Instalování 4 bezpečnostních kamer s dohledem na zastřešené cyklostožany a cykloboxy
- **Koncepční zajištění:** Generel cyklistické dopravy
- **Personální zajištění:** Město Uherské Hradiště, odbor dopravy
- **Technické zajištění:** Stavební firma
- **Cenová kalkulace:** bude vycházet z výsledků průzkumů
- **Financování:** Z rozpočtu města Uherské Hradiště, z rozpočtu Zlínského kraje, z Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím operačních programů nebo soukromý investor
- **Přínosy návrhu:** Větší motivace k jízdě na kole, dohled nad zaparkovanými koly, ochrana před krádeží jízdních kol a vandalismem

### **Podrobný popis návrhu**

Řešením je nahradit je stojany, které jsou určeny pro střednědobé parkování. Stojany určené pro parkování na středně dlouho dobu jsou bezpečnější, protože umožňují zamknout přední i zadní kolo a rám ke stojanu. Vhodným je tzv. U – stojan. V místech, kde je velká intenzita cyklistů je vhodné zřídit zastřešenou parkovací infrastrukturu pro dlouhodobé parkování (na několik hodin) prostřednictvím krytých stojanů na kola či cyklistických boxů. Přístřeší chrání zaparkovaná kola před špatným počasím. Cyklistický box představuje uzamykatelnou schránku pro jedno nebo dvě kola a zavazadla, čímž poskytuje optimální ochranu před krádeží či vandalismem.



Obr. 31: Ukázka „U“ stojanu; zdroj (Národní cyklokonference)



Obr. 32: Ukázka zastřešené parkovací infrastruktury a cykloboxu; zdroj (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008-2012)

Pro umístění střednědobé neboli krátkodobé parkovací infrastruktury je nutné zmapovat potřeby cyklistů, prostřednictvím pozorování, sčítání (rozdíl mezi počtem zaparkovaných kol a počtem parkovacích míst poskytuje informaci o tom, kde a jak vysoká je poptávka) a dotazníkového šetření. Dalším krokem je na základě průzkumů lokalizovat místa, kde nejčastěji lidé parkují svá kola a na jak dlouho a kde nejčastěji dochází k odcizení jízdních kol. Po vyhodnocení umístit v bezprostřední blízkosti v místech určení kvalitní a bezpečné cyklostojany. Vhodně umístěné cyklostojany vytváří silnou motivaci k cestování na kole a pokud jsou parkovací stání pro jízdní kola lépe umístěna než pro motorová vozidla, přechod k cyklistice je jednodušší. Výhodné je cyklostojany označit symbolem kola a vyznačit je v mapách. Naopak, pokud je stojan špatně umístěn a vzdálenost mezi stojanem a místem určení je příliš velká, není zde k využití kol. Navíc nevhodně umístěný stojan znamená jeho nevyužití a náhodné parkování kol v blízkosti cílového místa, což nepřispívá k atraktivnosti lokality. (Národní cyklokonference; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008-2012)

Co se týká dlouhodobé parkovací infrastruktury, vypracovala jsem níže mapu, která znázorňuje umístění této infrastruktury, což značí modré puntíky s černou šipkou ukazující na současný stav. Při umisťování parkovací infrastruktury jsem vycházela zejména z odborné literatury. Cyklostojany s přístřeškem bych umístila na Zelný trh, kde je příhodné nevyužité místo a může zde vzniknout bezpečné zázemí v centru města. Dále bych zastřešené stojany vybudovala u aquaparku, kde se to především v letních měsících hemží koly. Nicméně v blízkosti jsou i další sportoviště, a tak by mohli i cyklisté jedoucí za jiným sportem využít toto bezpečné parkoviště. Cykloboxy bych umístila k vlakovému i autobusovému nádraží, protože předpokládám, že lidé zde budou parkovat několik hodin, jelikož kolo využívají především jako dopravní prostředek k rychlému přesunu k dalšímu druhu dopravy. Na zastřešené stojany a cykloboxy by dohlížely bezpečnostní kamery a za použití cykloboxů by se vybíral symbolický poplatek. Parkoviště by měla být dobře přístupná, označena kolem a vyznačena nejen v mapách, ale i v terénu. Předpokladem využití dlouhodobé parkovací infrastruktury musí být její bezpečnost, a proto může být akceptována poněkud větší vzdálenost mezi cílem a parkovištěm. Navržené změny je nutné zapracovat do připravovaného Generelu cyklistické dopravy.



Obr. 33: Mapa navrhnutých míst pro dlouhodobou parkovací infrastrukturu a jejich současný stav; vlastní zpracování v programu Adobe Photoshop CS 5

Přínosem vybudované kvalitní bezpečné a vhodně umístěné parkovací infrastruktury je především větší motivace k jízdě na kole a ochrana před krádeží jízdních kol a vandalismem.

## **6.5 Další doporučení**

### **6.5.1 Půjčovna jízdních kol**

Mezi další návrhy bych zařadila určitě zbudování kvalitní půjčovny jízdních kol, protože v současnosti je nevyhovující a v podstatě nikdo o ní neví. Malou půjčovnu bych doporučovala zřídit i v budoucím areálu Park Rochus s tím, že kola by bylo možné vrátit ve městské půjčovně a naopak. Myslím, že by tuto službu uvítali návštěvníci odjinud, kteří do Uherského Hradiště přijedou například vlakem či autobusem, protože by se tak mohli poměrně levně a rychle pohybovat po městě, či vyrazit za poznáním do okolí. Samozřejmě je důležité první zmapovat zájem o tuto službu, takže bych jako první krok doporučila dotazníkové šetření. Pokud by došlo k realizaci, je také nezbytné tuto službu propagovat na internetu, v novinách, na plakátech ve městě, v propagačních materiálech a dalšími vhodnými způsoby.

### **6.5.2 Propagační materiály a další akce související s vinařskými stezkami**

Co se týká propagačních materiálů, bylo by též vhodné zaměřit se na cykloturistiku na území města. Vyznačit do map cyklistické trasy spolu s atraktivními cíli, dále také služby, restaurace, odpočívadla a jiné. Do propagačních materiálů bych uvedla i další možnosti spojené s cykloturistikou, jako například, že se dá kolo přepravovat na lodi, otevírací dobu vinných sklepů a také fotografie vyhledávaných cílů. Avšak pro přilákání nových cykloturistů a návštěvníků nestačí jenom propagační materiály, ale hlavně pořádání dalších akcí především zaměřených na spojování vinařství a cykloturistiky. Z tohoto důvodu bych navrhla například akci s příznačným názvem „Na kole do sklepa“. Jednalo by se samozřejmě o putování po vinařských sklepech některý víkend v létě a ten kdo by nenadýchal v cíli více jak 0,7‰ by byl odměněn (tak jak stanovuje můj návrh zákona) a jiné.

### **6.5.3 Odstraňování nebezpečných úseků**

Pro zvyšování bezpečnosti na kole je nezbytné zřizování dalších cyklopruhů, ale také odstraňování nebezpečných úseků jako je například trasa č. 5049 v městské části Mařatice



(jedná se o úsek od Mařatic směrem k rozhledně Rovnina). Další problematická místa jsou přímo ve městě, kde je například velmi úzká vozovka atd.

#### **6.5.4 Zpřehlednění značení, propojování cyklistických komunikací**

K dalším bodům rozvoje patří určitě zpřehlednění značení a ujasnění vztahů mezi uživateli pozemních komunikací, rozšiřování stávající sítě formou budování dalších cyklostezek a cyklopruhů a jejich propojování. Důležitým krokem je především napojení městských částí na centrum města či k významným zaměstnavatelům.

#### **6.5.5 Další možné finanční příjmy pro cyklodopravu**

Důležité je také přilákat sponzory, kteří by si mohli například umístit reklamy na cyklostojany či na jízdní kola v půjčovně, čímž by se získaly finance, které by se mohly odkládat do nově zřízeného účelového fondu – fond pro cyklistickou dopravu. Dalším příjmem by mohly být poplatky z parkovného, dary od fyzických a právnických osob a jiné. Fond by sloužil čistě k podpoře cyklistiky na území města Uherské Hradiště. Mohly by se z něj financovat akce s cyklistickou tematikou, ale také výstavba či vyznačení komunikací pro cyklisty a další potřeby související s touto problematikou.

Problematika cyklodopravy je velmi obsáhlá, proto jsou výše uvedeny jen důležité kroky k dalšímu rozvoji, které jistě přispějí k většímu zájmu o cykloturistiku a jízdě na kole v řešeném území.

## ZÁVĚR

Cestovní ruch, cykloturistika a Uherské Hradiště – to jsou pojmy, které patří neodmyslitelně k sobě. Cestovní ruch představuje celosvětový fenomén, který pozitivně působí na ekonomiku světovou i jednotlivých států, a také přispívá ke zvyšování životní úrovně. Každoročně cestuje několik set miliónů lidí z jednoho místa na druhé za účelem poznání, rekreace či zábavy, čímž se stávají ekonomickým přínosem pro cílový stát. Jen Českou republiku ročně navštíví kolem 12 miliónů turistů. Cykloturistika patří mezi perspektivní odvětví cestovního ruchu a díky stále většímu zájmu je „boomem“ dnešní doby. Vždyť jízda na kole je nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy hned po chůzi. Popularitu jízdy na kole potvrdil i první národní cyklo a in-line průzkum, kdy jen v České republice za posledních šest měsíců usedlo na kolo téměř 5 milionů obyvatelstva. ČR má příhodné podmínky pro tento druh aktivity a relativně hustou síť cyklistických komunikací. Ale nevhodné značení, málo bezpečných cyklostezek či nedostatek finančních prostředků. Historické město Uherské Hradiště má příhodné podmínky jak pro cestovní ruch, tak pro cykloturistiku. Ne nadarmo se říká, že UH je metropolí Slovácka. Území je proslulé svojí pohostinností, dobrým vínem a bohatým kulturním životem. Po celý rok se zde koná mnoho kulturních, folklorních či vinařských akcí, které lákají nespočet návštěvníků. Uherské Hradiště je také jedním ze dvou vzorových měst v ČR pro cyklistiku. Nejenom proto, že má příhodné podmínky, ale také kvůli dlouhodobému zájmu obyvatel i radnice o tuto problematiku.

Na území Uherského Hradiště již existuje relativně hustá síť cyklistických komunikací, ale stále je nedostatečná, neucelená a nenavazující. Úplně chybí doprovodná infrastruktura, protože město podporuje prozatím pouze výstavbu cyklistických komunikací, ale ne parkoviště pro kola, úschovny či odpočívadla. Díky tomu lidé dají přednost raději jinému druhu dopravy, než aby měli obavy o svá kola z důvodu krádeže či poškození. Cykloturistice není nakloněna ani stávající legislativa. Současnému trendu spojování cykloturistiky s vinařstvím stojí v cestě zákon o provozu na pozemních komunikacích, který zakazuje požití alkoholu při jízdě na kole po pozemních komunikacích a mnohé další překážky rozvoje pro danou problematiku.

Hlavním cílem mé práce bylo navrhnout možnosti zlepšení rozvoje cykloturistiky v Uherském Hradišti. Na základě zmapování aktuálního stavu cyklistiky a cykloturistiky na území Uherského Hradiště a pomocí dalších metod jsem vytyčila problémové oblasti rozvoje cykloturistiky v UH, z kterých vychází návrhy na zlepšení rozvoje cykloturistiky

v řešené oblasti, a to: Povolení cyklistům a cykloturistům určité promile alkoholu v krvi; zpřístupnění historického centra cyklistům a cykloturistům; vyznačení cyklotrasy kolem Parku Rochus a napojení na stávající cyklistické komunikace; vybudování kvalitní a bezpečné parkovací infrastruktury a dále jsem stanovila další doporučení.

Realizace návrhů odstraní zásadní překážky rozvoje cykloturistiky na území Uherského Hradiště a povede k podpoře propojování cykloturistiky s vinařstvím, k většímu zájmu o jízdu na kole, k větší bezpečnosti, k rychlejšímu a komfortnějšímu průjezdu městem, k rozšíření sítě cyklistických komunikací, k zpřístupnění lokality Park Rochus pro cykloturisty a k ochraně před krádeží jízdních kol a vandalismem.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Bibliografie a propagační materiály:

- ADAMEC, V. et al., 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-2156-9.
- BAKER, H., 2008. *Slovácká vinařská podoblast: Průvodce*. [Praha]: Radix. ISBN 978-80-86031-78-1.
- Cestovní ruch v České republice 2010*, 2011. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj.
- Cykloatlas Česko 1:75000*, 2008. Vizovice: SHOCart. ISBN 978-80-7224-626-7.
- ČECH, J., 1998. *Malá encyklopedie cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS. ISBN 80-85970-19-8.
- Český statistický úřad, 2011. *Statistická ročenka Zlínského kraje 2011*. Zlín: Český statistický úřad. ISBN 978-80-250-2125-5.
- DANĚK, A., GLET, J., 2005. *Jižní Morava*. Praha: Nakladatelství Jan Vašut. ISBN 80-7236-379-4.
- DEKOSTER, J., SCHOELLAERT, U., 2006. *Cyklistika pro města*. 2.vyd. Praha: Ministerstvo životního prostředí. ISBN 80-7212-387-4.
- DOSWELL, R., 1997. *Tourism: How Effective Management Makes the Difference*. Oxford: Butterworth Heinemann. ISBN 0-7506-2272-5.
- DROBNÁ, D., MORÁVKOVÁ, E., 2004. *Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna. ISBN 80-7168-901-7.
- DUDÁK, V., 2011. *Putování vinařským krajem*. Praha: Práh. ISBN 978-80-7252-324-5.
- FORET, M., FORETOVÁ, V., 2001. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada Publishing. ISBN 80-247-0207-X.
- GROMBÍŘ, J., 2010. *Slovácko - Za vinařskými zážitky*. [s.l.]: Centrála cestovního ruchu Východní Moravy.
- HALADA, A. et al., 2007. *Na kole křížem krázem po Moravě a Slezsku*. Havlíčkův Brod: Fragment. ISBN 978-80-253-0331-3.
- HESKOVÁ, M. et al., 2006. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha: Fortuna. ISBN 80-7168-948-3.

- HOLEČEK, M., MARIOT, P., STRÍDA, M., 2001. *Zeměpis cestovního ruchu: učebnice pro hotelové a jiné střední školy, příručka pro průvodce cestovního ruchu*. Praha: Nakladatelství České geografické společnosti. ISBN 80-86034-39-9.
- HORNER, S., SWARBROOKE, J., 2003. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: Grada Publishing. ISBN 80-247-0202-9
- HRALA, V., 2002. *Geografie cestovního ruchu*. 4.vyd. Praha: IDEA SERVIS. ISBN 80-85970-36-8.
- INDROVÁ, J. et al., 2009. *Cestovní ruch: základy*. Praha: Oeconomica. ISBN 978-80-245-1569-4.
- JAKUBÍKOVÁ, D., 2009. *Marketing v cestovním ruchu*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-3247-3.
- Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji 2007 – 2013*, 2006. České Budějovice: KP Projekt.
- KOVÁŘŮ, V. et al., 2009. *Vinohrady: Ze života vinařské dědiny*. Uherské Hradiště: GRASPO CZ. ISBN 978-80-904380-1-9.
- KRAUS, V., FOFFOVÁ, Z., VURM, B., 2008. *Nová encyklopedie českého a moravského vína 2. díl*. Praha: Praga Mystica. ISBN 978-80-86767-09-3.
- KUČERA, J., KŘÍŽKA, J., 2007. *Koncepce rozvoje kultury v Uherském Hradišti*. Zlín: JVM – RPIC.
- MALÁ, V., 1999. *Cestovní ruch: vybrané kapitoly*. Praha: Vysoká škola ekonomická. ISBN 80-7079443-7.
- MARTÍNEK, K., SOULEK, I., 2000. *Cyklistika horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. Praha: Grada Publishing. ISBN 80-7169-951-9.
- MARTÍNEK, J., 2008. *Podpora rozvoje cyklistiky v ČR*. Brno: Centrum dopravního výzkumu.
- MARTÍNEK, J., KALA, L., ČARSKÝ, J., 2010. *Pasport cyklostezek & Kontakty*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR.
- MOUREK, D., 2008. *Greenways: Stezky pro udržitelný život*. Brno: Partnerství.

MOUREK, D. et al., 2011. *Cykloturistika: Současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: Nakladatelství CzechTourism. ISBN 978-80-87560-00-6.

MUŽÍKOVÁ, I., 2011. *Situační a výhledová zpráva: Réva vinná a víno*. Praha: Ministerstvo zemědělství. ISBN 978-80-7084-982-8.

*Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*, 2005. Praha: Ministerstvo dopravy. ISBN 80-86502-11-2.

ORIEŠKA, J., 1999. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS. ISBN 80-85970-27-9.

PALATKOVÁ, M., 2006. *Marketingová strategie destinace cestovního ruchu: Jak získat více příjmů z cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing. ISBN 80-247-1014-5.

PALATKOVÁ, M., ZICHOVÁ, J., 2011. *Ekonomika turismu: Turismus České republiky*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-3748-5.

PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J., 2002. *Cestovní ruch: Výkladový slovník*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj.

PETRŮ, Z., 1999. *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS. ISBN 80-85970-29-5.

*Program rozvoje měst Uherské Hradiště, Staré Město a Kunovice*, 2004. UH: Saura.

RAŠTICOVÁ, B., 2008. *Za památkami a historií královského města Uherské Hradiště*. Uherské Hradiště: Městské informační centrum.

*Ročenka města Uherské Hradiště 2010*, 2011. Uherské Hradiště: Městský úřad UH.

RYGLOVÁ, K., 2009. *Cestovní ruch: Soubor studijních materiálů*. 3.vyd. Ostrava: KEY Publishing. ISBN 978-80-7418-028-6.

SIDWELLS, Ch., 2003. *Velká kniha o cyklistice*. Ed. P. HEJNÝ. Př. D. AMCHA. London: Dorling Kindersley. ISBN 80-7209-585-4.

*Strategický plán rozvoje města Uherské Hradiště do roku 2020*, 2007. Uherské Hradiště: MEPCO.

TITTELBACHOVÁ, Š., 2011. *Turismus a veřejná správa*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-3842-0.

VLČEK, J., 2011. *Aktuální trendy cestovního ruchu v kontextu řešení regionálních disparit*. Brno: Vysoká škola hotelová v Praze. ISBN 978-80-87411-12-4

VYŠKOVSKÝ, J. et al., 1997. *Turistika a sporty v přírodě*. Brno: Masarykova Univerzita. ISBN 80-210-1552-7.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

*Značení cyklotras: Učební texty pro značkaře díl N*, 2007. [s.l.]: Klub českých turistů – Rada značení.

### Internetové zdroje:

BS MORAVA. *Dopravní značení* [online]. [cit. 2012-01-25]. Dostupné z: <http://www.dopravni-znacen-bsmorava.cz/eshop/informativni-dopravni-znacky-smerove/>

BUSINESSINFO, © 1997-2011. *Hlavní faktory regionálního rozvoje ČR – Kulturní potenciál, cestovní ruch a veřejná správa* [online]. [cit. 2012-01-20]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/rozvoj-regionu/faktory-regionalniho-rozvoje-cr-kultura/1001179/46067/>

CENTRÁLA CESTOVNÍHO RUCHU – JIŽNÍ MORAVA, © 2010. [online]. Jihomoravský kraj [cit. 2012-02-20]. Dostupné z: <http://www.jizni-morava.cz/>

CYKLOSERVER. *Cykloatlas* [online]. [cit. 2012-02-17]. Dostupné z: <http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/#pos=49.67834P14.62658P9>

CYKLOTRASY, © 1998-2012. *Značení cyklotras* [online]. [cit. 2012-01-25]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/tema/tema.phtml?id=7995>

CZECHTOURISM, © 2005-2012. [online]. [cit. 2012-01-20]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/>

ČESKÁ NÁRODNÍ BANKA, © 2003-2009. *Databáze časových řad ARAD* [online]. [cit. 2012-01-18]. Dostupné z: [http://www.cnb.cz/cnb/STAT.ARADY\\_PKG.STROM\\_DRILL?p\\_strid=DA&p\\_lang=CS](http://www.cnb.cz/cnb/STAT.ARADY_PKG.STROM_DRILL?p_strid=DA&p_lang=CS)

ČESKOJEDE.CZ, © 2011. [online]. [cit. 2012-01-25]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, © 2012. [online]. [cit. 2012-01-17]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/>

EUROVELO, 2012. *Routes* [online]. [cit. 2012-02-06]. Dostupné z: <http://www.eurovelo.org/routes/>

GOOGLE, 2012. *Mapa Uherské Hradiště* [online]. [cit. 2012-02-14]. Dostupné z: [http://maps.google.cz/maps?hl=cs&cp=21&gs\\_id=43&xhr=t&q=mapa+uhersk%C3%A9+hra-di%C5%A1t%C4%9B&gs\\_upl=&bav=on.2,or.r\\_gc.r\\_pw.,cf.osb&biw=1600&bih=718&um=1&ie=UTF-8&hq=&hnear=0x4713143a80b3d41f:0xebc5b3536f783e33,Uhersk%C3%A9+Hradi%C5%A1t%C4%9B&gl=cz&ei=smE5T\\_O5CcfAhAeWrIX6AQ&sa=X&oi=geocode\\_result&ct=title&resnum=1&sqi=2&ved=0CB8Q8gEwAA](http://maps.google.cz/maps?hl=cs&cp=21&gs_id=43&xhr=t&q=mapa+uhersk%C3%A9+hra-di%C5%A1t%C4%9B&gs_upl=&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.,cf.osb&biw=1600&bih=718&um=1&ie=UTF-8&hq=&hnear=0x4713143a80b3d41f:0xebc5b3536f783e33,Uhersk%C3%A9+Hradi%C5%A1t%C4%9B&gl=cz&ei=smE5T_O5CcfAhAeWrIX6AQ&sa=X&oi=geocode_result&ct=title&resnum=1&sqi=2&ved=0CB8Q8gEwAA)

KLUB KULTURY UHERSKÉ HRADIŠTĚ, 2008. *Mezinárodní festival hudebních nástrojů lidových muzik* [online]. [cit. 2012-02-16]. Dostupné z: <http://www.kkuh.cz/index.php?doc=61-fhnlm-festival-hudebnich-nastroju-lidovych-muzik>

KUDY Z NUDY, 2010. *Mapa celé ČR s vyznačením UH* [online]. [cit. 2012-02-14]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Aquapark-Uherske-Hradiste.aspx>

LETNÍ FILMOVÁ ŠKOLA UHERSKÉ HRADIŠTĚ, 2011. *O festivalu* [online]. [cit. 2012-02-16]. Dostupné z: <http://www.lfs.cz/index.htm>

LITOMĚŘICE-INFO.CZ, 2010. *ČR a regionální rozvoj* [online]. Litoměřice [cit. 2012-01-20]. Dostupné z: <http://www.litomerice-info.cz/cz/infocentrum/pro-odborniky/cr-a-regionalni-rozvoj/>

MĚSTSKÉ INFORMAČNÍ CENTRUM UHERSKÉ HRADIŠTĚ, 2011. *Uherské Hradiště* [online]. [cit. 2012-02-16]. Dostupné z: <http://www.uherske-hradiste.cz/mesto/>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. [online]. [cit. 2012-01-17]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/>

*Mobilita a místní přeprava v Uherském Hradišti v období 2009 a 2010*, červen 2011 [online]. TIMUR a Město Uherské Hradiště [cit. 2012-02-21]. Dostupné z: <http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=mobilita%20a%20m%C3%ADstn%C3%AD%20p%C5%99eprava%20v%20uhersk%C3%A9m%20hradi%C5%A1ti%20v%20obdob%C3>



%AD%202009%20a%202011&source=web&cd=1&ved=0CCsQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.mesto-uh.cz%2FArticles%2FUploads%2F40511-7-

Vysledky\_UH\_A3\_2011pdf.aspx&ei=IrBDT5S7B4yN-

waPqMjKBQ&usg=AFQjCNH5nTuV\_Xw3AsPtawWeloDnGe2OtQ&cad=rja

MORAVSKÉ VINAŘSKÉ STEZKY. [online]. [cit. 2012-02-06]. Dostupné z: <http://www.vinarske.stezky.cz/>

NADACE DĚTI-KULTURA-SPORT. *O nás* [online]. [cit. 2012-02-16]. Dostupné z: <http://www.nadacedks.cz/>

NADACE PARTNERSTVÍ, © 2008-2012. [online]. [cit. 2012-02-06]. Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/>

NÁRODNÍ CYKLOKONFERENCE. [online]. [cit. 2012-02-02]. Dostupné z: <http://www.cyklokonference.cz/>

NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY, © 2008-2012. [online]. [cit. 2012-01-26]. Dostupné z: <http://cyklostrategie.cz/>

ONDRÁČEK, J. a S. HŘEBÍČKOVÁ, 2006. *Turistika I.* [online]. Brno [cit. 2012-01-24]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/elportal/estud/fspjs/js07/turistika/index.html>

PRAHA CYKLISTICKÁ. [online] Praha. [cit. 2012-01-25]. Dostupné z: [http://doprava.praha-](http://doprava.praha-mesto.cz/%28klv20m55ldmj2w45imdjqnei%29/default.aspx?ido=7667&sh=-1527427493)

[mesto.cz/%28klv20m55ldmj2w45imdjqnei%29/default.aspx?ido=7667&sh=-1527427493](http://doprava.praha-mesto.cz/%28klv20m55ldmj2w45imdjqnei%29/default.aspx?ido=7667&sh=-1527427493)

RIS – REGIONÁLNÍ INFORMAČNÍ SERVIS, © 2010-2011. *Slovácko – turistika oblast* [online]. [cit. 2012-02-14]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/jihomoravsky-kraj/regionalni-informace/o-kraji/jizni-morava-turisticky-region/slovacko/>

SLOVÁCKÉ SLAVNOSTI VÍNA A OTEVŘENÝCH PAMÁTEK, © 2005-2010. *O akci* [online]. Uherské Hradiště [cit. 2012-02-16]. Dostupné z: <http://www.slavnostivinauh.cz/o-akci>

SLOVÁCKO, © 2007-2012. *Popis oblasti* [online]. [cit. 2012-02-14]. Dostupné z: <http://www.turistika.cz/slovacko>

UHERSKÉ HRADIŠTĚ. *Oficiální portál města* [online]. [cit. 2012-02-14]. Dostupné z: <http://www.mesto-uh.cz>

VÍNA Z MORAVY, VÍNA Z ČECH, © 2005-2009. [online]. [cit. 2012-02-15]. Dostupné z: <http://www.wineofczechrepublic.cz/>

WORLD TOURISM ORGANIZATION - UNWTO. *History* [online]. [cit. 2012-01-15]. Dostupné z: <http://unwto.org/en/about/history>

ZLÍNSKÝ KRAJ. *Mapa oblastí Zlínského kraje* [online]. [cit. 2012-02-14]. Dostupné z: <http://www.zlinskykraj.net/cleneni.php>

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

Aj.	A jiné
Apod.	A podobně
Atd.	A tak dále
CM	Cimbálová muzika
CR	Cestovní ruch
CZT	Cyklistické značené trasy
ČCCR	Česká centrála cestovního ruchu
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
ČSN	Česká státní norma
ČSÚ	Český statistický úřad
dcl.	decilitr
ECF	Evropská cyklistická federace
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
EU	Evropská unie
EV	EuroVelo
FS	Folklórní soubor
HDP	Hrubý domácí produkt
Kč	Koruna česká
KČT	Klub českých turistů
Km	Kilometr
k.ú.	Katastrální území
LFŠ	Letní filmová škola
MIC	Městské informační centrum

---

Mil.	Milión
Mld.	Miliarda
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
m. n. m.	Metrů nad mořem
MTO	Městský turistický okruh
Např.	Například
NNO	Nestátní nezisková organizace
NOK	Národní koordinační orgán
ROP	Regionální operační program
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
Tj.	To je
TO	Turistická oblast
TP	Technická podmínka (předpis)
Tzn.	To znamená
Tzv.	Tak zvané
UH	Uherské hradiště
UNWTO	Světová organizace cestovního ruchu (United Nations World Tourism Organization)
ZUŠ	Základní umělecká škola

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

<i>Obr. 1: Návěst před křižovatkou</i> .....	29
<i>Obr. 2: Směrová tabulka</i> .....	29
<i>Obr. 3: Směrová tabulka</i> .....	30
<i>Obr. 4: Pásová značka</i> .....	30
<i>Obr. 5: Pásová šipka</i> .....	31
<i>Obr. 6: Pásová směrovka</i> .....	31
<i>Obr. 7: Tematické značení</i> .....	32
<i>Obr. 8: Návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení v letech 2000 – 2010</i> .....	40
<i>Obr. 9: Devizové příjmy ze zahraničního cestovního ruchu ČR</i> .....	44
<i>Obr. 10: Počet zaměstnaných osob v národním hospodářství a v cestovním ruchu v ČR 2003 – 2009</i> .....	47
<i>Obr. 11: Počet osob provozujících jízdu na kole či jízdu na in-linech</i> .....	55
<i>Obr. 12: Procentuální vyjádření pro využití jízdního kola</i> .....	56
<i>Obr. 13: Délka cyklotras IV. třídy v jednotlivých krajích v km k 1. 1. 2010</i> .....	58
<i>Obr. 14: Délka cyklostezek v jednotlivých krajích v km v letech 2009 – 2011</i> .....	59
<i>Obr. 15: Procentuální podíl jednotlivých krajů na délce cyklostezek vybudovaných v ČR v roce 2010</i> .....	60
<i>Obr. 16: Procentuální podíl jednotlivých krajů na celkové délce cyklostezek v ČR v roce 2010</i> .....	61
<i>Obr. 17: Mapa návrhu vedení tras EuroVelo v ČR</i> .....	63
<i>Obr. 18: Dotace z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek v letech 2001 – 2010</i> .....	66
<i>Obr. 19: Poloha Uherského Hradiště v rámci ČR</i> .....	78
<i>Obr. 20: Geografická mapa Zlínského kraje</i> .....	79
<i>Obr. 21: Mapa etnografických oblastí Zlínského kraje</i> .....	80
<i>Obr. 22: Mapa území města Uherské Hradiště</i> .....	81
<i>Obr. 23: Mapa podoblastí vinařské oblasti Morava</i> .....	94
<i>Obr. 24: Mapa sítě komunikací pro cyklisty v UH</i> .....	99
<i>Obr. 25: Mapa Uherskohradištské vinařské stezky</i> .....	100
<i>Obr. 26: Současná situace historického centra z pohledu cyklistů</i> .....	117
<i>Obr. 27: Návrh dopravních značek</i> .....	119
<i>Obr. 28: Mapa znázorňující navržené změny</i> .....	120

---

<i>Obr. 29: Mapa současného stavu lokality Park Rochus.....</i>	121
<i>Obr. 30: Mapa navrhovaných změn lokality Park Rochus.....</i>	123
<i>Obr. 31: Ukázka „U“ stojanu.....</i>	126
<i>Obr. 32: Ukázka zastřešené parkovací infrastruktury a cykloboxu.....</i>	126
<i>Obr. 33: Mapa navrhnutých míst pro dlouhodobou parkovací infrastrukturu a jejich současný stav.....</i>	127

**SEZNAM TABULEK**

<i>Tab. 1: Počet příjezdů do hromadných ubytovacích zařízení cestovního ruchu v krajích za rok 2010</i> .....	41
<i>Tab. 2: Podíl devizových příjmů z cestovního ruchu ČR v %</i> .....	44
<i>Tab. 3: Struktura spotřebních výdajů osob v ČR za rok 2010</i> .....	45
<i>Tab. 4: Hlavní ukazatele národního hospodářství a cestovního ruchu v ČR v letech 2004 – 2009</i> .....	46
<i>Tab. 5: Přehled čerpání financí ze strukturálních fondů na cyklistiku v období 2007 – 2012</i> .....	70
<i>Tab. 6: Dotace na oblast cestovního ruchu od města UH</i> .....	86
<i>Tab. 7: Financování cyklistických komunikací</i> .....	104
<i>Tab. 8: Maximální přípustná konzumace alkoholu</i> .....	116

**SEZNAM PŘÍLOH**

- P I      Cyklopruh
- P II      Cyklopiktokoridor
- P III      Cykloobousměrka
- P IV      Bezmotorová zóna / komunikace
- P V      Srovnání indikátorů cestovního ruchu Rakouska a České republiky za rok 2009
- P VI      Profil aktivních cykloturistů v ČR v roce 2011
- P VII      Dálková síť cyklotras
- P VIII      Mapa tras Eurovelo
- P IX      Mapa stezek Greenways
- P X      Mapa moravských vinařských stezek
- P XI      Administrativní členění Zlínského kraje
- P XII      Turistické oblasti České republiky
- P XIII      Mapa městského turistického okruhu
- P XIV      Mapa Slovácké vinařské podoblasti
- P XV      Fotogalerie akce Slovácké slavnosti vína a den otevřených památek
- P XVI      Fotogalerie akce Hody s právem v Mařaticích
- P XVII      Mapa Moravské vinné stezky
- P XVIII      Mapa Uherskohradištské vinařské stezky
- P XIX      Fotogalerie cyklostezek na území UH
- P XX      Fotogalerie dalších komunikací
- P XXI      Fotogalerie parkovací infrastruktury
- P XXII      Fotogalerie městské památkové zóny
- P XXIII      Mapa dalších možných kroků rozvoje



## PŘÍLOHA P I: CYKLOPRUH



Zdroj (Praha cyklistická)

## PŘÍLOHA P II: CYKLOPIKTOKORIDOR



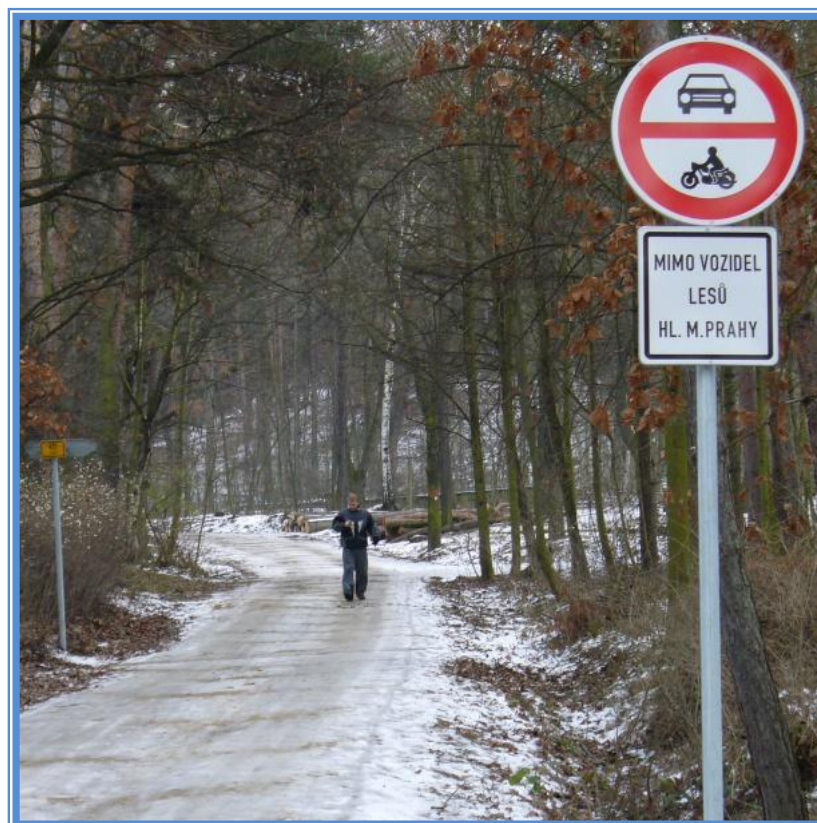
Zdroj (Praha cyklistická)

## PŘÍLOHA P III: CYKLOBOUSMĚRKA



Zdroj (Praha cyklistická)

## PŘÍLOHA P IV: BEZMOTOROVÁ ZÓNA / KOMUNIKACE



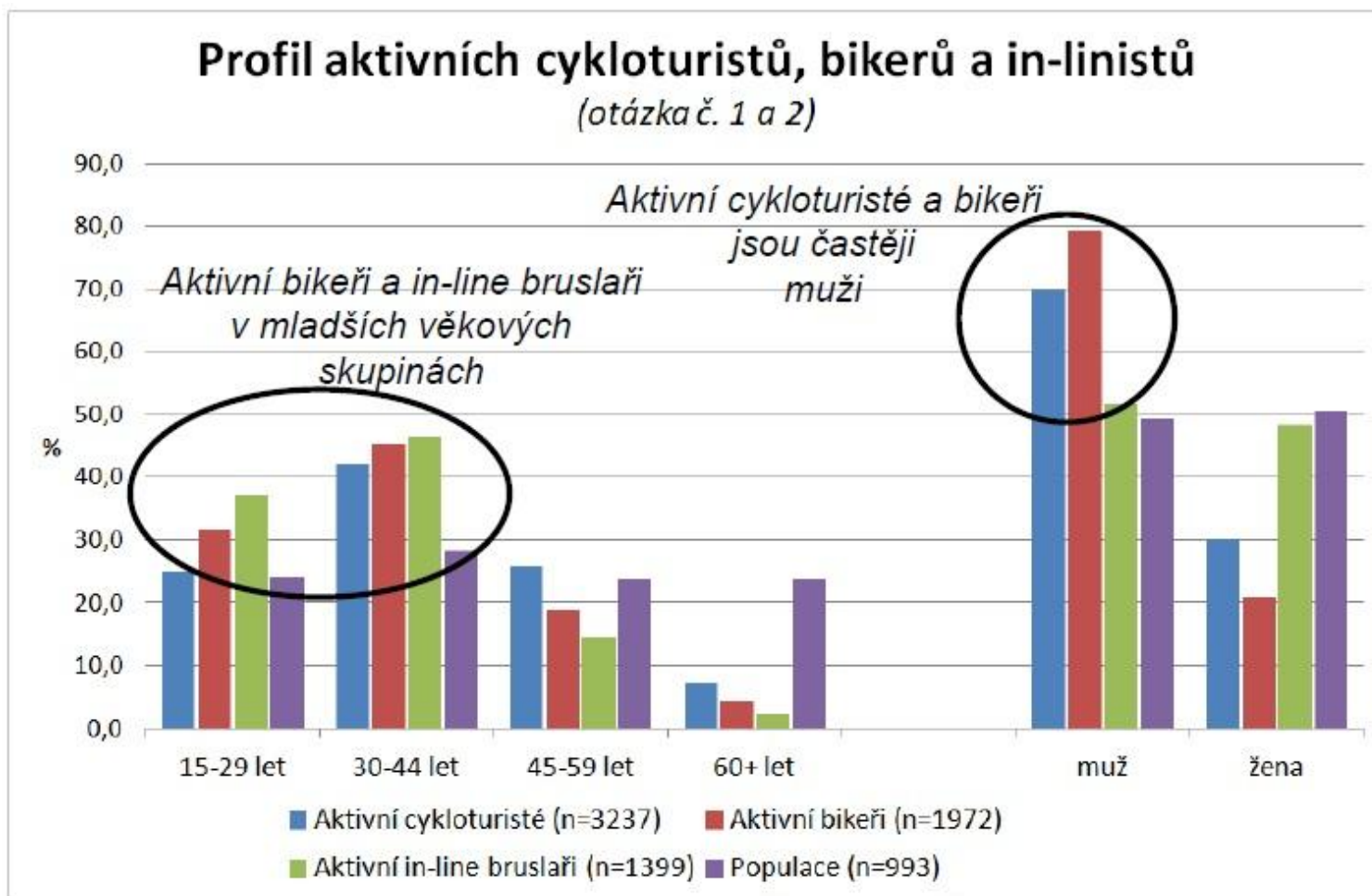
Zdroj (Praha cyklistická)

**PŘÍLOHA P V: SROVNÁNÍ INDIKÁTORŮ CESTOVNÍHO RUCHU  
RAKOUSKA A ČESKÉ REPUBLIKY ZA ROK 2009**

Indikátor	Rakousko	Česká republika
<b>Obecná charakteristika destinace</b>		
Počet obyvatel (mil.) 2009 (střední stav)	8,4	10,5
Rozloha (tis. km <sup>2</sup> )	83,9	78,9
GDP per capita (PPP) 2009 (EUR)	32 800	13 068
<b>Základní ukazatele cestovního ruchu (2009):</b>		
<b>Počet lůžek</b> (Rakousko - celkem bez kempů, ČR - hromadná ubyt. zařízení)	<b>1 087 400</b>	<b>463 087</b>
<b>Počet příjezdů celkem (mil.)*</b>	<b>32,3</b>	<b>12,0</b>
v tom: Počet příjezdů rezidentů (mil.)	10,6	6,0
Počet příjezdů nerezidentů (mil.)	21,7	6,0
<b>Počet přenocování celkem (mil.)**</b>	<b>124,3</b>	<b>36,7</b>
v tom: Počet přenocování rezidentů (mil.)	34,4	18,9
Počet přenocování nerezidentů (mil.)	89,9	17,7
<b>Přímý vliv cestovního ruchu (2008)</b>		
podíl cestovního ruchu na HDP (%)	5,4%	2,9%
podíl cestovního ruchu na zaměstnanosti (%)	5,3%	4,7%
<b>Devizové příjmy a výdaje na cestovní ruch (2009)</b>		
Výše devizového inkasa z cestovního ruchu (mil. EUR)	13 912	4 639,3
Výše devizových výdajů na cestovní ruch (mil. EUR)	7 744	2 923,4
Saldo (mil. EUR)	6 168	1 715,9

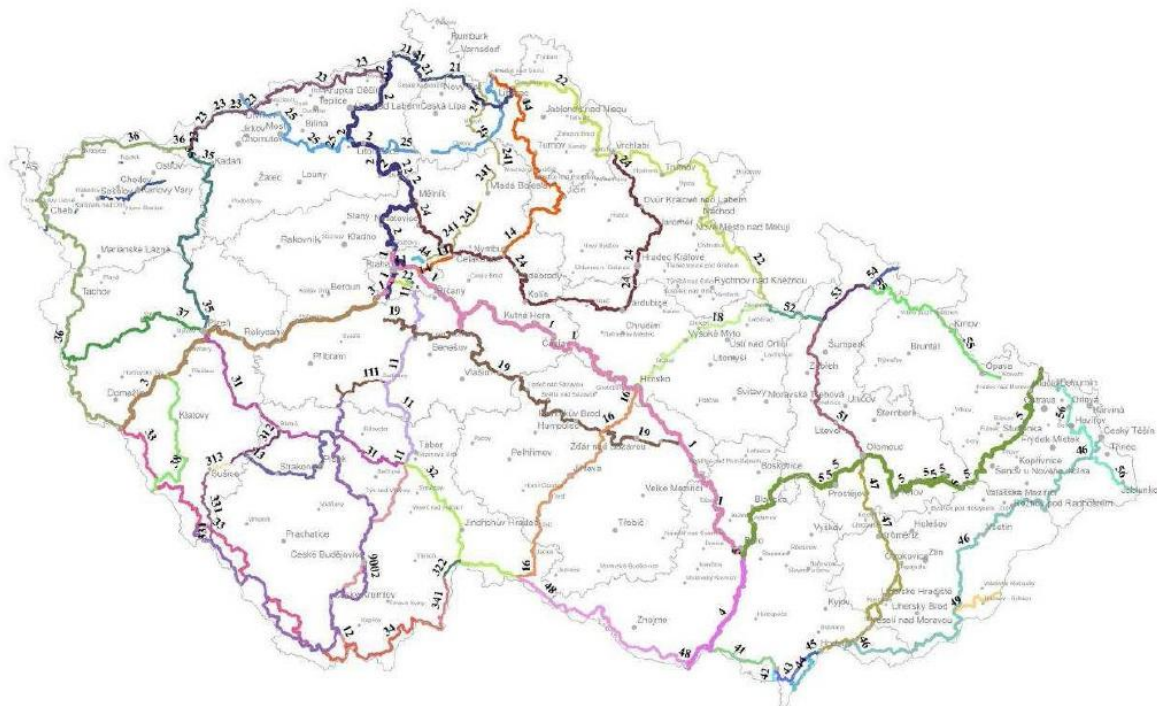
Zdroj (CzechTourism, © 2005-2012)

## PŘÍLOHA P VI: PROFIL AKTIVNÍCH CYKLOTURISTŮ V ČR V ROCE 2011

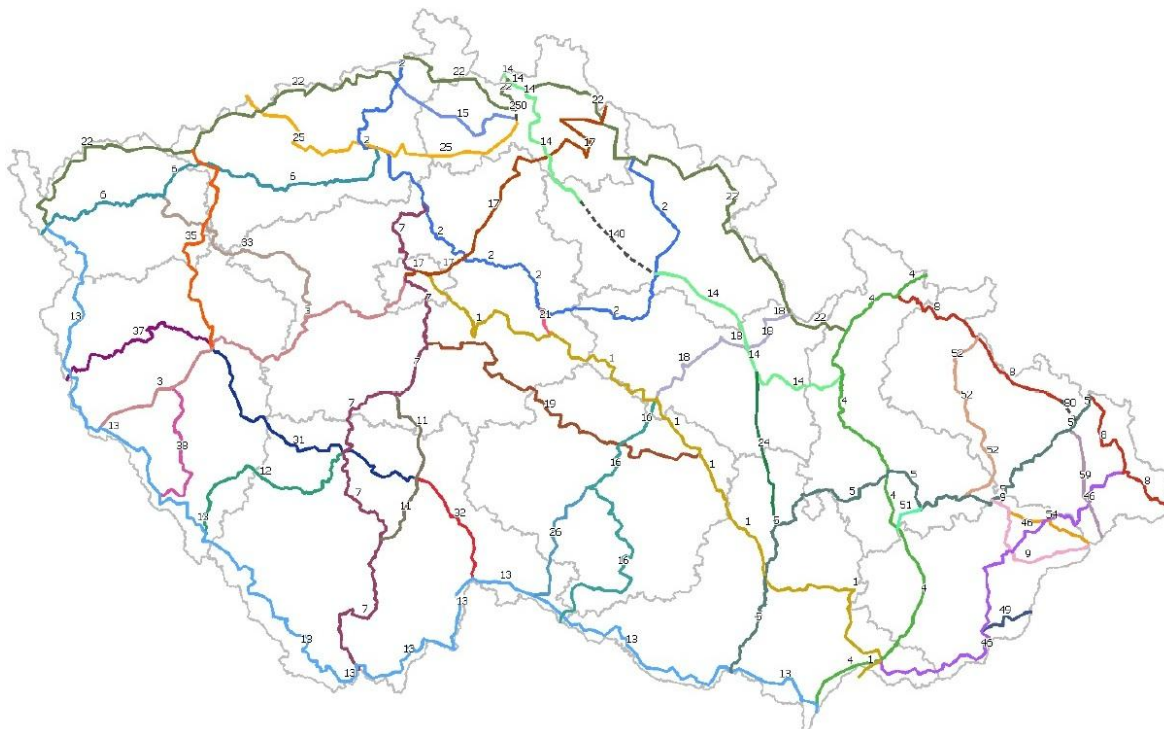


Zdroj (ČESKOJEDE.CZ, © 2011)

## PŘÍLOHA P VII: DÁLKOVÁ SÍŤ CYKLOTRAS



Aktuální síť dálkových cyklotras; zdroj (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, © 2008 – 2012)



Navrhovaná síť dálkových cyklotras ; zdroj (Národní cyklokonference)

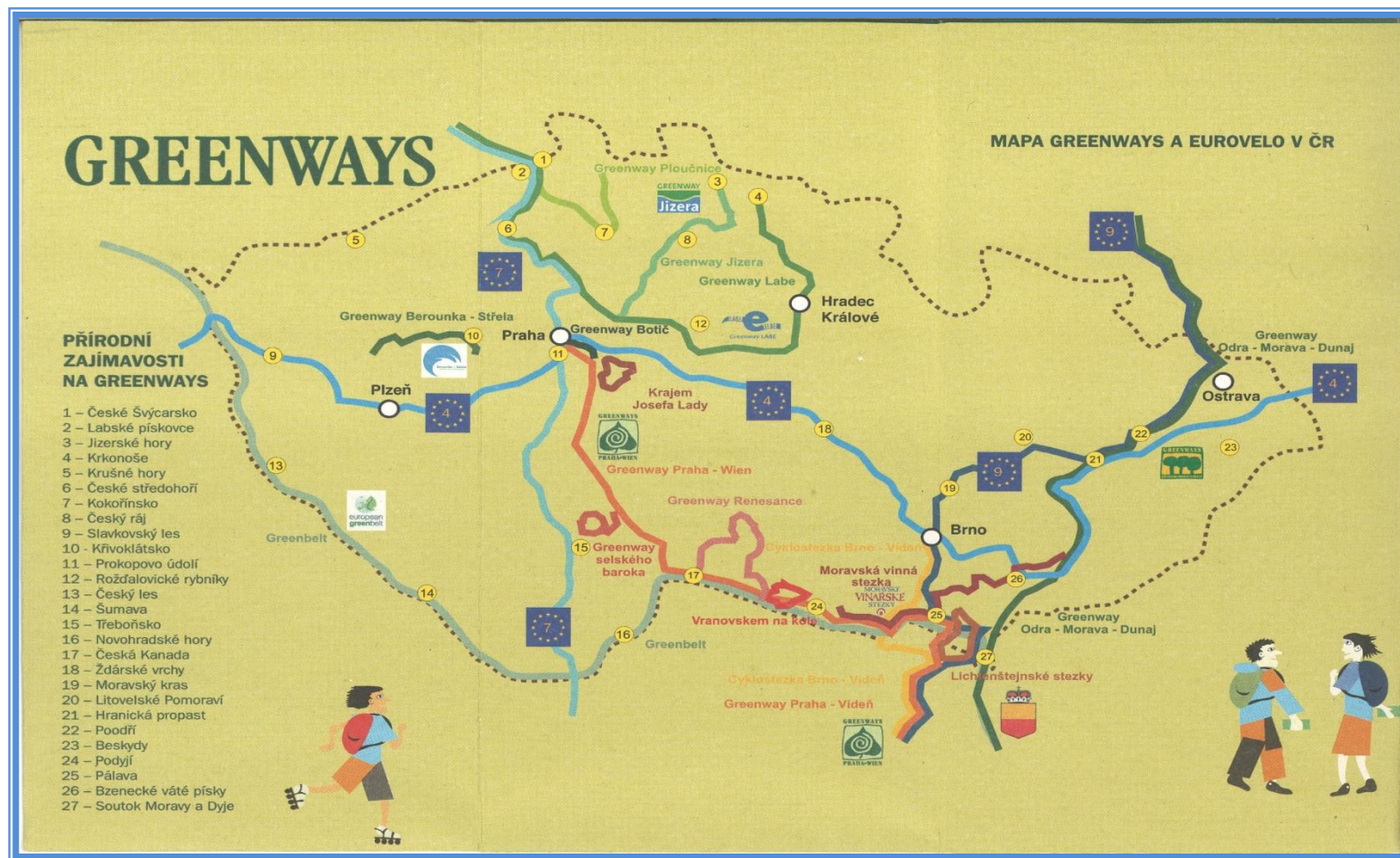
## PŘÍLOHA P VIII: MAPA TRAS EUROVELO



Zdroj (EuroVelo, 2012)








# PŘÍLOHA P IX: MAPA STEZEK GREENWAYS



Zdroj (Mourek, 2008)

## PŘÍLOHA P X: MAPA MORAVSKÝCH VINAŘSKÝCH STEZEK

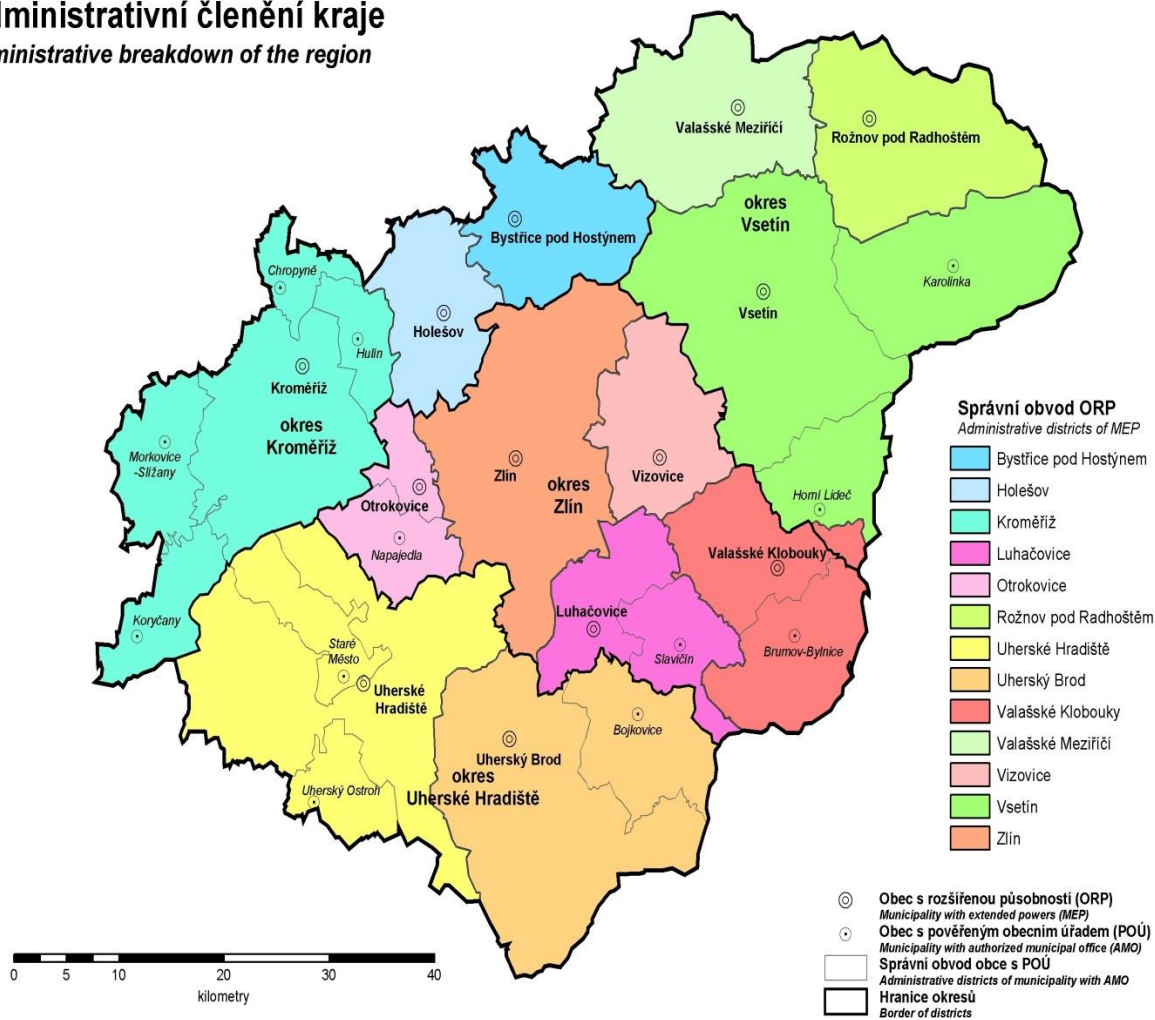


 <p><b>Moravská vinná stezka</b> 280 km (Uherské Hradiště–Znojmo)</p>	 <p><b>Brněnská vinařská stezka</b> 90 km</p>	 <p><b>Znojemská vinařská stezka</b> 163 km</p>	 <p><b>Mikulovská vinařská stezka</b> 82 km</p>	 <p><b>Velkopavlovická vinařská stezka</b> 109 km</p>	 <p><b>Mutěnická vinařská stezka</b> 60 km</p>
 <p><b>Vinařská stezka Podluží</b> 113 km</p>	 <p><b>Kyjovská vinařská stezka</b> 84 km</p>	 <p><b>Bzenecká vinařská stezka</b> 24 km</p>	 <p><b>Strážnická vinařská stezka</b> 101 km</p>	 <p><b>Uherskohradištská vinařská stezka</b> 74 km</p>	

Zdroj (Moravské vinařské stezky)

# PŘÍLOHA P XI: ADMINISTRATIVNÍ ČLENENÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE

## Administrativní členění kraje Administrative breakdown of the region

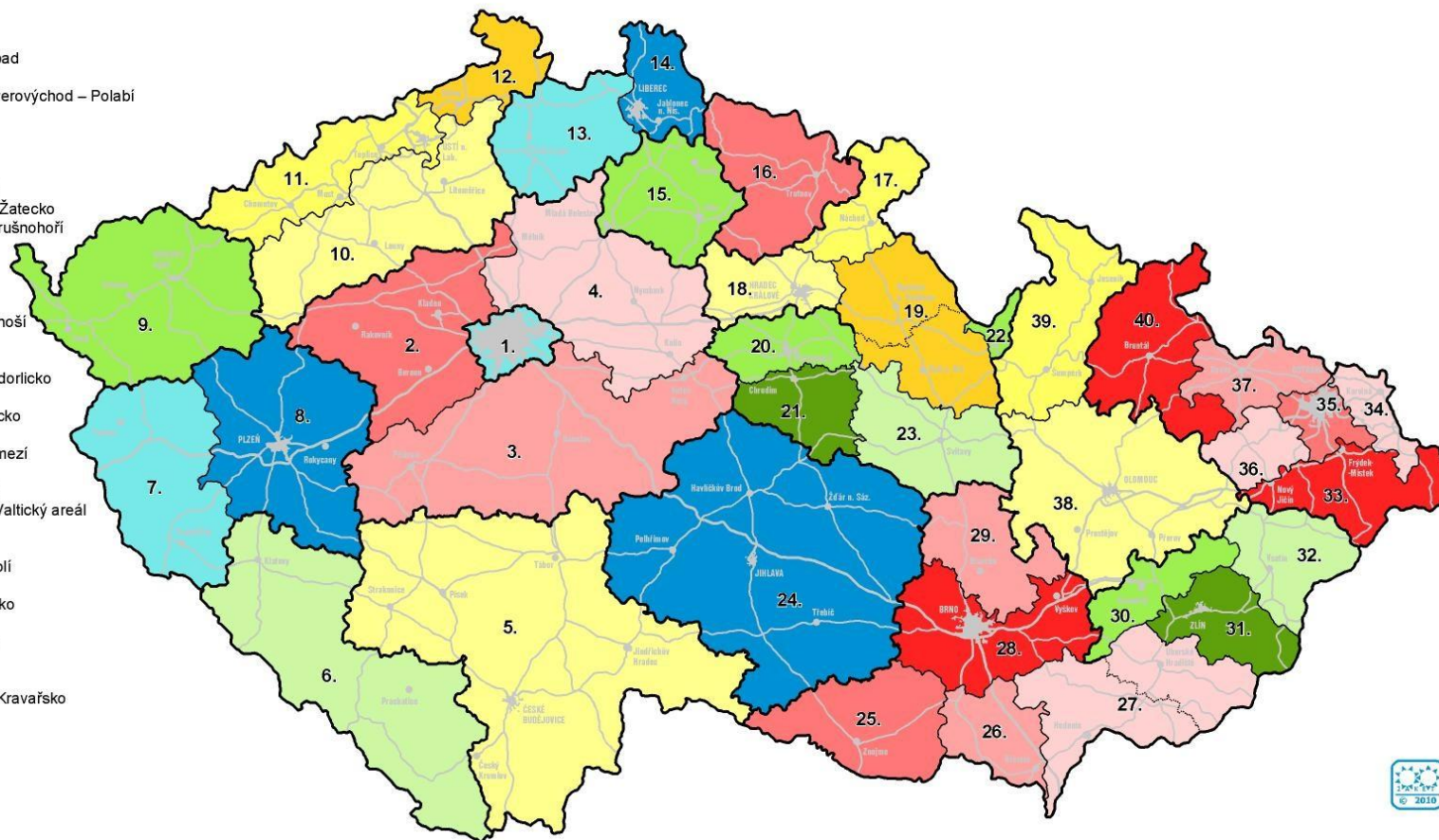


Zdroj (ČSÚ, 2011)

# PŘÍLOHA P XII: TURISTICKÉ OBLASTI ČESKÉ REPUBLIKY

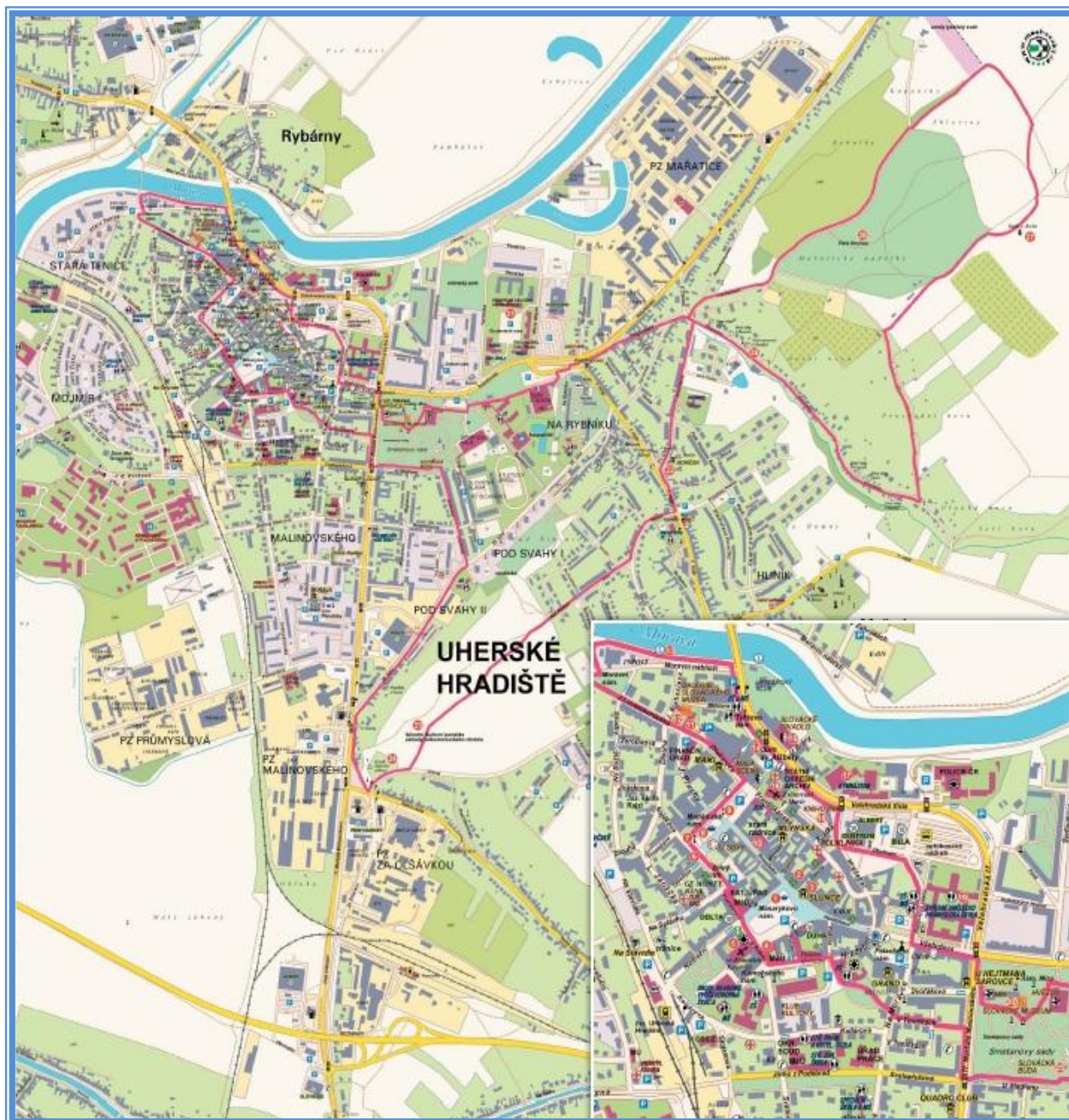
## Turistické oblasti České republiky

1. Praha
2. Střední Čechy – západ
3. Střední Čechy – jih
4. Střední Čechy – severovýchod – Polabí
5. Jižní Čechy
6. Šumava
7. Český les
8. Plzeňsko
9. Západočeské lázně
10. České Středohoří a Žatecko
11. Krušné hory a Podkráňnohoří
12. České Švýcarsko
13. Českolipsko
14. Jizerské hory
15. Český ráj
16. Krkonoše a Podkráňnoší
17. Kladské pomezí
18. Hradecko
19. Orlického hory a Podorlicko
20. Pardubicko
21. Chrudimsko – Hlinceo
22. Králický Sněžník
23. Českomoravské pomezí
24. Vysočina
25. Znojmsko a Podyjí
26. Pálava a Lednicko-Valtický areál
27. Slovácko
28. Brno a okolí
29. Moravský kras a okolí
30. Kroměřížsko
31. Zlínsko a Luhačovicko
32. Valašsko
33. Beskydy – Valašsko
34. Těšínské Slezsko
35. Ostravsko
36. Poodří – Moravské Kravašsko
37. Opavské Slezsko
38. Střední Morava
39. Jeseníky – západ
40. Jeseníky – východ



Zdroj (CzechTourism, © 2005-2012)

## PŘÍLOHA P XIII: MAPA MĚSTSKÉHO TURISTICKÉHO OKRUHU



Zdroj (Uherské Hradiště)

# PŘÍLOHA P XIV: MAPA SLOVÁCKÉ VINAŘSKÉ PODOBLASTI



Zdroj (Baker, 2008)

## PŘÍLOHA P XV: FOTOGALERIE AKCE SLOVÁCKÉ SLAVNOSTI VÍNA A OTEVŘENÝCH PAMÁTEK



Vlastní archiv fotografií

## PŘÍLOHA P XVI: FOTOGALERIE AKCE HODY S PRÁVEM V MAŘATICÍCH



Vlastní archiv fotografií

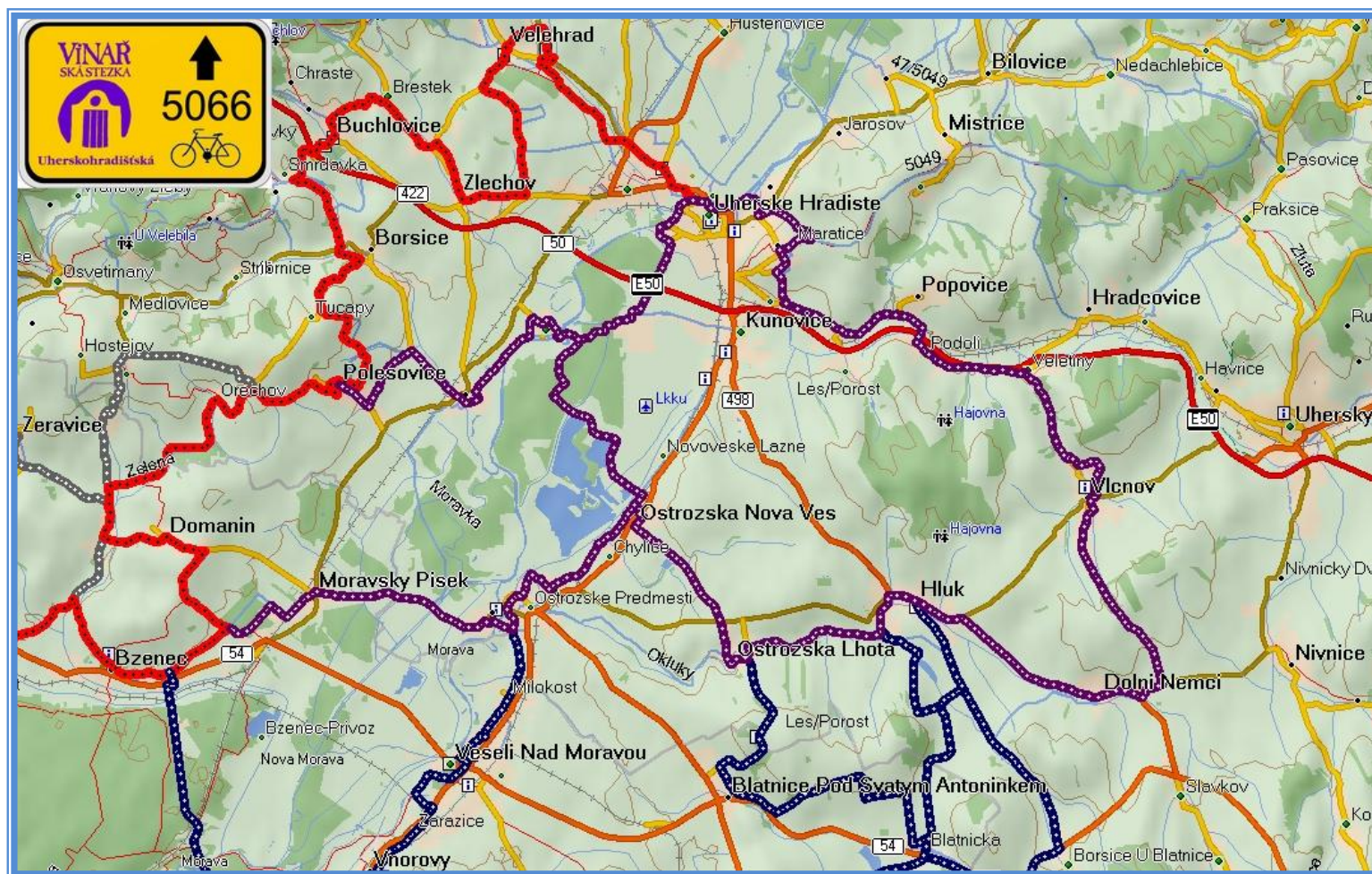


## PŘÍLOHA P XVII: MAPA MORAVSKÉ VINNÉ STEZKY



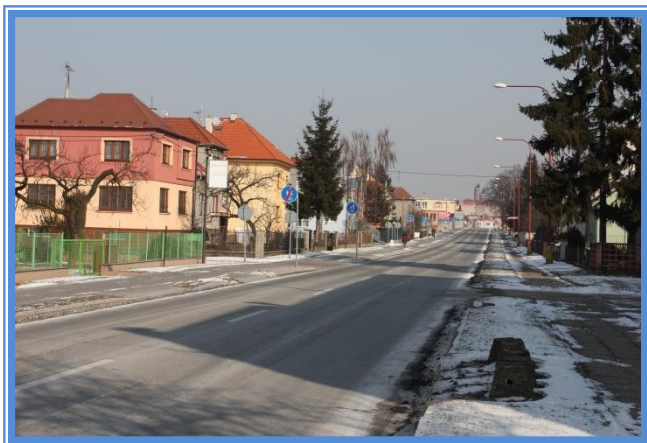
Zdroj (Centrála cestovního ruchu – Jižní Morava, © 2010)

## PŘÍLOHA P XVIII: MAPA UHERSKOHRADIŠŤSKÉ VINAŘSKÉ STEZKY



Zdroj (Moravské vinařské stezky)

## PŘÍLOHA P XIX: FOTOGALERIE CYKLOSTEZEK NA ÚZEMÍ UH



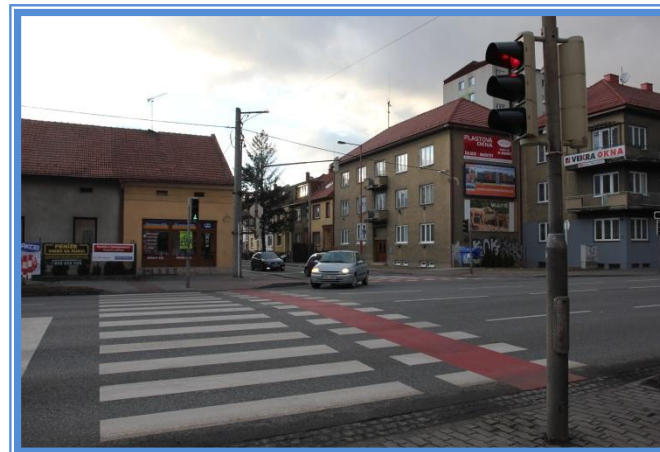
Cyklostezka Jarošov



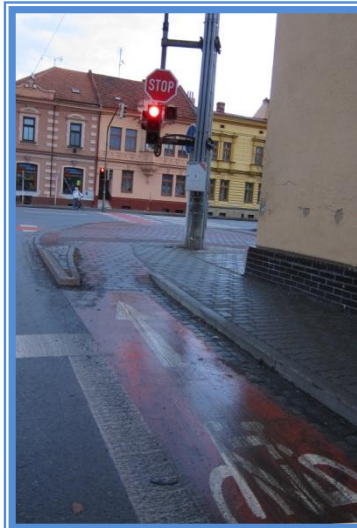
Cyklostezka pod vlakovým podjezdem



Cyklostezka a přejezd pro cyklisty se světelnou signalizací na Třídě Malinovského; vlastní archiv fotografií



## PŘÍLOHA P XX: FOTOGALERIE DALŠÍCH KOMUNIKACÍ



Cyklopruh ul. Všehrdova,    Cyklopruh ul. Jiřího z Poděbrad, Cyklostrasa k rozhledně

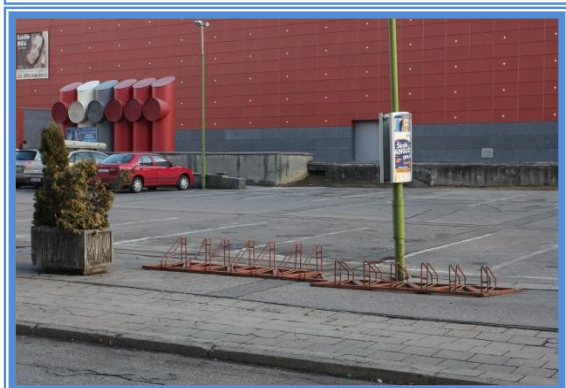
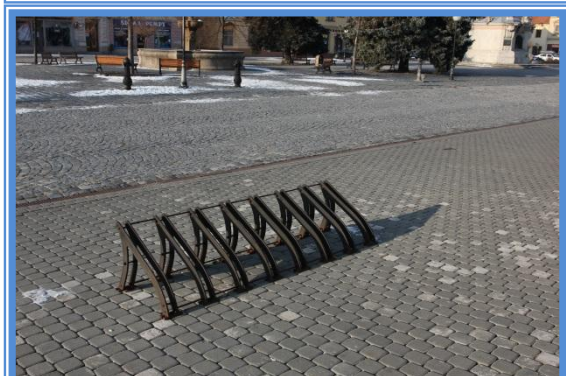
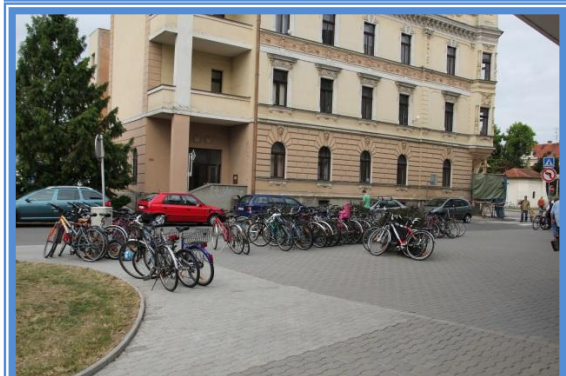
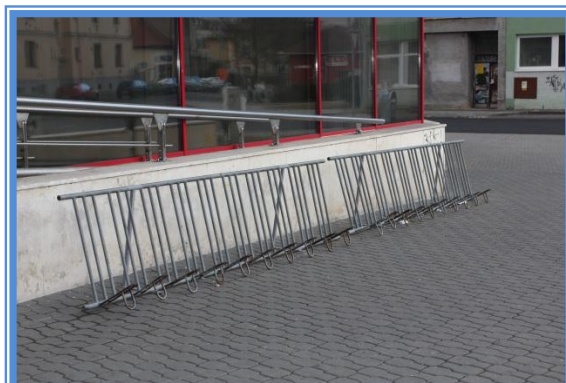
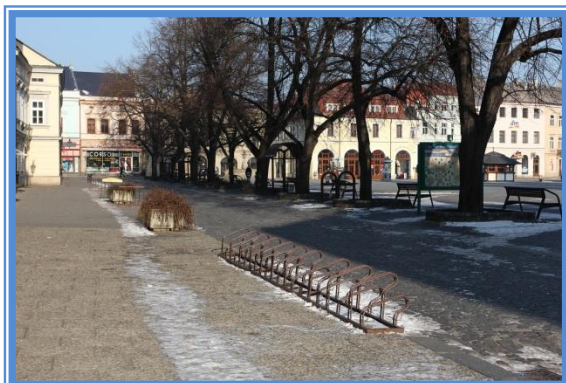
Ulice Jiřího z Poděbrad



Cyklostezka u nemocnice

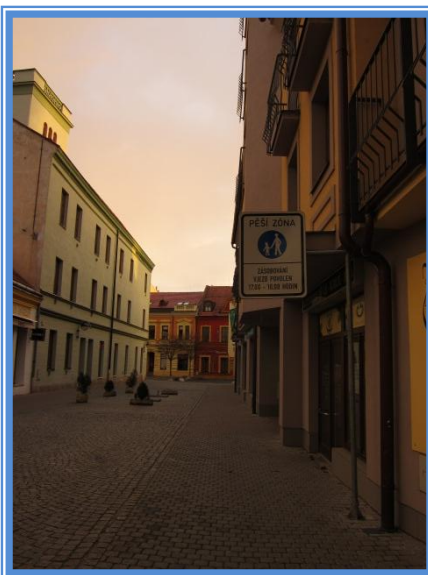
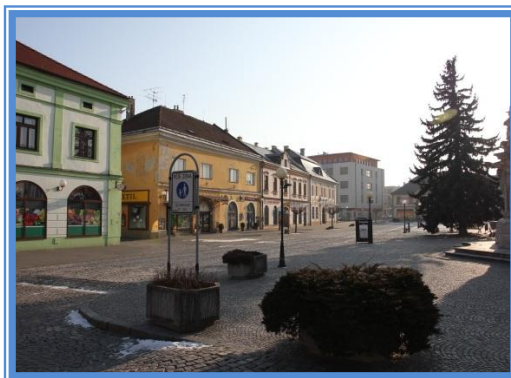
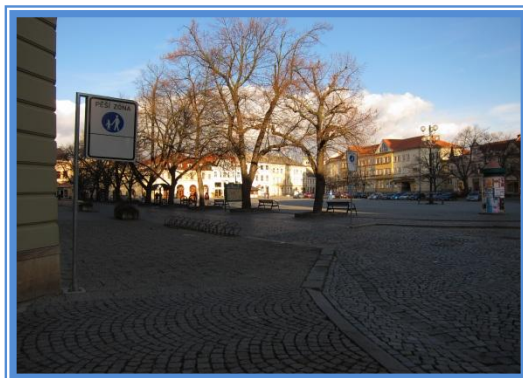
Vlastní archiv fotografií

## PŘÍLOHA P XXI: FOTOGALERIE PARKOVACÍ INFRASTRUKTURY

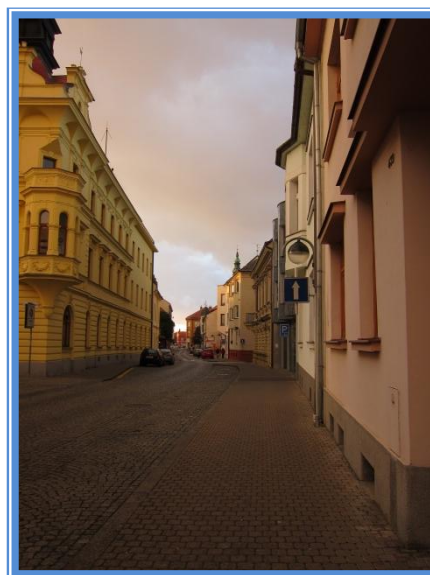


Vlastní archiv fotografií

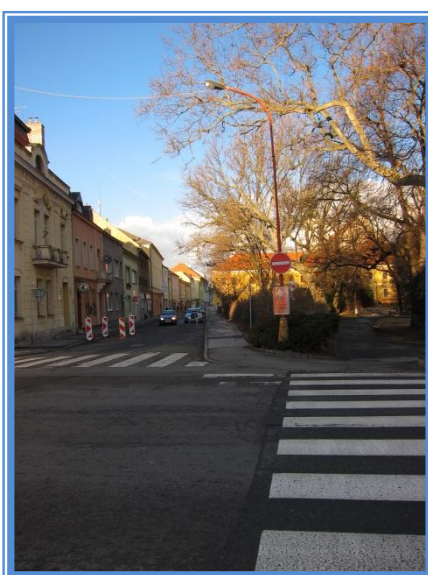
## PŘÍLOHA P XXII: FOTOGALERIE MĚSTSKÉ PAMÁTKOVÉ ZÓNY



Městská památková zóna



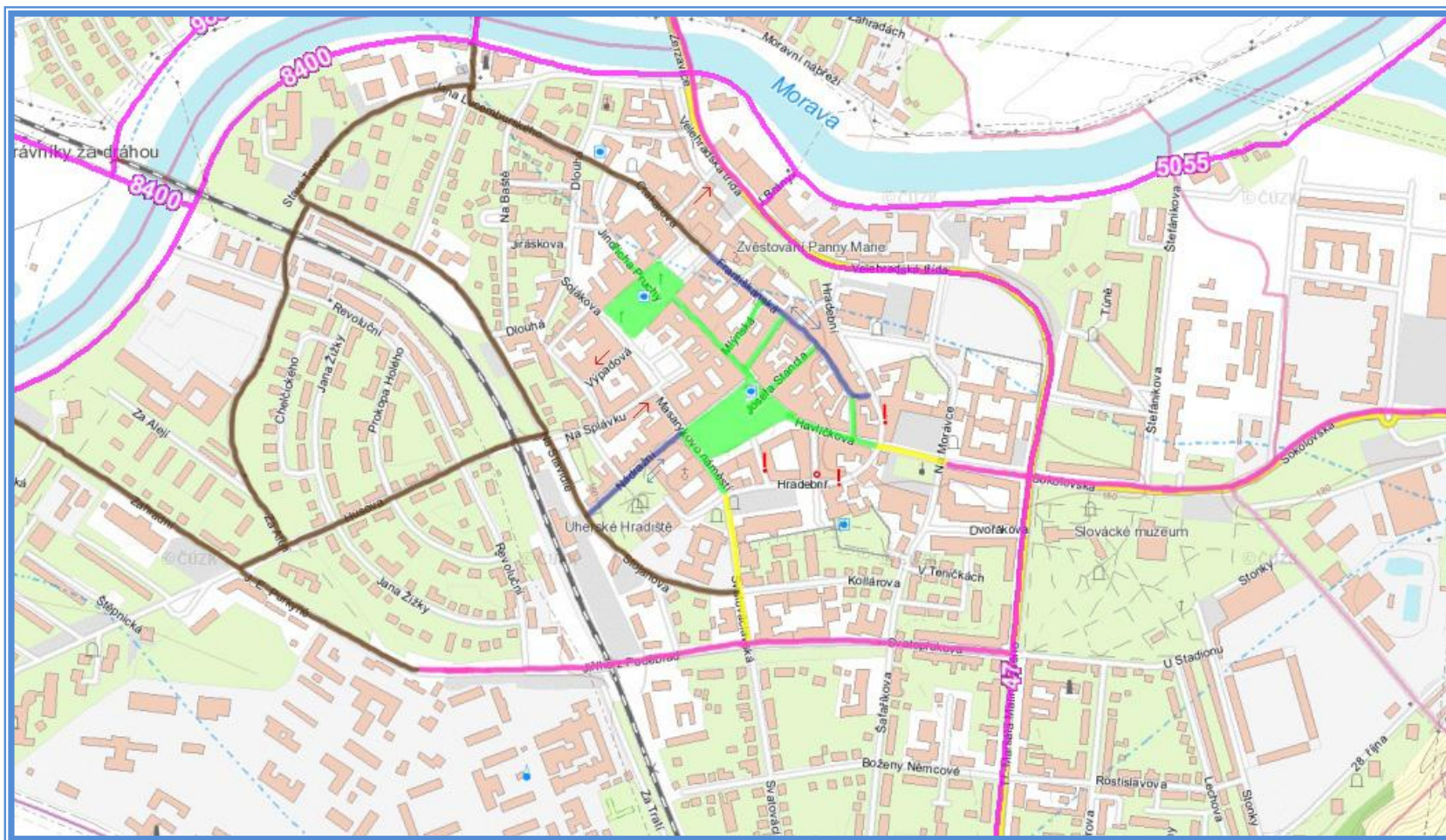
Ulice Františkánská



ulice Nádražní

Vlastní archiv fotografií

## PŘÍLOHA P XXIII: MAPA DALŠÍCH MOŽNÝCH KROKŮ ROZVOJE



Vlastní zpracování v programu Adobe Photoshop CS5