

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Fakulta agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů**

**Katedra botaniky a fyziologie rostlin**



**Možnosti a podmínky rozvoje turistiky a výstavby relaxační zóny v obci Buštěhrad**

**Diplomová práce**

**Autor práce:** Bc. Naděžda Zámečnicková, MBA

**Obor studia:** Rozvoj venkovského prostoru

**Vedoucí práce:** prof. Ing. Václav Hejnák, Ph.D.

© 2019 ČZU v Praze



## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že uvedenou diplomovou práci „Možnosti a podmínky rozvoje turistiky a výstavby relaxační zóny v obci Buštěhrad“ jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s využitím odborné literatury a informačních zdrojů, které jsou citovány a souhrnně uvedeny v seznamu použité literatury na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 12. 4. 2019

---

## **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala prof. Ing. Václavu Hejnákovi, Ph.D. za ochotu při vedení mé diplomové práce, za jeho cenné odborné rady a připomínky, které vedly k úspěšnému dokončení této práce. Dále paní starostce obce Buštěhrad Ing. Arch. Daniele Javorčkové za konzultace a poskytnutí informací o obci Buštěhrad.

# Možnosti a podmínky rozvoje turistiky a výstavby relaxační zóny v obci Buštěhrad

## Souhrn

Diplomová práce se zabývala možnostmi rozvoje turistiky venkovského regionu. K průzkumu bylo zvoleno malé město Buštěhrad ve středních Čechách. Nachází se nedaleko hlavního města Prahy v těsné blízkosti Lidic, avšak pro turisty není příliš zajímavé, i když by mohlo nabídnout hned několik historických památek.

Cílem této práce bylo, prozkoumat současný stav města, zhodnotit výsledky průzkumu a nalést veškeré možné nástroje k rozvoji města a cestovního ruchu. Dílčím cílem bylo navrhnout vhodný prostor k výstavbě relaxační zóny.

K průzkumu byly použity tři metody. První způsob byl proveden formou anonymního dotazníku, který měl prověřit současný stav obce. Otázky se týkaly úrovně a kvality života ve městě, jaké jsou možnosti kulturního a sportovního vyžití, jaké město nabízí služby obyvatelům i návštěvníkům města a taktéž bylo úkolem zjistit, jak se obyvatelé staví k rozvoji města a k rozvoji cestovního ruchu. Dotazník byl distribuován v tištěné i elektronicky podobě.

Druhá použitá metoda průzkumu byl přímý rozhovor. Byli záměrně zvoleni obyvatelé různých částí města, kteří se dělí na přistěhovalé a rodáky. Otázky v tomto případě byly otevřené a směřovaly na konkrétní připomínky, stížnosti a návrhy týkající se rozvoje obce.

Třetí způsob byl rekognoskační průzkum historické části města.

Za pomoci mapy Historické stezky Buštěhradu, získané v městském informačním centru a turistických informačních tabulí, bylo provedeno zmapování celé historické trasy. Trasa byla zahájena od zámku Buštěhrad přes celou část starého města, kde dříve stával hrad. Zámek je nyní v rekonstrukci. Návrh na výstavbu relaxační zóny uvítalo téměř 75 % respondentů, jimiž byla navržena vhodná plocha v prostoru zámeckého parku. Původně na stejném místě již byla plánovaná rekonstrukce tehdejší hejtmánem Davidem Rathem. Byly obnoveny pouze zadní zahrady za 38 milionů. Bohužel k rekonstrukci zámku té době již nedošlo.

Jedním ze zájmových cílů průzkumu byla ulice Kladenská, která je hlavní komunikací města, kde se nachází muzeum Oty Pavla.

Důležitým místem byla také návštěva památníku Lidice, který je hlavním zdrojem turistů a je od Buštěhradu vzdálen asi kilometr. Z průzkumu těchto míst byly pořízeny snímky a použity v této práci. Součástí průzkumu byl rozhovor se starostkou města, která poskytla informace týkající se veškerých plánovaných projektů pro rozvoj obce.

Na základě vyhodnocení dotazníků a přímého rozhovoru bylo zjištěno, že je město rozděleno na tři tábory. Rodáci, kteří jsou aktivně nakloněni k rozvoji města i k rozvoji cestovního ruchu, rodáci, kteří se staví negativně k většině navrhovaných projektů města a přistěhovalí z nově vystavěných satelitních částí města, kteří o rozvoj města nejeví příliš zájem. Úkolem města je, najít způsob, jak sloučit tyto tři skupiny v jeden celek.

Z dotazníkového průzkumu dále vyplynulo, jaký je současný stav obce v oblasti rozvoje kultury a sportu. Město organizuje rozmanitý program pro obyvatele města. Bezpečnost města je na velmi dobré úrovni, dopravní infrastruktura byla ohodnocena jak kladně tak i záporně.

Na jedné straně vysoce frekventovaná městská hromadná doprava, jedna skupina obyvatel hodnotila kladně. Druhá skupina, která bydlí v těsné blízkosti ulice Kladenská, kde projede denně zhruba 200 autobusů, komentovala dopravu velmi negativně.

Studiem územního plánu města bylo zjištěno, že není rozhodnuto, jakým způsobem bude řešená přestavba a bohužel projekt na revitalizaci této komunikace, který měl být zahájen v roce 2019, byl odložen. Snavrnutým projektem nesouhlasili obyvatelé ulice Kladenská a bude třeba projekt přepracovat. Z toho vyplývá, že bude také odložena výstavba autobusové zastávky v satelitní části Ořešín a cyklostezky, která bude spojovat Buštěhrad a památník Lidice. Tyto projekty byly součástí revitalizace ulice Kladenské.

Pohled na rozvoj turistiky, vzhled obce a cestovní ruch po vyhodnocení všech získaných informací mělo negativní výsledky. Obyvatelé města se ze dvou třetin dotazovaných respondentů shodli na tom, že není pro jejich život důležitý cestovní ruch a rozvoj turistiky v Buštěhradě. Spíše naopak si chtěli zachovat klidné město bez velké návštěvnosti turistů. Jen jedna třetina dotazovaných byla pro rozvoj turistiky v obci.

Po vyhodnocení všech získaných informací má město předpoklad, stát se turisticky navštěvovaným místem, za předpokladu, že bude úspěšně dokončena nynější rekonstrukce zámku a proběhne plánovaná revitalizace ulice Kladenská spolu s výstavbou cyklostezky Lidice – Buštěhrad.

Diplomová práce by mohla sloužit jako podkladový materiál pro rozvoj obce Buštěhrad, zkvalitnění životních podmínek obyvatel, rozvoj cestovního ruchu a taktéž přispět k realizaci dalších aktivit.

**Klíčová slova:** územní plán, venkovské sídlo, historie osídlení, lokalita, historické mapování.

# Possibilities and conditions of development of tourism and construction of relaxation zone in Buštěhrad

## Summary

The diploma thesis dealt with the possibility of development of tourism in the rural region. A small town Buštěhrad in Central Bohemia was chosen for the survey. Near the capital city of Prague near Lidice, it is not very interesting for tourists, although by offering several historical monuments.

The aim of this work was to explore the current state of the city and the tourist industry. It would be useful to use a suitable space for building a relaxation zone.

Three methods were used for the survey. The first method was carried out in the form of an anonymous questionnaire, which was to check the current state of the village. The questions concerned the level and quality of life in the city, the possibilities of cultural and sports activities, what the city offers services to the city's residents and visitors, and the task of finding out how people are building on the city's development and tourism. The questionnaire was distributed in both printed and electronic form.

The second survey method used was a direct interview. Residents of various parts of the city were intentionally elected, who were divided into immigrants and natives. The questions in this case were open and focused on specific comments, complaints and suggestions for community development.

The third method was an exploratory tour of the historic city.

Using the map of the Historical Route Buštěhrad, obtained in the city information center and tourist information boards, a map of the entire historical route was mapped. The route was launched from Buštěhrad Castle across the entire old town, where the castle used to be. The chateau is now under reconstruction. Almost 75% of respondents welcomed the proposal for the construction of a relaxation zone. Originally in the same place, reconstruction was planned by the then governor David Rath. Only the back gardens for 38 million were restored. Unfortunately, the castle was not reconstructed at that time.

One of the aims of the survey was Kladenská Street, which is the main road of the town where the Ota Pavel Museum is located.

An important place was also a visit to the Lidice Memorial, which is the main source of tourists and is about one kilometer from Buštěhrad. Images from these sites were taken and used in this work. The survey included an interview with the mayor of the city, who provided information on all planned projects for community development.

Based on the evaluation of questionnaires and direct interview it was found that the city is divided into three camps. Natives who are actively inclined to develop the city and to develop tourism, natives who are negative about most of the city's proposed projects and immigrants from the newly built city's satellite parts, who are not very interested in developing the city. The task of the city is to find a way to merge these three groups together.

The questionnaire survey also showed the current state of the municipality in the area of culture and sport development. The city organizes a diverse program for city dwellers.

The city's security is at a very good level, the transport infrastructure has been rated both positively and negatively.

On the one hand, high-traffic public transport, one group of people rated positively. The second group, which lives in close proximity to Kladenská Street, where about 200 buses run daily, commented on the traffic very negatively.

By studying the town's zoning plan, it was found that it is not decided how the construction will be resolved and unfortunately the project to revitalize this road, which was to be launched in 2019, was postponed. This implies that the construction of a bus stop in the satellite part of Ořešín and the bicycle path connecting Buštěhrad and the Lidice Memorial will also be postponed. These projects were part of the revitalization of Kladenská Street.

Looking at the development of tourism had a negative impact on the appearance of the village and tourism after evaluating all the information obtained. Two-thirds of respondents agreed that the city's residents did not consider the development of tourism and tourism in Bustehrad to be significant. On the contrary, they wanted to keep a quiet city without a lot of tourists. Only a third of respondents were in favor of tourism development in the municipality.

After evaluating all the information obtained, the city has a prerequisite to become a tourist site, provided that the current reconstruction of the castle is successfully completed and the planned revitalization of the Kladenská street will take place along with the construction of the Lidice - Buštěhrad cycle path.

The diploma thesis could serve as a background material for the development of the village of Buštěhrad, the improvement of the living conditions of the population, the development of tourism and also contribute to the implementation of other activities.

**Keywords:** zoning plan, country house, settlement history, location, historical mapping.



# Obsah

<b>1 Úvod.....</b>	<b>11</b>
<b>2 Vědecká hypotéza a cíle práce .....</b>	<b>12</b>
<b>3 Literární rešerše .....</b>	<b>13</b>
<b>3.1 Obce.....</b>	<b>13</b>
<b>3.2 Dělení a charakteristika obcí.....</b>	<b>13</b>
3.2.1 Města.....	13
3.2.2 Venkov a venkovská sídla .....	13
3.2.3 Vymezení venkovských regionů.....	14
3.2.4 Český venkov.....	15
3.2.5 Historie mapování v českých zemích .....	16
<b>3.3 Regionální rozvoj .....</b>	<b>18</b>
3.3.1 Finanční zdroje .....	20
3.3.2 Územní plán.....	21
3.3.3 Cestovní ruch .....	22
3.3.4 Vymezení cestovního ruchu v rámci Středočeského kraje .....	26
3.3.5 Kvalita produktu cestovního ruchu.....	26
<b>4 Metodika .....</b>	<b>28</b>
<b>4.1 Dotazník .....</b>	<b>29</b>
<b>4.2 Přímý rozhovor.....</b>	<b>30</b>
<b>4.3 Rekognoskace města .....</b>	<b>31</b>
4.3.1 Klady města .....	32
4.3.2 Nedostatky města.....	32
<b>5 Výsledky.....</b>	<b>33</b>
<b>5.1 Dotazníkový průzkum .....</b>	<b>33</b>
5.1.1 Vyhodnocení dotazníkového průzkumu .....	40
<b>5.2 Přímý rozhovor.....</b>	<b>41</b>
5.2.1 Přímý rozhovor s jednotlivými respondenty.....	41
5.2.2 Vyhodnocení přímého rozhovoru .....	42
<b>5.3 Vyhodnocení silných a slabých stránek města.....</b>	<b>43</b>
<b>5.4 Rekognoskační průzkum .....</b>	<b>44</b>
<b>5.5 Vyhodnocení rekognoskačního průzkumu .....</b>	<b>44</b>
5.5.1 Charakteristika města a regionu.....	44
5.5.2 Stav obyvatel Buštěhradu .....	45
5.5.3 Místní akční skupina .....	45
5.5.4 Projekty a dotace.....	46
5.5.5 Turistika v Obci Buštěhrad a okolí.....	47

5.5.6	Významné památky v Buštěhradě .....	48
5.5.7	Památník Lidice .....	52
5.5.8	Cestovní ruch a cyklotrasy regionu Kladenska .....	54
5.5.9	Ostatní služby v rámci obce.....	56
<b>6</b>	<b>Diskuze .....</b>	<b>57</b>
<b>7</b>	<b>Závěr .....</b>	<b>61</b>
<b>8</b>	<b>Literatura.....</b>	<b>63</b>
<b>9</b>	<b>Seznam použitých zkratek a symbolů .....</b>	<b>70</b>
<b>10</b>	<b>Samostatné přílohy .....</b>	<b>I</b>

# 1 Úvod

Diplomová práce se zabývá rozvojem malých měst, konkrétně města Buštěhrad. Je to malé město ve středních Čechách s krásným historickým jádrem. Leží nedaleko Kladna, v blízkém sousedství od Lidic. Od Prahy je vzdalený necelých 20 km.

Žije zde 3 407 obyvatel. Město je rozděleno na dvě části. Historickou část tvoří domy, které byly postaveny z materiálu hradu po jeho zboření a satelitní část, což je nová výstavba na předměstí, kde byly developery vystavěny tři bloky nových domů v několika etapách. Počet obyvatel se tím navýšil cca o 500, ale pouze malá část z nich má zde trvalé bydliště, což pro město není velkým finančním přínosem.

Bell a Jaune (2009) uvádí, že navýšení počtu obyvatel malého města, může pomoci k navýšení ekonomické produktivity a tím snížit náklady na infrastrukturu. Může to mít pozitivní účinek na vytvoření životního stylu.

Město Buštěhrad ačkoliv je historicky zajímavé, je pro turisty málo známé. Proslavilo se pouze kauzou bývalého hejtmana Davida Ratha v roce 2010. Život v Buštěhradě není příliš ekonomicky rozvinutý. Na první pohled se může zdát, že neexistuje žádná možnost, jak zvýšit cestovní ruch tohoto města tím i jeho životní úroveň. Avšak je v něm skrytý velký potenciál, který tato práce bude mít za úkol potvrdit.

Rozvoj turistiky v obci by přispěl k vyšší ekonomické produktivitě města, jak díky turistům, tak i místním obyvatelům, kteří by využívali služeb nabízených městem. Bohužel nyní město tyto služby nemůže poskytnout.

Zdotazníkového průzkumu, přímého rozhovoru a rekognoskace městase vyhodnotí získané informace a dojde se k závěru, jaký je současný stav města a jakým způsobem podpořit jeho rozvoj a cestovní ruch. Město může nabídnout turistům mnoho historických památek, které budou průzkumem zmapovány a použity jako produkt nabízený turistům. Rozvojem cestovního ruchu se zvedne i ekonomická situace města a jeho celková úroveň.

Diplomová práce může být podkladovým materiálem pro další studia rozvoje obce Buštěhrad.

## 2 Vědecká hypotéza a cíle práce

Cílem diplomové práce bylo zmapovat aktuální situaci a zhodnotit možnosti a podmínky rozvoje turistiky v obci Buštěhrad.

Formou dotazníků a přímého rozhovoru bylo za úkol nalést hlavní nedostatky města, jejich původy a následně určit jejich řešení. Tyto informace jsou zcela zásadní pro zdárný a dlouhodobě udržitelný rozvoj společnosti a tedy i venkova.

Na základě současného stavu obce zjištěného vyhodnocením průzkumu, byly konkretizovány jak pozitivní tak i negativní stránky města. Cílem bylo zpracovat návrh na rozvoj cestovního ruchu v návaznosti na region Kladensko a rozvojový plán obce Buštěhrad.

Dílčím cílem bylo posoudit, jaké jsou možnosti města, jaké nabízí sportovní aktivity, jaká je úroveň infrastruktury, co město pořádá za kulturní akce, stav historických památek a další služby. Tyto získané informace byly vyhodnoceny a na tomto základě načrtnut směr úvah budoucího rozvoje.

Dalším dílčím cílem bylo navrhnout vhodnou plocha v části obce k výstavbě relaxační zóny. Předložit návrh k rozvinutí dopravní obslužnosti, s čímž je spojená rekonstrukce ulice Kladenská a výstavba cyklostezky spojující město s památkem Lidice.

Uvedená práce by mohla sloužit jako výchozí podkladová studie ke zkvalitnění životních podmínek obyvatel a zároveň přispět k realizaci dalších aktivit.

V této práci byly stanoveny čtyři hypotézy, které budou buď potvrzeny či vyvráceny.

Hypotéza 1: Navrhovaná opatření ke zlepšení úrovně občanské vybavenosti a rozvoje města se prokáží jako reálná.

Hypotéza 2: Rekonstrukce zámku Buštěhrad a revitalizace ulice Kladenská přispěje k větší návštěvnosti města.

Hypotéza 3: S výstavbou cyklostezky Lidice – Buštěhrad, se navýší zájem cykloturistů o návštěvu města.

Hypotéza 4: Obyvatelé města jsou nakloněni k rozvoji cestovního ruchu.

## 3 Literární rešerše

### 3.1 Obce

Definice obce jsou v publikacích uváděných autorů obdobné a lze konstatovat, že veškeré vycházejí ze zákona o obcích č. 128/2000 sb.

Obec je zásadním znakem územní samosprávy. Jde o územní společenství občanů, kteří se sami řídí. V právních vztazích má obec právní subjektivitu. Ta je spojena s územní samosprávou.

Především ji tvoří vlastní území vymezeno hranicemi, obyvatelé obce, struktura orgánů, jimiž vystupuje, jedná a provádí samostatné rozhodnutí. Disponuje vlastním majetkem a dle vlastního rozpočtu může hospodařit (Marková 2000).

### 3.2 Dělení a charakteristika obcí

Obce jsou rozdělovány na vesnice a městečka. Městem je možné se stát, pokud v něm žije nejméně 3 000 obyvatel. Ten kdo může určit obec za město je předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu. Příslušná obec si podá návrh do Poslanecké sněmovny. K tomuto návrhu je třeba, aby se vyjádřila také vláda, která však nemusí s návrhem souhlasit (Koudelka 2006).

#### 3.2.1 Města

Při definování města, respektive městského prostředí, můžeme zjistit, že vznikne otázka jak vlastně definovat město. V podstatě jsme nuceni prohlásit, že nenajdeme žádnou univerzální definice města. Město je specifickým podtypem sídla, podobně jako vesnice. Město je vývojově na vyšší úrovni jak kvalitativně tak i kvantitativně. Variabilitu možných definic města ukazuje (Mayer 1971) nebo (Frey a Zimmer 2001).

Rozdílnost, jež separuje městská sídla od ostatních obydlí, se zakládá na možnostech, které města umožňují. Příjemcem těchto služeb bývají ostatní sídla a jejich obyvatelé. Carter (1995) dělí tyto funkce do několika skupin. Středisková funkce je všeobecně vyjádřena službami, které město nabízí svému zázemí. Ty nejdůležitější funkce jsou především obytné, pracovní a obslužné.

#### 3.2.2 Venkov a venkovská sídla

Perlín (2010) definují venkov jako území, jenž zahrnuje krajinu i venkovská obydlí. Jistě si dovedeme představit, co pojetí venkov značí. Přestože budeme detailněji zkoumat definice venkova, ať už u nás v Česku, nebo kdekoliv v Evropě, asi nedojdeme ke shodnému pojetí. Pochybnost vzrůstá, jestliže se přibližuje venkov k městu. Ve středověku hranici měst ohraničovaly opevnění. Tam jsme schopni jednoznačně stanovit, co je venkovské a co je už městské. V okamžiku, kdy územní vývoj tuto hranici rozvolnil, je náročné přesně určit, co je a co není vesnické.

Postupně vzrůstající komplikovanost sociálně hospodářských vztahů mezi vesnicí a městem a narůstající množství komplexity vztahů ve společnosti v podstatě znemožňují jednoznačné rozdělení oblast na urbánní a rurální (Perlín et al. 2010). Tudíž je zapotřebí nejdříve venkov jako pojem vymežit, a tím jasně definovat, kterým územím se skutečně budeme zabývat (Kašparová 2005).

Urbanistické – venkovské sídlo je definováno jako sídlo s osobitou urbanistickou strukturou nízkopodlažní zástavby s velkým podílem rodinných domů.

Venkovský dům má součást rozsáhlejšího hospodářského pozemku, které sloužilo původně pro farmářskou prvovýrobu. V současnosti slouží k zajištění fungování domu. Pro obvyklý venkovský dům je typické vymezení dvora a zahrady s charakteristicky určenými úlohami.

Sociální – venkovské sídlo je takové sídlo, kde jsou daleko užší společenské spojení mezi jednotlivými obyvateli obydlí, kde trvá dlouholetá neformální společenská kontrola a participace.

Ekonomické – hlavní nebo rozhodující činností je zemědělství a výroba potravin, velký podíl ekonomicky činných jedinců, kteří odjíždí do zaměstnání mimo toto bydliště. Zdroj: (<http://www.uzemi.eu/pojmy/sidlo-venkovske>)

Existují odlišné názory o tom, co venkovské území je a co to není. A to je důvod, proč neexistuje celková definice venkova (Clark et al. 1997).

Horáková et al. (2014) zkoumá postsocialistické transformace venkovského prostoru perspektivou sociální antropologie a sociální geografie, který je od konce 90. let spoluutvářen specifickou formou mezinárodního turismu pod názvem „holandské vesničky“. Komplexní srovnávací analýza transformace a strategie rozvoje, založená na datech z terénních výzkumů ve čtyřech venkovských obcích (Čistá, Stárkov, Stupná, Lipno nad Vltavou), odhaluje dilemata, napětí a konflikty, které s sebou proces komodifikace venkovských zdrojů vlivem turismu přináší. Ukazuje se, že migrace Nizozemců do dotčených obcí výrazně ovlivnila tamní sociální realitu. Zejména prohloubila kulturní polarizaci místních společenství. Výzkumná data naznačují, že rivalitu mezi frakcemi v místní komunitě způsobuje především rozmanitost v chápání pojmů rozvoje a modernity.

### 3.2.3 Vymezení venkovských regionů

Ucelená definice sjednocující vymezení venkova popřípadě venkovských regionů neexistuje. Je ovšem soubor definic, jež obsahují četná sjednocující kritéria a zároveň ponechávají eventualitu specifikace jednotlivých zemí. “4V Evropské unii (dále jen EU) se používá k definování vesnických oblastí podle pracovního postupu OECD a Eurostatu, které pro vymezení používají dva indikátory:

Hustotu populace - OECD za venkovské území považuje oblast s hustotou populace menší než 150 obyvatel/km<sup>2</sup>, Eurostat tuto mez zmenšuje na 100.

V České republice se kromě této definice používá definice založená na množství obyvatel. Za venkovské obce jsou pokládány ty, jež mají počet obyvatel menší než 2000. Soubor těchto vesnic vytváří venkovský prostor. Dělení prostoru používá také Český statistický úřad. (Majerová et al. 2000).

Hamalová (1996) rozlišuje dva typy regionů Homogenní a to regiony průmyslové, turistické a zemědělské a Nodální – na bázi pracovních příležitostí, poskytování určitých služeb.

Další členění regionů uvádí (Matoušková 2000) Účelové – např. ekonomická zaostalost nebo problémy se životním prostředím a administrativou. Výkon státní správy a územní samosprávy. Na jeho vyřešení je potřeba omezená časová platnost.

Výnosnost je odvozena z kvality mikroekonomického podnikatelského prostředí firem. Konkurenceschopnost ve výsledném důsledku záleží na propracovávání mikroekonomických základů konkurence (Skokan 2004).

Výzkumem disparit v České republice se významně zabývá (Kutscherauer 2011) jsou zkoumány z toho důvodu, aby byla potvrzena jedinečnost regionu. Aby se mohl region efektivně a účelně diferencovat a mohl díky tomu využívat své přednosti.

K tomu proč vznikají regionální disparity, můžeme také přiřadit malý dostatek podnikatelských subjektů v některých regionech (Higgins a Savoie 1997).

Otázkou vyrovnávání rozdílů mezi regiony a regionálním rozvojem a se zabývají (Blažek a Uhlíř 2011) na základě jejich průzkumu, jsou si jisti, že v průběhu vývoje bude docházet k dalšímu navyšování meziregionálních rozdílů.

### **3.2.4 Český venkov**

Český venkov, bez ohledu na to, jaké roční období si vyberete, nabízí mnoho možností. Jaro a podzim jsou ideální období roku pro lesní procházky nebo pěší túry, možnost pronájmu motocyklů, horských kol a elektrických kol, také nabízí ekoturistiku na statcích. Pro ty, kteří vyhledávají něco rozdílného, existuje několik řek, které mohou bezpečně splavovat. V zimě se můžete vydat na lyžařské trasy nebo zvolit jiné sněhové sporty. Česká krajina vlastní řadu památek UNESCO a nepochybně krajina České republiky nabízí turistům některé z nejkrásnějších panoramat v Evropě. Nejlepší způsob, jak prozkoumat tyto kopce s osvěžujícími lesy, je na kole nebo pěšky. Krajina rybníků a lesů s kombinací kouzelných hradů a venkovské atmosféry.

Česká krajina je snad nejkrásnější v Evropě a nabízí výbornou alternativu míst jako je Toskánsko nebo Provence. Návštěvníci si mohou vybrat z cykloturistiky, koupáním v jezerech, prohlídkami hradů a zámků nebo pěší turistikou po půvabných krajinách. Venkov je určitě místo, kde má být dovolená, relaxace a detoxikace z našeho hektického každodenního života. Průběhem let dochází k ovlivňování městem, v jehož spádové zóně se vesnice nachází. Důsledkem toho je ztráta integrity vesnického způsobu života a ztráta působení společnosti na život obyvatel. Stejně tak hodnota života a kvalita životního prostředí v nových částech vesnic je nesrovnatelná s tou v původních. Kritériem pro hodnocení bude kvalita života z hlediska společnosti a způsobu života.

(<https://globalgrasshopper.com/destinations/europe/6-reasons-add-czech-countryside-travel-list/>)

### 3.2.5 Historie mapování v českých zemích

Kuča (2008), zahrnuje ve svém projektu všechna města a městečka v Čechách na Moravě a ve Slezsku. V jeho publikaci jsou přehledně členěny mapy ze stabilního katastru z druhé čtvrtiny 19. století, případně novější mapy a plány, množství dalšího ilustračního materiálu (veduty, dobové pohlednice, kresby, foto).

Za dřívější kartografický projev lidstva se pokládá rytina na mamutím klu, která byla nalezena v Pavlovských vrších. Byla datovaná v období 23 tisíc let př. n. l. České území v ucelenějším pojetí bylo prvně zmapováno v 16. století. 1. mapa Čech byla vypracována v roce 1518, 1. V přehledném celku byly zmapovány české země až začátkem 18. století (Kuča 2008).

**I. vojenské mapování** v měřítku 1:28800 (obrázek č. 1) proběhlo v 1763 – 1772, které nebylo příliš úspěšné. Mapa měla osm barev.



Obrázek 1 - První vojenské

mapování Zdroj: ([https://www.google.com/search?biw=1440&bih=740&tbm=isch&sa=1&ei=Zl eiXITLIOMw1fAPja2PGA&q=PRVNI+VOJENSK%C3%89+MAPOVANI+KLADNO+KARLOVA+UNIVERZITA&oq=PRVNI+VOJENSK%C3%89+MAPOVANI+KLADNO+KARLOVA+UNIVERZITA&gs\\_l=img.3...17089.21332..21843...0.0..0.379.1760.171j0j1.....0....1..gws-wiz-img.3esoj4Nn-4U#imgrc=aLpINy9m4gjs4M](https://www.google.com/search?biw=1440&bih=740&tbm=isch&sa=1&ei=Zl eiXITLIOMw1fAPja2PGA&q=PRVNI+VOJENSK%C3%89+MAPOVANI+KLADNO+KARLOVA+UNIVERZITA&oq=PRVNI+VOJENSK%C3%89+MAPOVANI+KLADNO+KARLOVA+UNIVERZITA&gs_l=img.3...17089.21332..21843...0.0..0.379.1760.171j0j1.....0....1..gws-wiz-img.3esoj4Nn-4U#imgrc=aLpINy9m4gjs4M))

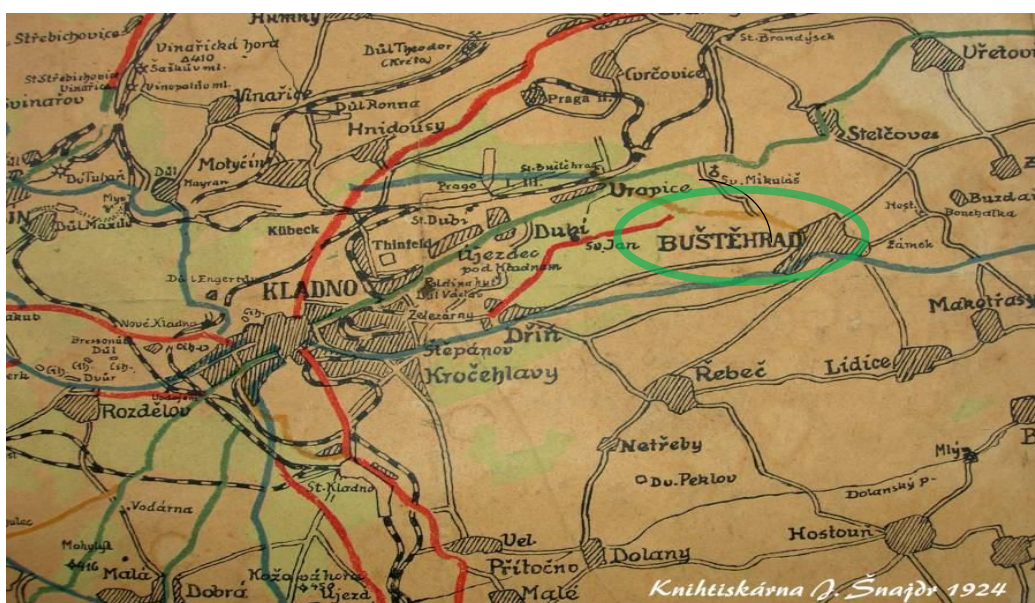
Naději nesplnilo ani **II. vojenské mapování** (obrázek č. 2), které proběhlo v první polovině 19. století. Důvodem nezdaru bylo složité zobrazení, výškopisné nesprávnosti a zastarávání díky nekonečné době zpracovávání. Závěrečná úplná mapa Království českého se vydala v roce 1865.





Obrázek2 - Druhé vojenské mapování Malá strana Zdroj: (www.drobnepamatky.cz)

III. vojenské mapování (obrázek č. 3) proběhlo v měřítku 1:25000 v metrické míře a bylo značně zdárnější než předešlé a používalo se do poloviny 20. století jako jediné souvislé mapové dílo takového měřítká na území ČSR.



Obrázek3 - Třetí vojenské mapování

Lidice Zdroj: (<http://www.lidice.estranky.cz/fotoalbum/historie/lidice-a-kladno---stare-mapy-vyrezy/>)

Vrcholem byl **Atlas Republiky československé** vydaný Českou akademií věd a umění v roce 1935. Následující „vojenské“ mapování v 50. letech 20. století přišlo již s dobrým výsledkem a vzniklo 1. československé celostátní mapové dílo. Vojenský topografický ústav v Dobrušce byl autorem této mapy v měřítku 1:25000 a dodnes se vydává a aktualizuje. Začátkem 70. let byl zahájen Automatizovaný informační systém geodzie a kartografie, zkoumá souřadnicové lokalizace. Současně se s vývojem řeší i problematika digitálního modelu krajiny ([www.businessinfo.cz](http://www.businessinfo.cz)).

### 3.3 Regionální rozvoj

K dochovaným hodnotám a schopnosti rozvoje venkova náleží regionální pestrost vesnických obydlí a lidová architektura, posvátné stavby, ráz české krajiny a obecný vývoj existence ve venkovské společnosti, kulturních a společenských akcí. Obzvláště regionální rozmanitost venkova se stala cenným kulturním statkem. Na nevelikém území se působením nesourodosti krajinných druhů i etnografické pestrosti vyvinulo ohromné bohatství krajinských tvarů venkovských obydlí i lidových staveb, jež podle Pešty (2003) nemají v Evropě srovnatelné období. Soudobá struktura výstavby by proto měla být ke starobylé zástavbě a zvyklostem šetrnější.

Úkolem tohoto článku je zhodnotit vybrané strategie rozvoje cestovního ruchu v Polsku v kontextu strategického plánování, účasti zainteresovaných subjektů a principů udržitelného rozvoje. Bylo stanoveno dotazníkové hodnocení strategie (44 otázek) a bylo založeno na měřicích stupnicích, které byly vyvinuty a validovány jinými autory v dřívějších studiích. 5 autorů studie hodnotilo 37 strategií rozvoje cestovního ruchu ve 13 provinciích, 11 městech, 5 krajích, 6 obcích a 2 dalších oblastech. Analýza ukázala, že v malém rozsahu zavádějí paradigmaty udržitelného rozvoje cestovního ruchu. Rozhodně vyšší kvalita je zdokumentována pro vyšší úroveň administrativního rozdělení. Ukazatele strategického plánování a implementace, monitorování a hodnocení jsou nejdůležitějšími oblastmi strategie rozvoje cestovního ruchu ve sledovaných dokumentech (Nowacki et al. 2018).

Torre et al. (2016) se zabývá pojmy a definicemi venkovského rozvoje ve venkovských a regionálních studiích. Zkoumá literaturu regionálního a územního rozvoje a politiky regionálního rozvoje a plánování.

Pike et al. (2006) řeší základní otázky "jaký druh místního a regionálního rozvoje a pro koho?" Oblasti porozumění a nástroje a politiky. Popisují, co by mohl představovat holistický, postupný a udržitelný místní a regionální rozvoj, a odráží jeho meze a politickou obnovu. Venkovské oblasti jsou zásadními prvky, které jsou podstatou sociálního a ekonomického rozvoje. Věnují se regionální politice státu jako podstatné základně, která tvoří strategické koncepce rozvoje regionů. Zabývá se vývojem regionální politiky a regionálního managementu. Především strukturálním fondů EU v uskutečňování rozvoje cestovního ruchu, což je hlavní zdroj prostředků pro rozvoj regionů.

Autoři (Schätzl a Diez 2002) uvádí své hlavní poznatky výzkumného programu "Technologické změny a regionální rozvoj v Evropě", který byl podpořen Německou radou pro výzkum. Průběhem šesti let bylo provedeno celkem 50 výzkumných projektů během tří fází dvou let. Kromě toho bylo provedeno mnoho projektů o úloze výzkumných institucí. Empirické výzkumy se orientovaly na Evropu a regiony zahrnuté ve Velké Británii, Německu, Španělsku, Nizozemsku, Slovinsku a Švédsku. Cílem bylo poskytnout větší pochopení souvislostí mezi technologickými změnami a regionálním rozvojem.

Zkušenost se zahraničním rozvojem turistiky popisují studia (OECD 1994). Pro podnikatele jsou zde nejzajímavější zisky ekonomické v podobě výnosů z podnikání a zhodnocení vlastní nemovitosti. Předkládají postupy rozvoje obce, tvorbu pracovních příležitostí obzvláště pro ženy, údržbu nutné infrastruktury (včetně infrastruktury cestovního ruchu), zabezpečení kulturního vyžití, rozvoj společenského života, využívání kulturního a historického dědictví.

Colomb et al. (2016) se zabývají základními otázkami "jaký místní a regionální rozvoj a pro koho?" Její cíle, zásady a hodnoty, rámce chápání, přístupy a intervence a integrované přístupy k místnímu a regionálnímu rozvoji světa. Tento přístup poskytuje teoreticky informovanou, kritickou analýzu současného místního a regionálního rozvoje. Závěrem autoři chtějí zjistit, co by mohlo představovat holistický, inkluzivní, progresivní a udržitelný rozvoj na místní a regionální úrovni.

Pomocí nově sestavené databáze vyšetřují (Gennaioli et al. 2013) determinanty regionálního rozvoje 1 569 subregionálních regionů ze 110 zemí, které pokrývají 74% světového povrchu a 97% svého HDP. Kombinují meziregionální analýzu geografických, institucionálních, kulturních a lidských faktorů regionálního rozvoje s prověřením produktivity v několika tisících zařízeních v těchto regionech.

Minařík et al. (2013) nazývá rozvoj regionu za proces, realizovaný s cílem zvýšit kvalitu života v regionu. V publikaci představuje konkrétní studia. Ve městě je více pracovních míst než na venkově. Ve městech jsou také různé obchody. Pro autory je venkov lepší než město, protože tam je klidný a čistý vzduch. Přístup k jídlu ve městě je snazší, ale na venkově je jídlo přirozenější a zdravější.

Politiku rozvoje venkova zkoumá (Gallent et al. 2006) Evropské unie pro období 2007-2013 usiluje o vytvoření koherentního a udržitelného rámce pro budoucnost evropských venkovských oblastí. Jako je zlepšování životních podmínek na venkově, bydlení, infrastruktura, komunikace, možnosti zaměstnání, hospodaření s půdou atd. Takové zásahy jsou velmi vítány v mnoha zemích střední a východní Evropy, kde pozemková reforma po zhroutilí sovětského režimu vedla k znepokojujícímu posunu k vyliďňování venkova.

Dimitriou et al. (2007) diskutují o vývoji územního plánování ve Velké Británii a strategickém myšlení, což můžeme porovnat s vývojem územního plánování v České republice. Řeší prostorové následky regionálních politik hospodářského rozvoje, metody a techniky potřebné pro uskutečnění strategického plánování pro regionální rozvoj.

Viturka (2005) k hodnocení regionálního rozvoje uvádí několik indikátorů (kvantitativní informace) které dělí na následující typy. Zdrojové (např. počet km nové cyklostezky). Výsledkové indikátory – zachycují přímé výnosy, které plynou z realizace rozvojového projektu. Zabývá se charakteristikou regionu, jaký má obec ekonomický potenciál – cestovní ruch, úroveň zaměstnanosti, a lidský potenciál – úroveň vzdělání, zdravotní stav a životní úroveň.

McDonic (1990) se domnívá, že je důležité více brát na zřetel potřeba krajiny. Zachování současné krajiny a umožnění rozvoje venkova.

Pavlík (2014) ve své práci uvádí, že strategický plán rozvoje je výchozím dokumentem, který je podstatou pro rozvoj města. Tento plán by měl být sestaven samosprávou města v součinnosti s institucemi, které jsou závislé i nezávislé na městě. Je možná spolupráce i s externí firmou. I zde je však nezbytná velmi úzká spolupráce města.

### 3.3.1 Finanční zdroje

Rektořík et al. (1999) podotýkají, že hlavním úkolem obce je zajistit dostatek finančních zdrojů. Tu nejnižší složku veřejných financí představuje rozpočet obce. Do soustavy veřejných rozpočtů patří jak rozpočty měst a obcí, statní rozpočet, statní fondy, rozpočet zdravotní pojišťovny, rozpočty dobrovolných svazků obci a regionálních rad regionů a soudržnosti a samosprávných krajů. K těm nejdůležitějším rozpočtovým zásadám patří zásada reálnosti, pravdivosti a úplnosti. Cela tato soustava je věcně propojena a zahrnuje rozpočtové skladby, rozpočtové zásady a rozpočtový proces.

Podle Pekové (2004) rozpočty územní samosprávy jsou důležitým prvkem v soustavě veřejných rozpočtů. Územní rozpočet je možné charakterizovat jako decentralizovaný peněžní fond, který se tvoří, rozděluje a používá primárně na principu nenávratnosti a nedobrovolnosti.

Ve výsledku studia se ukazuje, že nejúčelnější jsou investice do výchovy, vzdělávání, kvalifikovaných lidí a do lidských zdrojů (Blažek a Uhlíř, 2011).

Paci et al. (2012) hodnotí úlohu, kterou hrají kreativita a další složky lidského kapitálu na procesu hospodářského růstu pro 257 regionů v 27 členských státech Evropské unie. Nejprve rozdělíme regionální dotace lidského kapitálu, abychom rozlišili mezi vzdělávací složkou (podíl jednotlivců s vysokoškolským vzděláním) a komponentou kreativity, která se zabývá skutečným jednotlivci v konkrétních povoláních, jako je věda, inženýrství, vzdělávání, umění a zábava. Definujeme tři nepřekrývající se kategorie lidského kapitálu (tvůrčí absolventi, bohémové a neaktivní absolventi), které jsou současně zahrnuty do prostorového modelu jako determinanty regionálního růstu měřeného produktivitou práce.

Po rozšíření analýzy o kontrolu dalších důležitých faktorů, které mohou ovlivnit regionální rozvoj, jako je fyzický, technologický a sociální kapitál, kulturní rozmanitost, průmyslové a geografické charakteristiky, poskytujeme silné důkazy o účincích absolventů na růst, zejména v kategorii kreativity.

Hazdra et al. (2013) klade důraz na zkušenost zákazníků jako stupeň spokojenosti s jednotlivými službami jako celkem. Jako příklad uvádí společnost Student Agency. Všechny touchpointy jsou tak nastaveny, aby zajišťovaly zákazníkovo pohodlí a působily jednoduše.

A přivedly zákazníky do svých autobusů znovu. Posouzení návratnosti kapitálu je základním smyslem hodnocení ekonomické efektivity investičních projektů, který poskytovatel kapitálu poskytuje zájemci. Poskytovatele samozřejmě zajímá, jaká bude návratnost vložených prostředků, za jakou dobu, v jaké výši a v jakém efektu k tomu dojde.

V této příručce špičkového výzkumu čtenáři najdou kapitoly a případy týkající se témat, jako je cestování a cestovní ruch v globální ekonomice; místní, globální a mezinárodní pohostinnost; výzvy v oblasti environmentálního managementu, kulturní kuchyně a cílového zákazníka. Wokoun et al. (2010) se zaměřují na přímé zahraniční investice (PZI) spojené například v cestovním ruchu a lidských zdrojích v České republice a na Slovensku. PZI mají vliv na ekonomiku ČR. Se zahraničním investorem přichází řada pozitivních efektů.

### 3.3.2 Územní plán

Je součástí územně plánovací dokumentace, která se vydává pro oblast určité obce. Musí být v harmonii s územně plánovací dokumentací a se směrnicemi územního rozvoje, které se vydávají na stupni kraje. Územní plán se vydává ve formě příkazu obecné povahy. V případě územního plánu se jedná o úkon, jenž má sice konkrétně definovaný předmět, přesto míří proti neurčitému počtu adresátů. Územní plán zahrnuje především hlavní stanovisko rozvoje dané obce a celkového uspořádání. Definuje hlavně zastavěné území, plochy a koridory. Územní plán dále stanovuje předpoklady pro využití ploch. Územní plán stanovuje, které využití určitého území je nepřipustné, které je povolené, popřípadě za jakých předpokladů. Podstatnou součástí územního plánu je odůvodnění, bývá složen z grafické a textové části. Odůvodnění zahrnuje důvody výroku.

Na základě výsledků pořizovatel v součinnosti s příslušným zastupitelem návrh zadání upraví a podá ho zastupitelstvu, a to musí zadání územního plánu schválit.

Po schválení, oznámí pořizovatel veřejnou vyhláškou místo a čas konání společného jednání a předloží návrh územního plánu. Do 30 dnů ode dne doručení může kdokoliv uplatnit u pořizovatele písemné poznámky.

Pořizovatel v součinnosti s příslušným zastupitelem zhodnotí výsledky projednání podklady územního plánu a zabezpečí upravení projektu. ([www.fbadvokati.cz/cs/clanky/336-uzemni-plan-pojem-a-zavaznost.cz](http://www.fbadvokati.cz/cs/clanky/336-uzemni-plan-pojem-a-zavaznost.cz))

Kašparová (2005) navrhuje, aby při zpracování územních plánů bylo vycházeno z reality, že se v každém případě jedná o neobyčejný charakter obydlí a přilehlé krajiny, o neopakovatelnou originalitu, místní identitu a krajinný ráz. Z tohoto důvodu se za hlavní úlohu územního plánu pokládá mimo jiné taktéž zachování hodnot a kvalit oblasti, dědictví po minulém pokolení, s novými potřebami a nároky na rozvoj území.

Průběhem zpracovávání územního plánu je nutno zohlednit zájmy zúčastněných jednotlivců popřípadě určit nepřekročitelné limity zájmů. Vymezení územních hranic je tak podle stavebního zákona jedním ze zásadních úkolů územního plánování. Hranice využití oblasti jsou relativně nepřekročitelné, jeví se jako omezení činnosti a zásadně ovlivňují vývoj města. Stanovují smysl, postup, vymezení a podmínky uspořádání území. Územně plánovací dokumentace jsou pro projektanty povinné a je třeba je dodržovat (Bečka a kol. 2010).

### 3.3.3 Cestovní ruch

Cestování a cestovní ruch je jedním z nejčetnějších světových průmyslových odvětví. Má úlohu plnit požadavky těch, kteří se rozhodnou odjet na čas mimo domov. Produkt nabízí cestovní kanceláře, turistické centra i balíčky odpočinkových pobytů. Cestovní ruch také uskutečňuje neobyčejné prožitky pro cestující, dobrodružné cestovatele a jiné. Odborníci v oblasti cestovního ruchu se snaží vyhledat svým zákazníkům ty nejlepší produkty. Cestovní ruch napomáhá rozvoji vzdělávání, prosperity a infrastruktury, vznikají pracovní místa na rozvíjejících se trzích (Lewis 2017). Oblast cestovního ruchu je jakoby podnik s více miliardami dolarů, v němž se lidé ze všech kultur a národností rozhodli trávit volný čas cestováním a návštěvou nových míst. K využití tohoto rozrůstajícího se trhu, musí agentury cestovního ruchu důkladně posoudit, jaké mají turisté z celého světa přání.

Cavallini et al. (2017) uvádí cíle, hlavní kroky a výsledky projektu evropské spolupráce se zaměřením na význam vědeckých kompetencí pro využití synergií a doplňkovosti mezi cestovním ruchem a dalšími prioritními sektory pro udržitelný socioekonomický rozvoj daného makroregionu. Rovněž zdůrazňují úlohu fondů Evropské unie pro regionální konkurenceschopnost s praktickým průvodcem nejdůležitějších nástrojů EU pro financování projektů v oblasti cestovního ruchu, konkrétně spojených s výzkumem a dalšími prioritními odvětvími.

Terzić a Bjeljac (2016) poukazují že, kulturní trasy se mohou stát vyhledávanými turistickými cíli díky zážitkovému a turistickému zážitku, který spojují místa, události a známé osobnosti. Proces individualizace kulturních tras jako turistických produktů je viděn jako nová zásada ochrany, revitalizace, využití a prezentace kulturního dědictví. Evropa disponuje rozsáhlou takovou patrimonii, která pochází z různých historických období. Proto jsou nejznámější a nejnavštěvovanější kulturní trasy v Evropě. Existuje 32 evropských kulturních tras, z nichž některé procházejí také v jihovýchodní Evropě.

Hlavním účelem je určit, do jaké míry jejich propojení s již existujícími cestami přispívá k propagaci cestovního ruchu ze států jihovýchodní Evropy a přeměňuje je na turistické cesty přes hranice.

Martínek (2011) v knize ukazuje na TravelSmart. Je to individualizovaná dopravní marketingová kampaň, jejímž cílem je zvýšení podílu pěších a cyklistů prostřednictvím podpory intermodální dopravy s využitím služeb autobusové dopravy. Funguje to i obráceně, protože lidé, kteří chodí pěšky a jezdí na kole, ochotněji využívají veřejnou dopravu na delší vzdálenosti. Aby k tomu došlo, je třeba vzbudit zájem o cyklistickou a pěší dopravu.

Cyklo turismus na venkově je skvělý způsob, jak prozkoumat krajinu. Vybereme nejkrásnější cyklistické trasy. Cyklističtí výletní vůdčové znají nejméně obchodované cyklistické trasy a také ty nejúžasnější zastávky - trattorii, kde můžete obědovat v přírodě, je to ideální pro piknik, nejlepší místo pro sběr divokých borůvek. Cyklo turistika je prázdninovou dovolenou. Můžete cítit vítr ve vlasech a slunce na tváři.

Cyklistika je dnes znakem aktivní dovolené. Cyklotrasy jsou trasy pro cyklisty vyznačené dopravními značkami. Například v Krkonoších se vyskytuje hodně cyklistických tras - je vhodnější mluvit o cyklostezkách, protože cyklostezky jsou po silnici. Naopak, cyklostezky často vedou terénem, na nezpevněných cestách a stezkách. Studie ukazují, že přínosy jízdy na kole pro zdraví převažují nad riziky. Hlavní studie zveřejněná v britském časopise *Medical Medical Journal* v roce 2017 zjistila, že cyklistika do práce vedla k 41 % snížení rizika úmrtí celkově než dojíždění autem nebo veřejnou dopravou, s obrovským snížením rizika vzniku srdečních onemocnění nebo rakoviny

Kolb (2017) navrhuje položit si otázky, na základě kterých budeme schopni vytvořit nápad pro dané město. Jaké zvláštní potřeby v našem městě by se mohly setkat s dobrovolníky mimo komunitu? Která vnější skupina by mohla být přitahována k pomoci? Jak můžeme tuto příležitost spárovat s nějakou místní kulturou a zábavou?

Porozumění tomu, jak jsou místa, zejména města a města, prodávána a spotřebována turisty, je životně důležitá pro každého, kdo pracuje v odvětví cestovního ruchu. Vytvořením a propagací jedinečné značkové destinace může úspěšný obchodník přilákat nové návštěvníky do svého města nebo atraktivitu v oblasti cestovního ruchu. Se vzestupem sociálních médií je ještě více prostoru prozkoumat, jak obchodníci s cestovním ruchem mohou využívat své vlastní a jiné stránky sociálních médií ke komunikaci s dnešním technologickým cestujícím. V nově aktualizovaném svazku poskytuje *Marketing cestovního ruchu pro města a vesnice* komplexní a stručné pokrytí teoretické marketingové činnosti specifické pro odvětví cestovního ruchu. Zaměřuje se na jasné vysvětlení toho, jak rozvinout značkové destinace se zvláštním důrazem na analýzu produktů, podporu autenticity a novému pro toto vydání použití sociálních médií k vytvoření osobních zkušeností, které si návštěvníci přáli. Kromě toho obsahuje širokou škálu mezinárodních příkladů a perspektiv od široké škály různých zainteresovaných stran spolu s diskusními otázkami a pracovním listem strategického plánování (Kolb 2017).

Veškeré hospodářské odvětví hrají důležitou roli při vytváření stabilního a dlouhodobého rozvoje. Cestovní ruch je jedním z odvětví, které hrají důležitou roli v rozvoji a také vytvářejí zahraniční příjmy (Hitchcock 2004). Cestovní ruch ukazuje krásu a povahuzemě. Pomáhá lidem v dalekosáhlých oblastech, aby prosazovali svou kulturu a standardy, a také dává zemi příležitost ukázat obraz své země po celém světě.

Existuje i řada problémů, kterým musíme čelit. Popularita tohoto odvětví klesá každý den, což znamená, že lidé nejsou připraveni podniknout výlety do určitých zemí z důvodu mnoha problémů a ohrožení bezpečnosti a života.

Tangi (1977) provedl průzkum světového cestovního ruchu, který poukazuje na poškození životního prostředí mnoha faktory. Poukazuje na země, které jsou navštěvovány více, jako je Řecko, Španělsko, Kypr a životní prostředí je v těchto oblastech poměrně zraněno. Přírodní památky jsou na úkor nadměrné výstavbě turistických rezidencí a návštěvníkům omezovány. Cestovní ruch a životní prostředí jsou dvě paralely, které se prolínají společně, cestovní ruch závisí hlavně na životním prostředí a jinými faktory, svět čelí obrovskému a rychlému nárůstu znečištění, neboť ve světě se navyšuje zájem více turistů.

Prostředí může být člověkem vybudované, nikoli přírodní nebo kulturní umění. Kulturní prostředí zahrnuje umění, náboženství a lidské vztahy, které může být ovlivněno nebo narušeno cestovním ruchem. Země, které jsou bohaté na kulturní památky, mohou do svého regionu přilákat více turistů. Tím souvisí také hrozba poškození krajiny.

Tangi (1977) vysvětlil několik alternativních strategií nebo rozvojových politik na podporu cestovního ruchu v regionu. Zahrnuje územní plánování, rozšíření a výstavbu ostrovů, svátky a cenovou politiku, zařízení pro turisty, proti znečištění a informace místním obyvatelům, pravidla a kodexy chování. Využíváním těchto cílů a podporou těchto strategií může země zvýšit svou úroveň cestovního ruchu a také podpořit rozvoj v regionu. Cestovní ruch bude založen na spolupráci a plánování v budoucnu, společný národní environmentální program a světová organizace cestovního ruchu musí hrát aktivní roli v propagaci a ochraně životního prostředí.

Inskeep (1994) se zaměřuje na plánování cestovního ruchu na všech úrovních od makra po mikro, a zahrnuje přístupy, které se vztahují jak na více a méně rozvinuté země z mnoha částí světa. Pokrývá obecné zázemí a přístupy k plánování cestovního ruchu. Zabývá se procesy, principy a technikám přípravy národních a regionálních plánů cestovního ruchu, komunitou nebo podrobnějšími úrovněmi plánovacích středisek, městských a jiných forem cestovního ruchu a turistických atrakcí a aplikací vývojových a projektových standardů.

Nejnovější koncepční myšlení a příkladovou studijní ukázkou venkovského cestovního ruchu a udržitelného rozvoje podnikání z Evropy, Severní Ameriky, Australasie, Středního východu a Japonska popisuje (Hall et al. 2005). Cestovní ruch představuje vysoce kvalitní udržitelný obchod, který integruje nejnovější myšlenky na vyvíjející se strategické role venkovského cestovního ruchu a jeho roli v udržitelném rozvoji podnikání. Poskytuje snadno přístupný materiál čerpaný z řady environmentálních a kulturních kontextů. Upozorňuje na vzájemné vztahy mezi místními a globálními otázkami ve venkovském cestovním ruchu a rozvoji.

Hall (2011) se zaměřuje na rozvoj udržitelného cestovního ruchu ve střední a východní Evropě. Zabývá se geografickým, politickým a transformačním kontextem udržitelného rozvoje cestovního ruchu ve střední a východní Evropě, diskutuje o potenciálu tohoto klíčového problému a jeho řízení v regionu.

Lankford (1994) považuje rozvoj cestovního ruchu za stále častěji využívaný k posílení venkovských a regionálních ekonomik. V procesu rozvoje tohoto odvětví se však podílí řada klíčových aktérů, kteří mají různé názory na životaschopnost tohoto odvětví. Tato studie uvádí výsledky používání stupnice postoje k průzkumu 13 měst a šesti okresů v oblasti Columbia River Gorge v oblasti Oregonu a Washingtonu. Klíčoví aktéři nejsou v souladu s úlohou venkovského regionálního cestovního ruchu a rozvoje rekreace.

Článek uzavírá doporučení pro další výzkum související s konkurencí a veřejnou politikou v oblasti rozvoje cestovního ruchu.



Ceballos-Lascurain (1996) hovoří o potenciálu ekoturistiky jako o všemožných ničivých podobách rozvoje cestovního ruchu. Prohlašuje, že pokud má ekoturistika úplné využití tohoto potenciálu, budou nezbytné hlavní zásady a jasné směrnice pro aktivní zapojení místních společností, řešení cestovního ruchu a životního prostředí a negativní dopady cestovního ruchu. Vládní politiku v oblasti cestovního ruchu a chráněných oblastí. Vytváření a řízení turistického ruchu v chráněných oblastech, hodnocení, sledování a řízení. Výzvy, kterým čelí cestovní ruch v Evropě. Zejména změna klimatu, bezpečnostní hrozby.

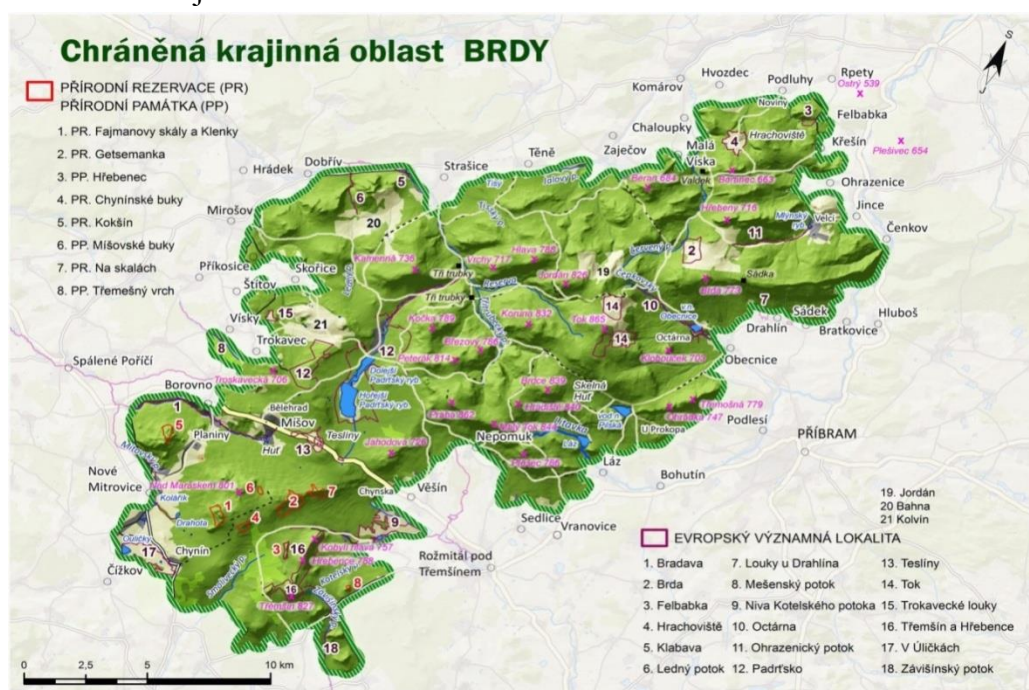
Foret a Foretová (2001) tvrdí, že důležitou roli v cestovním ruchu hraje reklama, protože službu určitým způsobem zhmotňuje. Zákazník rozhodující se o koupi dovolené je nevědomky manipulován reklamou a upoutávkami na nabízená místa, které má servírované přímo bez jakýchkoli složitých studií lokality, prohledávání webu apod.

Existuje mnoho typů turistů i druhů turismu a cestování (Frischhut 2012). Cestovní ruch je specifický především právě v tom, že jeho vývoj se mění velmi rychle na rozdíl od ostatních odvětví služeb. Turistický zážitek je závislý na poskytovaných službách.

### 3.3.4 Vymezení cestovního ruchu v rámci Středočeského kraje

V oblasti Středočeského kraje se nachází zejména velkoplošná chráněná krajina, která je znázorněna na mapě viz níže (obrázek č. 4) Patří sem: Český kras (nejrozlehlejší jeskynní soustava v Čechách s Koněpruskými jeskyněmi), hora Blaník, Křivoklátsko (součást biosférické rezervace UNESCO), Kokořinsko (významné skalní útvary), jenž patří hned po horských oblastech k nejvíce navštěvovaným přírodním pozoruhodnostem. Český ráj (pískovcové skalními útvary jsou prvkem kulturního a přírodního dědictví UNESCO). (<https://www.kr-stredocesky.cz/web/regionalni-rozvoj>).

#### Chráněná krajinná oblast BRDY



Obrázek4 - Chráněné oblasti Středočeského kraje

Zdroj: ([http://www.jimi007.cz/zeme/cesko/stredni-cechy/brdy/brdy\\_mapy.htm](http://www.jimi007.cz/zeme/cesko/stredni-cechy/brdy/brdy_mapy.htm))

### 3.3.5 Kvalita produktu cestovního ruchu

Ekonomická teorie chápe produkt cestovního ruchu odlišně než jiné produkty. Pokud má produkt destinace splňovat určitá kritéria podle ekonomické teorie, musí být nabízen na trhu za určitou cenu (Palatková 2011).

Stanovením norem kvality a zavedením standardů kvality produktu závisí na chování zaměstnanců, jejich motivaci a také výchovou. Odlišnosti služeb mohou tyto faktory značně eliminovat (Janečková a Vašítková 2000).

Cooper (2000) mluví o dalších použitelných nástrojích při tvorbě produktu, jako jsou implementování názorů expertů a průzkumy mezi cílovou skupinou. Tvrdí, že mohou být použity speciální techniky, například studie proveditelnosti. Jichž pomocí můžeme určit potencionální životaschopnost nových projektů. Všechny tyto nástroje a metody jsou vhodné pro tvorbu produktu. Avšak problematika vyžaduje systematictější přístup.

Klijn et al. (2010) při svém výzkumu z oblasti týmové kreativity zjistili zajímavé skutečnosti. Kreativitu chápou jako umění naslouchat nápadům ostatních, protože právě toto prostředí je základním zdrojem nových myšlenek.

Clow a Baack (2008) rozčleňují odběratele dle kritérií. Mimo demografických proměnných doporučují segmentaci podle geografické polohy, geodemografie, psychografie, významnosti zákazníků a hodnoty zákazníků pro společnost.

Bohužel v předcházejícím roce se v mnoha částech Evropy objevily známky separace, populismu a nacionalismu. Hrozí nebezpečí regrese, že v některých částech Evropy má soudobá nálada snahu uzavírat hranice a ztěžovat cestování. Je podstatné, aby oblasti cestovního ruchu (veřejné i soukromé) rozeznalo tyto otázky a obavy, které stojí za těmito hnutími. Kladný výsledek a udržitelný růst budou záviset na tom, zda budou připraveni na předpokládaný vývoj nebo nepředvídatelné události.

Zásadní otázkou je, jak lze cestovní ruch učinit udržitelnějším? V rámci rozsáhlého zastřešování udržitelného rozvoje tuto autoři zkoumají udržitelný cestovní ruch s přihlédnutím k činitelům, jako jsou média, ziskovost podniků, inkluzivita vzdělávání, politické a komunitní potřeby, zdravotní turistika a aspekty udržitelného označování a marketingu. Autoři nabízí pohledy na metody, které by průmysl a vlády mohly využít k vytváření udržitelných postupů a politik (Jenkins a Schröder 2013).

Produkt cestovního ruchu se v mnoha ohledech odlišuje od produktů, jak jim rozumí ekonomická teorie. V případě že by měl produkt destinace splňovat měřítka podle hospodářského názoru, musel by být na trhu nabízen za určitou hodnotu. Ne každé shody produktu cestovního ruchu jsou vyčíslitelné v penězích.

Finanční stránka není zdaleka jedinou zvláštností produktu cestovního ruchu. V porovnání s hmotným výrobkem, se produkt v cestovním ruchu, jakožto služba, diferencuje v několika charakteristikách. Mnohdy se uvádí nehmatatelnost, nestálost, kolísavost a neoddělitelnost od poskytovatele (Palatková 2011).

Gagic a Snjezana (2012) podotýkají to, že odběratel si produkt nemůže dopředu otestovat, nemůže se jej dotknout ani si jej prozkoumat. Jestliže se zákazník rozhoduje o nákupu rekreace, jediná protihodnota, kterou při zaplacení obdrží, je příslib prodávajícího, že mu v určité době dodá více či méně jasně definovaný produkt. Díky nehmatatelnosti hraje významnou roli doporučení, poněvadž službu určitým způsobem zhmotňuje. Při rozhodování co se týká nákupu produktů, zákazníci převážně ocení rady travel agentů, jelikož se domnívají, že mají více zkušeností s jednotlivými destinacemi.

## 4 Metodika

Diplomová práce se skládá z literárního přehledu a praktické části. K získání informací týkajících se rozvoje turistiky, cestovního ruchu a rozvoje města Buštěhrad byl zvolen v praktické části dotazníkový průzkum, přímý rozhovor a rekognoskace města.

Dotazník byl anonymní složen z 10 otázek, které směřovaly k získání potřebných informací týkajících se rozvoje obce Buštěhrad. U otázek č. 7, č. 9 a č. 10 byla možnost odpovědět otevřeně. U uzavřených otázek zakřížkovat pouze jednu odpověď.

Dotazník mohli respondenti ponechat přímo na místě, kde byl vyplněn, popřípadě do 31. prosince 2018 předat v informačním centru města.

Celkem bylo distribuováno 200 dotazníků. Elektronickou formou bylo rozesláno 50 dotazníků studentům středních škol žijícím v Buštěhradě. Z nichž se vrátilo 45 vyplněných.

Tištěných dotazníků bylo 150 a byly rozmístěny v městském informačním centru, kde se pohybuje nejvíce občanů, část ve vinotéce Sýpka, kde chodí obyvatelé nových satelitních částí, především nově přistěhovalých. Další byly ponechány v místní samoobsluze, zde nejvíce dochází důchodci a nezaměstnaní a poslední část u pediatra. Po vyplnění respondenty na konci zkoumaného období od července 2018 do prosince 2018 byly tištěné dotazníky vybrány zpět, z nichž se vrátilo vyplněných 129.

Celkem se zúčastnilo dotazníkové ankety 174 respondentů. Návratnost dotazníků byla téměř 75%. Výsledná data byla vložena do souhrnné tabulky, ze které byly prováděny jednotlivé výběry k vyhodnocení konkrétních otázek znázorněny v grafech. U každé oblasti bylo provedeno slovní vyhodnocení.

Hlavními otázkami dotazníku bylo zjistit, co je prioritní pro jejich život v obci Buštěhrad a zda by chtěli podpořit rozvoj turistiky, co by chtěli změnit, aby jejich obec byla více atraktivní pro turisty i pro ně samotné. Které prvky podle občanů nejvíce zhoršují kvalitu životního prostředí v obci. Která kulturní zařízení v obci postrádají. Jakou oblastí výstavby nebo kultury by se měla obec zabývat, řešit a podporovat. Které zajímavé historické objekty v obci jsou podnětem zvýšení zájmu návštěvnosti turistů. Zda jsou problémy s čistotou a vzhledem obce. Pokud ano, jaké je trápí nejvíce a které problémové části města by měly být v nejbližší době prioritně řešeny.

Průzkum týkající se především hlavní komunikace Kladenská, propojení cyklostezky s obcí Lidice, výstavbu autobusové zastávky pro nově vystavené satelitní části na okraji města a výstavbu relaxační zóny byl zvolen přímý rozhovor s obyvateli konkrétních problémových částí.

## 4.1 Dotazník

DOTAZNÍK JE ANONYMNÍ  
Rozvoj obce Buštěhrad do r. 2021

Vyplněný dotazník odevzdejte ho do 31. prosince 2018 v informačním centru obce, v případě vyplnění na místě, kde byly dotazníky předloženy k vyplnění, ponechte na daném místě.

Zakřížkujte pouze jednu otázku. U otevřených otázek č. 7, č. 9 a č. 10 uveďte svůj názor nebo návrh.

Vzdělání:  VŠ  SŠ  Vyučen Muž  Žena

1. Ekonomické zařazení:

- osoba samostatně výdělečně činná
- zaměstnanec
- důchodce
- nezaměstnaný
- ostatní

2. Úroveň a kvalita služeb v regionu:

- nedostatečná
- dostatečná
- dobrá
- výborná

Připomínky:

3. Nabídka sportu pro mládež i dospělé v regionu:

- nedostatečná
- dostatečná
- dobrá
- výborná

4. Nabídka zdravotnických služeb v regionu:

- nedostatečná
- dostatečná
- dobrá
- výborná

5. Nabídka společenského a kulturního vyžití v regionu:

- nedostatečná
- dostatečná
- dobrá
- výborná

6. Vzhled regionu:

- nedostatečná
- dostatečná
- dobrá
- výborná

7. Dopravní situace v regionu:

- nedostatečná
- dostatečná
- dobrá
- výborná

Jiná odpověď: (např.připomínky, nedostatky...).....

8. Úroveň bezpečnosti v regionu:

- nedostatečná
- dostatečná
- dobrá
- výborná

9. Cestovní ruch:

- nedostatečná
- dostatečná
- dobrá
- výborná

Jiná odpověď: .....

10. Je důležité pro váš život v obci kulturní vyžití, rozvoj obce, výstavbu relaxační zóny?

- ANO
- NE

Jiná odpověď: .....

## 4.2 Přímý rozhovor

K přímému rozhovoru bylo osloveno celkem šest respondentů, z toho byli tři starousedlíci, a tři nově přistěhovaní obyvatelé. Dotazy směřovaly na osoby různých věkových skupin (mládež, mladí lidé, kteří jsou ve fázi zakládání rodin, obyvatelé ve zralém produktivním věku, důchodci). K přímému rozhovoru budou záměrně vybráni respondenti žijící přímo v řešených částech města. První skupina žijící v ulici Kladenská. Na základě otázek, se vyhodnotí situace a zjistí se konkrétní připomínky k rekonstrukci kvůli zvýšenému hluku z dopravy. Denně touto ulicí projíždí asi 200 autobusů linky Kladno – Praha. Další zkoumanou částí bude Ořešín, nově vystavěná čtvrť na okraji obce, kde se obyvatelé snaží už delší dobu o vybudování autobusové zastávky. Třetí skupina respondentů jsou starousedlíci, kteří budou dotazováni na možnost výstavby relaxační zóny. Jejich návrhy budou zpracovány a výsledky použity k návrhu plochy a realizaci projektu.

Hlavním důvodem přímého rozhovoru bylo se zaměřit na konkrétní otázky, které by v dotazníku byly těžko měřeny. Především se jednalo o postoj k rozvoji obce a projektům města, revitalizaci ulice Kladenská, dopravní infrastruktury v obci, hlučnosti, chybějící autobusové zastávce a zájmu o propojení a sloučení místních obyvatel z nových okrajových výstaveb s rodáky. Bylo vybráno několik hlavních částí města, kde byli zvoleni respondenti k přímému rozhovoru. Hospoda u Bečvářů, nyní již zavřena, pediatrie, Městské informační centrum, obyvatelé ulice Kladenská, obyvatelé nové zástavby Ořešín a za hřbitovem.

K sestavení souboru otázek přispěla diskuze občanů města versus starostka obce na facebookovém profilu Město Buštěhrad Unofficial. Základními použitými metodami sestavení dotazníku je také odborná literatura z odborných databází, čerpána z <http://eds.b.ebscohost.com> a <https://books.google.cz>, analýza dat získaných z české a zahraniční literatury, z článků, časopisů a místního zpravodaje obce. Odborná literatura nabízí řešení, metodiky a návrhy z vlastních průzkumů.

### **4.3 Rekognoskace města**

Rekognoskační průzkum historické části města byl prováděn v průběhu celého roku ve všech ročních obdobích. Téměř všechny komunikace jsou ve velmi špatném stavu. Dle rozhovoru se starostkou obce jsou chválené projekty na revitalizaci Kladenské a Tyršovy ulice, které jsou nejvíce vytiženy. Avšak projekt na revitalizaci ulice Kladenské je nyní odložen na neurčito. Dosud nebyl vyřešen způsob snížení hlučnosti z dopravy, přesunutí autobusové zastávky a objízdná trasa pro MHD. Obyvatelé ulice jsou proti výsadbě zeleně a rozšíření chodníků podél komunikace, z důvodu omezení parkovacích míst. S tím souvisí i výstavba cyklostezky do Lidic.

Nejvíce problémové pro město je zimní období, kdy sněhová kalamita ochromila dopravu. Kladno vyhlásilo kalamitní stav a komunikace nebyly průjezdné. Po odklizení sněhu právě v ulici Kladenská nastal problém s průjezdností a parkováním. Město ukončilo na podzim 2018 projekt na výstavbu třetího rybníku a nákup dvou ploch, které budou lavat na dvou rybnících. Zde bude možné posezení. Historická stezka Buštěhradu je označena cedulkami a popisky a fotografiemi (příloha č. 1). Provází celou trasu.

Podle průzkumu města však nebyla nalezena žádná kavárna, cukrárna a restaurace. Tyto služby nyní město nemůže nabídnout. Místní hřbitov působí neupraveným dojmem, o spousta hrobů se nikdo nestará, uličky mezi hroby jsou v dezolátním stavu. Celková vzhled města je spíše neuspokojivý.

### **4.3.1 Klady města**

V obci Buštěhrad se nachází multifunkční sportovní centrum, kde je možné si vybrat z rozmanité nabídky sportovních i relaxačních aktivit. Je zde profesionální servis, špičkové sportovní vybavení a komfortní zázemí, které přispívá k tomu, že sport je o to větší zábava a radost. Je určeno pro amatérské i profesionální sportovce, také maminky s dětmi nebo aktivní seniory. Město pořádá koncerty, letní kino v zámeckém parku, divadlo, je zde turistické informační centrum v objektu zámku i několik zajímavých historických památek.

### **4.3.2 Nedostatky města**

Podél celé komunikace Kladenská, která začíná od Lidic a prochází celým městem až ke Kladnu, stojí staré neopravené domy, bez nové fasády nebo úpravy, nelemuje ulici téměř žádná zeleň a povrch cesty je ve špatném technickém stavu. Je velmi vytížená dopravní infrastrukturou MHD Kladno – Praha. Samozřejmě to značně obtěžuje obyvatele, kterým autobusy zastavují u domu, kde jsou zastávky asi metr od oken. Chodníky jsou určeny pouze pro chodce, ale nepoužitelné pro jízdu s kočárkem. U každého začátku i konce stavení je v chodníku odtok vody z rýny (příloha č. 5 a 6) který není v rovině s dlažbou. Takže neustále kočárek zastavujete a složitě přejíždíte „odtoková koryta“. Jedno z řešení jak snížit hluk, při rozjíždění MHD z autobusové zastávky u domu jednoho z respondentů, je přesunout zastávku na okraj města, kde nejsou rodinné domy. Je to zhruba o 200 metrů dál. Druhá zastávka by zůstala u pizzerie a třetí je v projektu revitalizace Kladenská plánována u hřbitova na začátku města od Lidic. Bohužel projekt na revitalizaci Kladenské byl pozastaven.

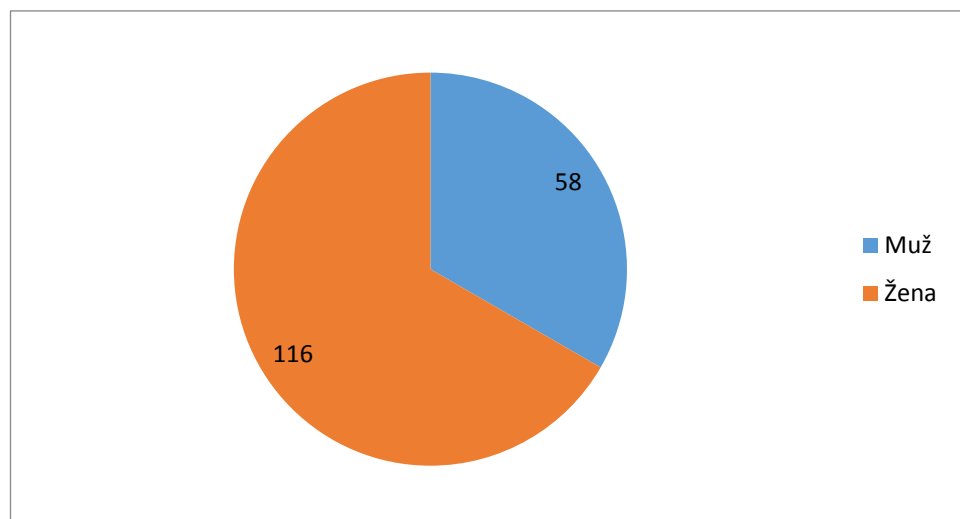


## 5 Výsledky

Na základě výsledků průzkumu, bude možné určit aktuální situaci města. Jaké jsou stavby občanské vybavenosti pro obchod a služby, sportovní a tělovýchovné, kulturní, cestovní ruch a veřejné stravování.

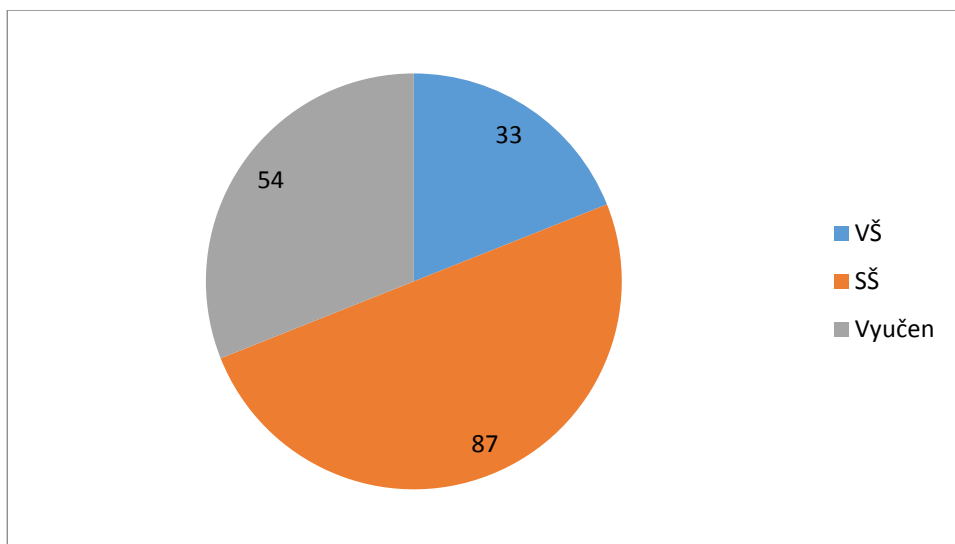
Z hlediska věkové skladby, jde o obydlí s věkovým průměrem 38,2 let dle statistiky, viz tabulka č. 6 To je způsobeno faktem, že městečko zaznamenalo v několika posledních letech, ve spojení s rozvojem bytové výstavby, rychlý nárůst počtu obyvatel, především mladých lidí. Důvodem koupi pozemku nebo novostavby byla výhodnější cena a dopravní dostupnost do hlavního města.

### 5.1 Dotazníkový průzkum



Obrázek 5 - Respondenti 116 žen a 58 mužů.

Převážně vyplnily dotazník ženy. Je tedy zřejmé, že ženy více zajímá průzkum situace v obci a její rozvoj. Jsou statisticky více komunikativní nežli muži. Naopak v řízeném rozhovoru bylo ochotno odpovídat na otázky více mužů. Na místa, kde byly dotazníky ponechány k vyplnění, je zřejmé, že více navštěvují ženy. Předpokladem je, že návštěvnost u pediatra bude více ze strany žen na mateřské nebo rodičovské dovolené. Do obchůdku s potravinami podle vlastního průzkumu zavítají také převážně ženy. ICM a Vinotéka sýpka má návštěvnost vyrovnanou (Obrázek 6).



Obrázek 7 - Rozdělení skupin respondentů podle vzdělání.

Vzdělání: VŠ - 33 SŠ - 87 Vyučen – 54

Odpovídala větší část respondentů se středoškolským vzděláním. Z toho lze usoudit, že VŠ vzdělaní lidé, nenavštěvují dané místa, kde byly umístěny dotazníky (Obrázek 6). To potvrzuje i tabulka č. 1, kde ze statistiky lze vidět, že největší podíl obyvatel v obci je se středoškolským vzděláním.

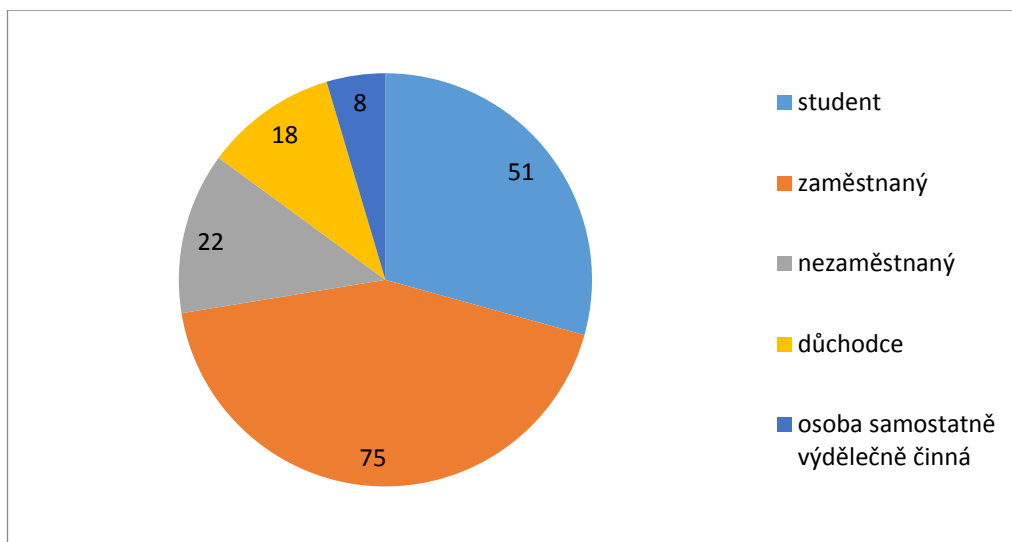
Tabulka č. 1 Obyvatelstvo Buštěhradu podle nejvyššího ukončeného vzdělání

		Celkem	muži	ženy
Obyvatelstvo ve věku 15 a více let		2 386	1 126	1 260
z toho podle stupně vzdělání	bez vzdělání	8	5	3
	základní včetně neukončeného	366	115	251
	střední vč. vyučení (bez maturity)	696	401	295
	úplné střední (s maturitou)	805	357	448
	nástavbové studium	67	25	42
	vyšší odborné vzdělání	44	19	25
	vysokoškolské	323	169	154

Zdroj: (<https://www.kurzy.cz/obec/bustehrad/stats-PU-SLDB-2-stranka/>)

Ve vzdělanostní skladbě obyvatel obce Buštěhrad převládají úplné střední s maturitou (počet 805) a střední vč. vyučení bez maturity (počet 696) - (Tabulka č. 1).

Tedy nejčetnější jsou obyvatelé se střední školou bez maturity, což je pro vesnické oblasti charakteristické. Zde se neklade takový důraz na vzdělání jako ve velkých městech. Naopak se navyšuje počet vysokoškolsky vzdělaných občanů, to koresponduje s trendem celé ČR.



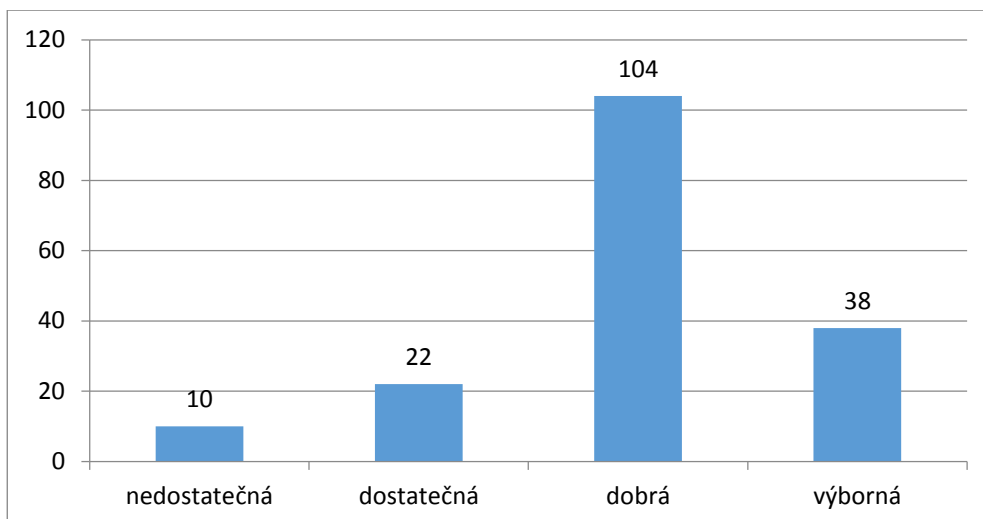
Obrázek 7 – Otázka č. 1 Ekonomické zařazení

Nejpočetnější skupinou respondentů jsou zaměstnaní (75) následně skupina ostatní, kde se vrátily téměř 100% vyplněné dotazníky od studentů. Skupiny skoro vyrovnané jsou důchodci (18) a nezaměstnaní (22). Nejmenší zastoupení mají osoby samostatně výdělečně činné (8), (Obrázek 7) a (Tabulka č. 2).

Tabulka č. 2 Buštěhrad - Obyvatelstvo podle ekonomické aktivity – statistika 2018

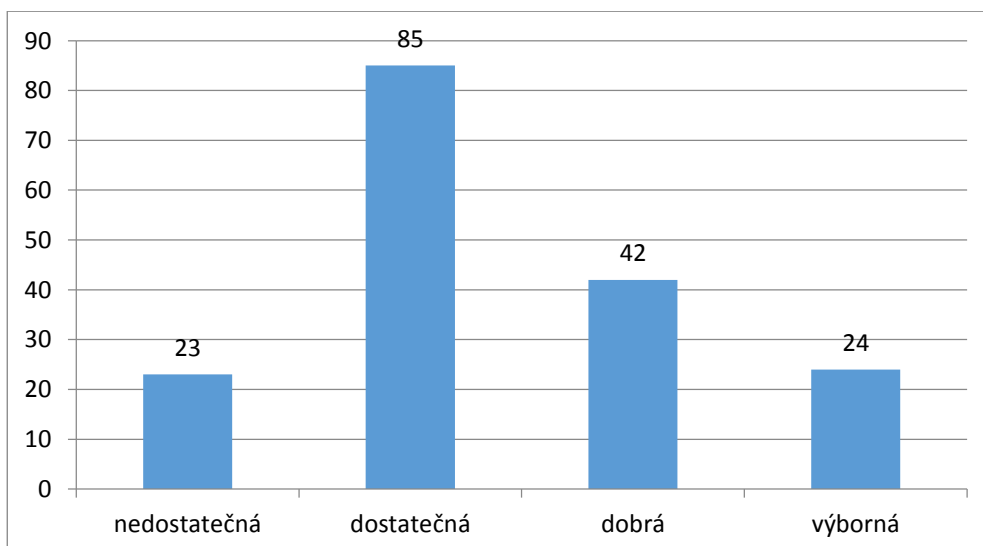
Ekonomicky aktivní celkem		1 514	785	729	
v tom	zaměstnaní	1 395	726	669	
	z toho podle postavení v zaměstnání	zaměstnanci	1 079	529	550
		zaměstnavatelé	48	34	14
		pracující na vlastní účet	191	129	62
	ze zaměstnaných	pracující důchodci	58	25	33
		ženy na mateřské dovolené	42	-	42
nezaměstnaní		119	59	60	
Ekonomicky neaktivní celkem		1 267	544	723	
z toho	nepracující důchodci	524	204	320	
	žáci, studenti, učni	380	190	190	
Osoby s nezjištěnou ekonomickou aktivitou		103	50	53	

Zdroj: (<https://www.kurzy.cz/obec/bustehrad/stats-PU-SLDB-6-stranka/>)



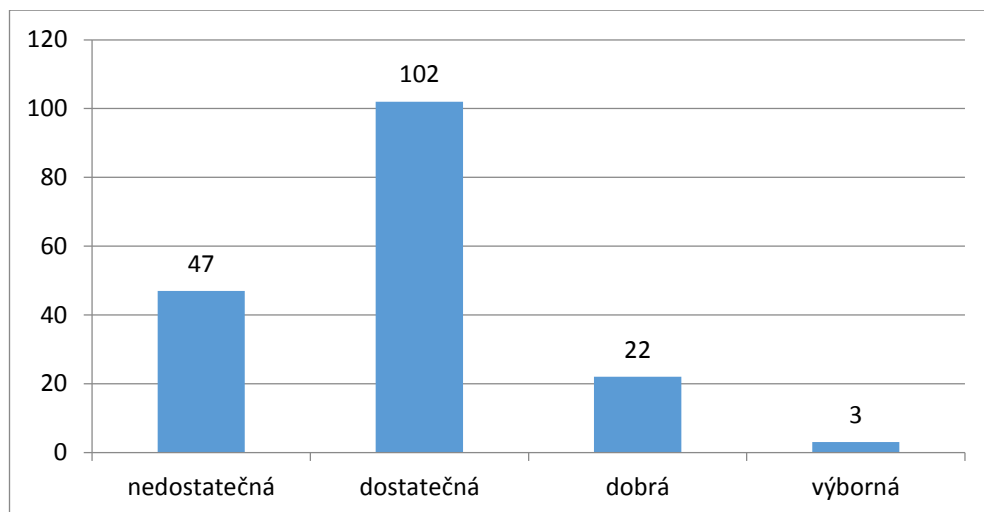
Obrázek8 - Otázka č. 2 Úroveň a kvalita služeb v regionu.

V této části dotazníku respondenti měli ohodnotit služby v regionu (Obrázek 8). Výsledky ukazují, že respondenti jsou spokojeni se službami v regionu. Pozitivně odpovědělo 104 dotázaných. Veškeré služby zajistí nedaleké město Kladno, které je vzdálené cca 3 km od Buštěhradu. Nejvíce vytěžované služby dle průzkumu jsou čtyři autoservisy. Obchody večerky smíšené zboží jsou ve městě čtyři, restaurace dvě, ty bohužel nejsou příliš určeny k příjemnému posezení. Cukrárna na základě rozhovoru s respondentem, nemá kvalitní sortiment a masna zavírá již v 16 hodin. Služby jsou velmi omezené v obci.



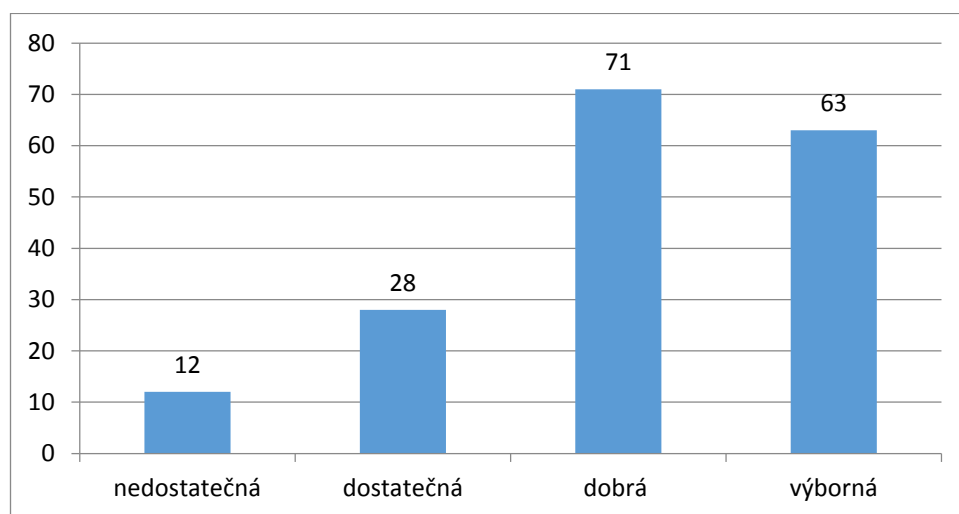
Obrázek9 - Otázka č. 3 Nabídka sportu pro mládež i dospělé v regionu.

Přímo v obci je sportovní zařízení s širokou nabídkou možností, taktéž tenisové kurty. Město má tenisové kurty, které využívají i obyvatelé okolních obcí. Sportovní areál s širokým využitím a možnostmi sportu navštěvují i obyvatelé části Prahy 6 z nedaleké Ruzyně. Zejména na squash dle průzkumu bývají kurty těmito návštěvníky značně využívány (Obrázek 9).



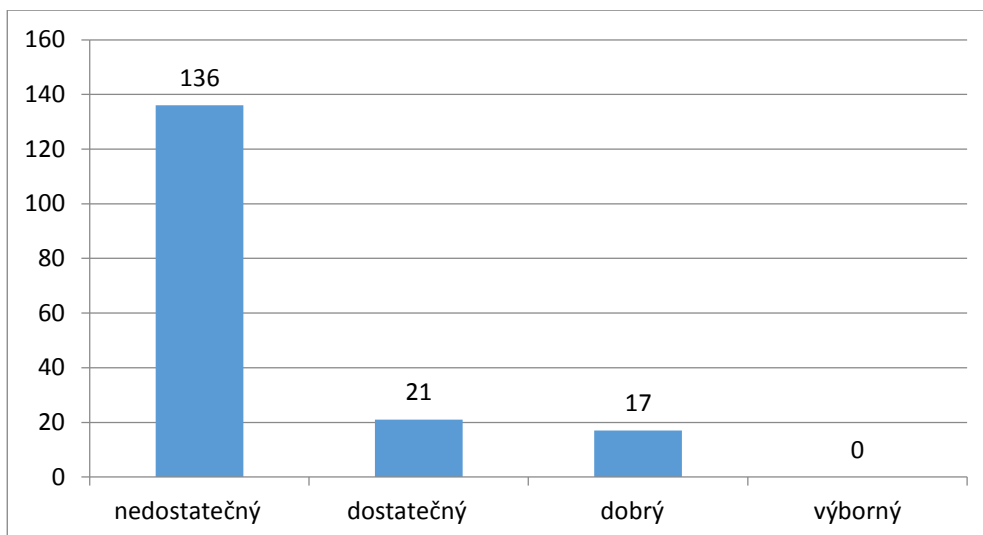
Obrázek10 - Otázka č. 4 Rozvoj obce a regionu.

Obyvatelé obce byli dotazováni na stav rozvoj obce a byl vyhodnocen jako dostatečný (Obrázek 10). Jako dostatečný zaškrtno celkem 102 respondentů. Z nichž nebyli žádní studenti. Ti ohodnotili stav za nedostatečný. Z průzkumu této práce vyplívá rozvoj obce jako nedostatečný. Je to známka toho, že obyvatelé nemají dostatečné ambice k tomu, aby město se začalo více rozvíjet. Stačí jim stav, jaký nabízí současná situace.



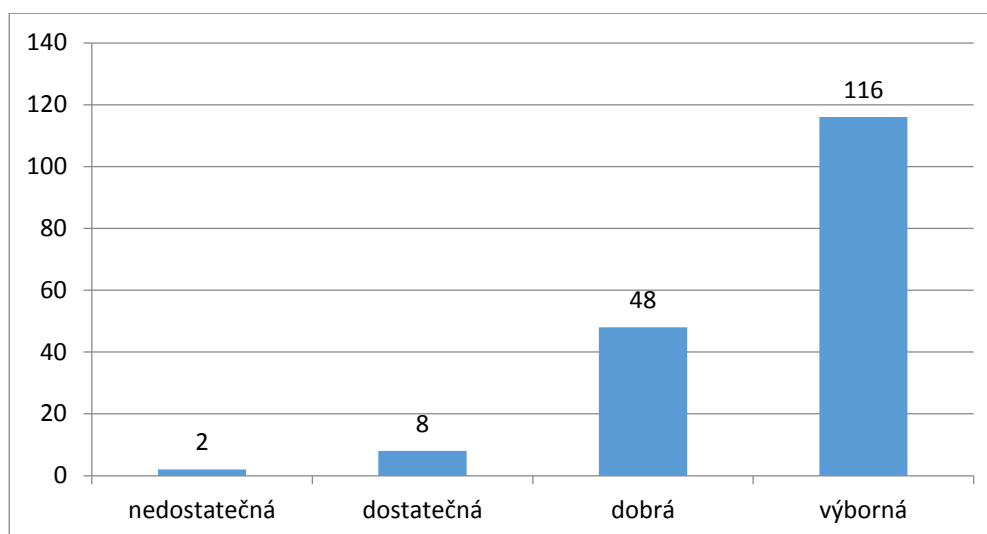
Obrázek11 - Otázka č. 5 Nabídka společenského a kulturního vyžití v regionu.

Kulturní vyžití považují obyvatelé města za dostačující. Převážná část respondentů odpověděla na otázku kulturního vyžití v regionu za výbornou (63) a dobrou (71). Což podle pořádaných akcí města Buštěhrad a Kladna by mohla být reálná informace (Obrázek 11).



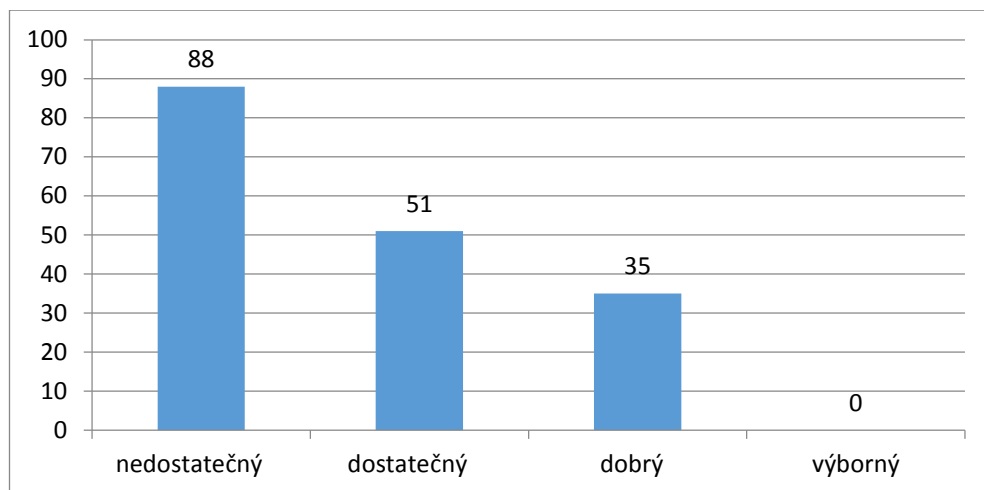
Obrázek 12 - Otázka č. 6 Vzhled města Buštěhrad.

Spokojenost se vzhledem města nemá příliš kladné hodnocení. Hlavní komunikace Kladenská, by měla upoutat svým vzhledem na první pohled. Působí opačným dojmem, téměř všechny komunikace jsou v dezolátním stavu. Chybí výsadba zeleně (Obrázek 12).



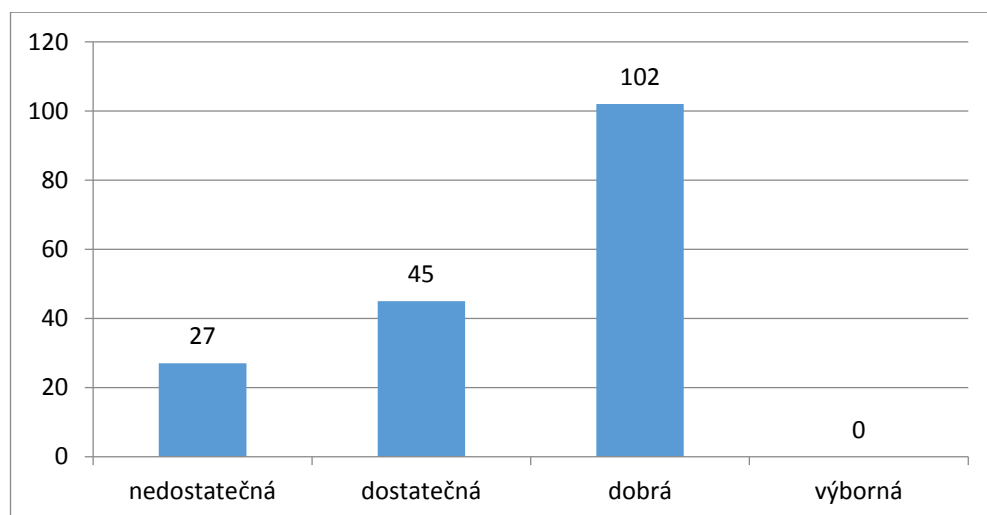
Obrázek 13 - Otázka č. 7 Dopravní situace v regionu.

Frekvence MHD je zde velmi dobrá a častá naopak je zde problém s hlučností a prašností na ulici Kladenská. Naopak respondenti, kteří se vyjádřili i v otevřené části otázky č. 7, uvedli nejčastěji značný provoz v obci v ulici Kladenská. Někteří respondenti uváděli zvýšenou dopravu také na ulici Tyršova. Z odpovědí je zřejmé, že by obyvatelé Buštěhradu uvítali nějaké řešení MHD (Obrázek 13).



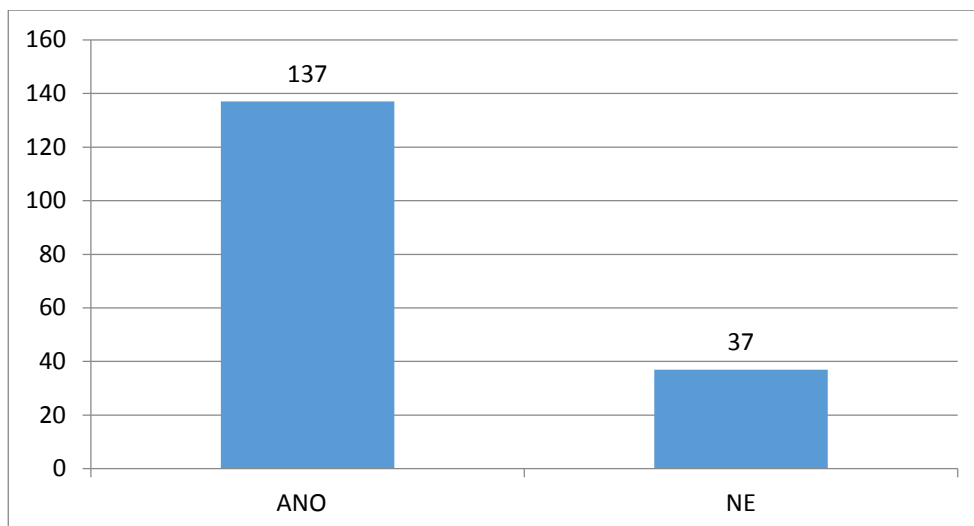
Obrázek 14 - Otázka č. 8 Cestovní ruch.

S velkou převahou nedostačujícího hodnocení se potýká cestovní ruch v obci (Obrázek 14). Za nedostatečný byl vyhodnocen cestovní ruch obce. Většina respondentů souhlasilo s nedostatečnou mírou, tuto možnost volili převážně studenti a zaměstnaní (88). Opakem výborný neoznačil ani jeden respondent.



Obrázek 15 - Otázka č. 9 Úroveň bezpečnosti v regionu.

Na bezpečnost není velká kritika. Město je klidné a tiché. Jelikož není ekonomicky na vysoké úrovni, není zde důvod k domovním krádežím a cílem útoků. Lidé jsou zde celkem přátelští a nejsou žádné skupiny obyvatel, které by narušovaly bezpečnost života obyvatel. Doprava není hektická, řidiči dodržují rychlost a krom autobusové dopravy není tak frekventovaná. Obyvatelé, kteří dojíždí za prací, žijí v okrajových částech města, tudíž do centra nikdy nezajíždějí. Region Kladenska nebyl v dřívějších letech bezpečný, avšak nyní se situace hlavně Kladna zmírnila (Obrázek 15).



Obrázek 16 - Otázka č. 10 Je důležité pro váš život v obci kulturní vyžití, rozvoj obce, výstavbu relaxační zóny?

Poptávka po relaxační zóně je převažující nad těmi, co odpověděli záporně. V otevřené části otázky bylo zaznamenáno několik návrhů výstavby. 86 respondentů navrhovalo zámeckou zahradu v přední části, kde je zároveň MIC s kavárnou a MÚ. Další volná plocha byla navržena (3) respondenty u autobusové zastávky v prostoru parčíku, který není nijak upraven. Avšak zde by relaxační zóna vhodná příliš nebyla z důvodu hluku z dopravy. 11 respondentů navrhlo místo u rybníka, kde by mohly být příjemné posezení, bohužel plocha není dostatečně rozsáhlá pro výstavbu takové zóny (Obrázek 16).

### 5.1.1 Vyhodnocení dotazníkového průzkumu

Sečtením dat z dotazníkového průzkumu a vyhodnocení této ankety byly zjištěny kladné stránky obce, jako je dostatek kulturních a sportovních možností, bezpečnost, služby a dopravní infrastruktura byla velmi pozitivně hodnocena. Naopak rozvoj turistiky, vzhled obce a cestovní ruch mělo negativní hodnocení. Požadavek na výstavbu relaxační zóny byl téměř u 75% respondentů pozitivní. Byla respondenty navržena vhodná plocha pro umístění v prostoru zámeckého parku.

Po dokončení rekonstrukce zámku, by byla jistě využívána nejen domácími ale i turisty. V ICM by se mohlo navýšit jedno pracovní místo v kavárně, Nyní je v ICM zaměstnána jedna osoba. Což je zatím dostačující.



## 5.2 Přímý rozhovor

Byl proveden přímý rozhovor s několika obyvateli města. Byl směřován na problematiku oblasti a rozvoj obce. Bylo vybráno šest respondentů. Oproti dotazníkovému průzkumu, kde z větší části odpovídaly ženy, přímého rozhovoru byli ochotni se účastnit muži. Záměrně byli vybráni respondenti z lokalit, které jsou předmětem studia této práce k dosažení rozvoje turistiky v obci. Byly pokládány všem respondentům stejné otázky týkající se rozvoje obce, rekonstrukce města, propojení cyklotrasy s obcí Lidice a možnosti výstavby relaxační zóny.

### 5.2.1 Přímý rozhovor s jednotlivými respondenty

Respondent č. 1 je obyvatel ulice Kladenská, který bydlí přímo u autobusové zastávky. Denně zde projede dle jízdního řádu cca 200 autobusů. Potýká se s velkým hlukem z motorů a prašností. Apeluje na starostku města, aby tato situace byla řešena objízdou trasou. Rozvoj obce nebyl pro něj dostatečný. Poukázal na ukončení provozu místní restaurace u Bečvářů. Relaxační zónu by navrhoval projektovat v zámeckém parku.

Respondent č. 2 bydlí taktéž v ulici Kladenská. Řeší problém s parkováním v případě, rekonstrukce ulice dle projektu obce, kdy by měla být podél ulice vysazena zeleň. Jeho názor je ten, že se zúží tím šířka vozovky a průjezdnost autobusů v obou směrech, v případě, že se potkají, bude toto nemožné. Dále podotýkal parkování podél komunikace v době sněhové kalamity, kdy technické služby sních odhrnul do stran, a nebylo možné zaparkovat. Relaxační zóna by podle tohoto respondenta byla vhodná v okolí rybníků.

Zde je možné navrhnout řešení, odhrnout si sních před vlastním domem, k možnému zaparkování. Projekt rekonstrukce ulice Kladenské a výsadba zeleně, by přispěla k významnému zkrášlení obce. Tato hlavní komunikace mezi Prahou a Kladnem by mohla být pro turisty velmi atraktivní. Zejména, když bude v rámci projektu vybudována cyklostezka propojena s Lidicemi.

Respondent č. 3 pracuje denně v této ulici, je rodák, ale nebydlí přímo u této komunikace. Na dotaz zda by byl pro změnu navrhovanou městem, část ulice Kladenské přestavět na pěší zónu, vidí jako nereálnou a velmi problematickou. Vzhledem k vysoké frekvenci MHD, by objíždění zadními úzkými uličkami nebylo žádné řešení a spíše by vznikl další problém.

Možným řešením je jednosměrný provoz, což by mohlo s výsadbou zeleně a parkováním podél komunikace být vyhovující řešení. Naskýtá se otázka, kudy vést trasu v opačném směru. Relaxační zónu by navrhoval v prostoru zámeckého parku z části hlavního vstupu do objektu, kde se nachází MIC a MÚ.

Respondent č. 4 je obyvatel nově vystavené části na okraji města. Je to otec dvou dětí, kteří dojíždějí do okolních škol. Jeho požadavek na rozvoj obce vede taktéž i infrastrukturu. Nejbližší autobusová zastávka je až ve městě. Respondent si stěžuje, že obyvatelé této části řeší už dlouhou dobu zřízení autobusové zastávky v této lokalitě u hřbitova. Obyvatelé těchto částí, zřídka dochází do centra. Jezdí za prací především do hlavního města.

O relaxační zónu ve městě nejeví zájem, část Ořešín má nově vybudovaný park pro rodiče a děti. Jediný problém vidí v bezohlednosti lidí, kteří pouští své psy bez zajištění. Došlo již k pokousání jedné osoby.

Respondent č. 5 je obyvatel nově vystavené části před hřbitovem, který rozvoj obce nehodnotí příliš kladně. Poukazoval na nedostatečný svoz tříděného odpadu, kdy papírové kartony jsou všude v okolí kontejnerů. Chybějící autobusová zastávka i propojení cyklostezky byl také hlavní nedostatek obce. Relaxační zónu navštěvuje v parku Ořešín. Uvítal by výstavbu takové zóny v centru města. Jako návrh takového místa navrhl také zámecký park při MIC, kde je možné si zakoupit občerstvení a prostor je ohraničen stavbou.

Respondent č. 6 je obyvatel nově vystavené části Ořešín. O rozvoj města se v podstatě nezajímá. Dojíždí za prací do Prahy a vrací se večer. Víkendy odjíždí za rodinou na Moravu. Poukazuje na chybějící autobusovou zastávku u hřbitova. Nepříliš častý svoz tříděného odpadu a hromadění se kartonů kolem kontejnerů. Zavírací doby obchůdků na ulici Kladenské. Například masna zavírá již v 16 hodin. Cukrárna na ulici Kladenské sice je, ale nabízený sortiment je podle jeho názoru nekonsumovatelný. Chybí pekárna. Dále poukazuje na dezolátní stav hřbitova. Respondent uvedl příklad, kdy navštívil kulturní akci konkrétně jarmark, kde se shlukovali pouze rodáci města. Při jejich příchodu nebylo prakticky možné cokoli již zakoupit k občerstvení. Skupiny rodáků byly uzavřené a obyvatelé Ořešína usoudili, více akce pořádané městem nenavštěvovat. Respondent vyhodnotil situaci rozvoje města jako neřešitelnou a spíše vidí odpor pro rozvoj ze strany domácích. Nemá zájem se podílet na rozvoji a svůj kulturní život směřuje na nedaleké Dejvice, kde převážná většina obyvatel Ořešína pracuje.

### **5.2.2 Vyhodnocení přímého rozhovoru**

Respondenti přímého rozhovoru se shodli na nutné revitalizaci ulice Kladenská a s tím spojené zřízení autobusové zastávky v okrajové části města Ořešín. Bohužel dle rozličných názorů místních obyvatel této komunikace a s tím spojená také velmi finančně i časově náročná rekonstrukce se zatím neví, kdy skutečně k realizaci dojde. Bude nutná spolupráce s majitelem komunikace (což je Krajská správa a údržba silnic), správci sítí ČEZ, vodárny, apod.), apod. Převážná většina respondentů navrhla výstavbu Relaxační zónu v prostoru zámku.

## 5.3 Vyhodnocení silných a slabých stránek města

### Klady:

- Příznivé umístění v blízkosti hlavního města 19 km od Prahy.
- Místní centrum veřejné správy, společenského a kulturního života.
- Dopravní dostupnost. Město je na trase Praha – Kladno, kde jezdí MHD Praha.
- Vysoká bytová výstavba viz (Tabulka č. 4).
- Nízká nezaměstnanost. Nedaleké letiště Václava Havla a hlavní město přispívá k nízké nezaměstnanosti.
- Zachováno množství památek. Město Buštěhrad má zpracovány projekty na revitalizaci historických památek.
- Vhodné podmínky pro růst cestovního ruchu. Hlavním poutačem je barokní zámek, muzeum Oty Pavla a historická stezka Buštěhradského hradu.

Přehled výstavby satelitních částí na okraji města developery viz (Tabulka č. 4)  
V roce 2019 se dokončuje poslední schválená výstavba.  
Další stavební povolení již nebylo městem schváleno.

Tabulka č. 4 **Bytová výstavba**

<b>Dokončené byty</b>	Byty	Rodinné domy
2013	29	27
2014	32	32
2015	58	57
2016	24	21
2017	32	32

Zdroj: (<https://infosystem.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=113887>)

### Zápory:

- Přetížení automobilovou dopravou. Stížnosti na hluk velmi frekventované MHD.
- Zatížení životního prostředí emisemi a hlukem z dopravy.
- Nevyhovující kapacita míst k parkování.
- Nedostačující cyklotrasy. Již zpracovaný projekt na výstavbu cyklostezky Buštěhrad – Lidice.
- Chybí plány rozvoje cestovního ruchu.
- Nedostatečný výběr obchodů pro turisty. Prakticky žádné obchody.
- Neuspokojivá ubytovací kapacita. Není nabídka.

### **Jaké hrozby je možno očekávat v následujících letech:**

- Nárůst automobilové dopravy.
- Nepřiměřený nárůst rodinných domů v okolí města. Developerské výstavby.
- Nečinnost ze strany občanů se podílet na správě města.
- Nedostatek zeleně ve městě. Proti výsadbě zeleně v ulici Kladenská jsou proti obyvatelé této ulice.
- Nárůst špatných stavů technické infrastruktury.

## **5.4 Rekognoskační průzkum**

Na základě vlastního průzkumu města bylo zjištěno, že město si zachovalo řadu historických míst. V minulých letech proběhlo několik projektů na revitalizaci a zkrášlení města. Nyní je v rekonstrukci zámecké křídlo, které je v majetku města Buštěhrad. Město se snaží získat další dotace na nové projekty rozvoje obce.

## **5.5 Vyhodnocení rekognoskačního průzkumu**

Buštěhrad je velmi přitažlivé historické místo. Uchovalo si nádherné historické jádro, kde vyniká barokní zámek s parkem. Je zde bývalý pivovar a tři rybníky. Poskytuje služby a řadu různých památek a zajímavostí. Jedno z význačných místní je čtvrť Starý Hrad, která vznikala od 17. století, vestavěním drobných domků do rozsáhlé ruiny hradu. Tato nejúrodnější oblast je částí české kotliny. Byla obydlena prvními zemědělci zhruba od 5500 př. n. l. až do současnosti. Nabízí pro návštěvníky řadu historických míst.

### **5.5.1 Charakteristika města a regionu**

Do tohoto kraje patří i Buštěhrad. Město má velké množství archeologických nalezišť a téměř ze všech epoch zemědělského pravěku a také významné množství pravěkých sídlišť a pohřebišť, které vyčkávají na své objevení. Osídlení území dnešního Buštěhradu probíhalo neustále po celá tisíciletí. Vývoj města nebyl zastaven ani v raném středověku, kdy byl v srdci Evropy rozvíjen Přemyslovský stát.

V současné době je v přípravě několik revitalizačních projektů na území města a nový územní plán. Vzniká nová obytná zástavba na okraji města. Buštěhrad se postupně pozměňuje z chátrajícího se města postiženého průmyslem na zelené město s dobrými předpoklady pro život. Město se stará o své historické památky a snaží se rozvíjet společenský a kulturní život (<https://www.mestobustehrad.cz/turista/http://nsmascr.cz/o-nas/mistni-akcni-skupiny/>)

.

### 5.5.2 Stav obyvatel Buštěhradu

Sociodemografická skladba vystihuje zhodnocení obyvatel obce podle jejich postavení a role z mnoha různých aspektů, jako jsou např. sociálně demografické, profesní, sociálních a kulturních. Zvolené ukazatele přispívají k identifikaci nejpodstatnějších charakteristik struktur obyvatel. Tyto ukazatele společně s dalšími jevy odrážejí kvalitu života ve vzdělanosti, v zaměstnanosti, nezaměstnanosti, sociální a socioekonomické struktuře obyvatel (Minařík 2000).

Tabulka č. 6 **Stav obyvatel Buštěhradu**

Období	31. 12. 2017			
		<b>Celkem</b>	<b>Muži</b>	<b>Ženy</b>
Počet obyvatel		3 407	1 645	1 762
v tom ve věku (let)	0-14	746	377	369
	15-64	2 163	1 054	1 109
	65 a více	498	214	284
Průměrný věk (let)		38,2	37,1	39,3

Zdroj: (<https://regiony.kurzy.cz/bustehrad/stats/>)

Z tabulky č. 6 je zřejmé, že počet obyvatel ubývá, ačkoliv je z průzkumu jasné, že se město rozrůstá. Je to způsobeno tím, že lidé se přirozeně stěhují, avšak nově přistěhovalí nemají ve městě trvalé bydliště. Zůstávají rodáci, kteří jsou vůči městu patrioti. Oproti tvrzení Bečky a kol. (2010) se prokázalo, že místní rodáci mají k místu svého bydliště silný vztah.

Na základě z analýzy podmínek obce Buštěhrad bylo shodně s tvrzením Šolcové (2006) shledáno, že majoritní část ekonomicky aktivního obyvatelstva dojíždí za prací mimo svoji obec, zvláště do blízkých krajských měst Kladna, případně Slaný a samozřejmě nejvíce do hlavního města do Prahy.

### 5.5.3 Místní akční skupina

Místní akční skupiny (dále jen MAS) jsou občanské spolky nebo obecně prospěšné organizace složené nejméně z 50% z místních a z méně jak z 50% členů ze státní sféry a komunální. Do struktury MAS je nutno vtáhnout ženy a mladé lidi. Pro členy MAS je podmínka mít v daném mikroregionu bydliště, dům, byt nebo v něm musí působit. Nejdůležitějším posláním MAS je aktivizace občanů daného mikroregionu, budování společenství, slučování lidí a posila dobrovolné činnosti. Podmínky pro existenci MAS: geograficky ucelená oblast, hustota obyvatel do 150 obyvatel/km<sup>2</sup>, min. 10000 – max. 100000 obyvatel, za členy lze považovat obce a města do 30 000 obyvatel. MAS nabývají peněžní zdroje, hlavně z podnětu Leader (<http://nsmas.cz/o-nas/mistni-akcni-skupiny/>).

Ty poté následně přerozdělují uchazečům podle jasné bodové stupnice. Aby mohla MAS, získat finanční prostředky, musí zpracovat strategii rozvoje, musí být aktivní, nápáditá a iniciativní. (Hudečková et al. 2006) si myslí, že MAS jsou významnou budoucností pro rozvoj venkova.

Zastoupení mužů a žen je v obcích MAS poměrně vyrovnané. Podíváme-li se na strukturu obyvatel MAS z hlediska věku, zjistíme, že území MAS je převážně mladé, což je způsobeno tím, že se do území stěhují spíše mladší lidé s dětmi.

Zájem o bydlení na území MAS je zdokumentováno dle vývoje v čase v počtu nových výstaveb a rekonstrukcí v průběhu desetiletých intervalů. Tento vývoj se ještě dále akceleruje. Neočekává se ústup z tohoto trendu. Překotná výstavba s sebou nese i mnohá rizika týkající se životní prostředí.

Intenzita bytové výstavby v obcích MAS vždy odpovídá velikosti obce a její a celkové ekonomické situaci. Největší množství dokončených bytů je každoročně v Hostivici a Unhošti. Nezanedbatelná výstavba proběhla v několika etapách i v Buštěhradě. Nyní probíhá dostavba posledního projektu zastavení neobydlených ploch na okraji města. Ve 12 z 16 obcí MAS se nachází mateřská i základní škola.

V Buštěhradě mimo MŠ je zřízena dětská skupina, kde lze umístit děti již od 1 roku. Což je pro pracující rodiče, kteří dojíždí za prací do okolních měst zejména do Prahy velkým pomocníkem. Cenová relace se pohybuje níže než v dětských skupinách v hlavním městě. Nicméně, pracovní doba je taktéž omezena. Okres Kladno se dělí na dva správní obvody obce s rozšířenou působností a to Kladno a Slaný (obrázek č. 6) (<http://maskpz.cz/>).

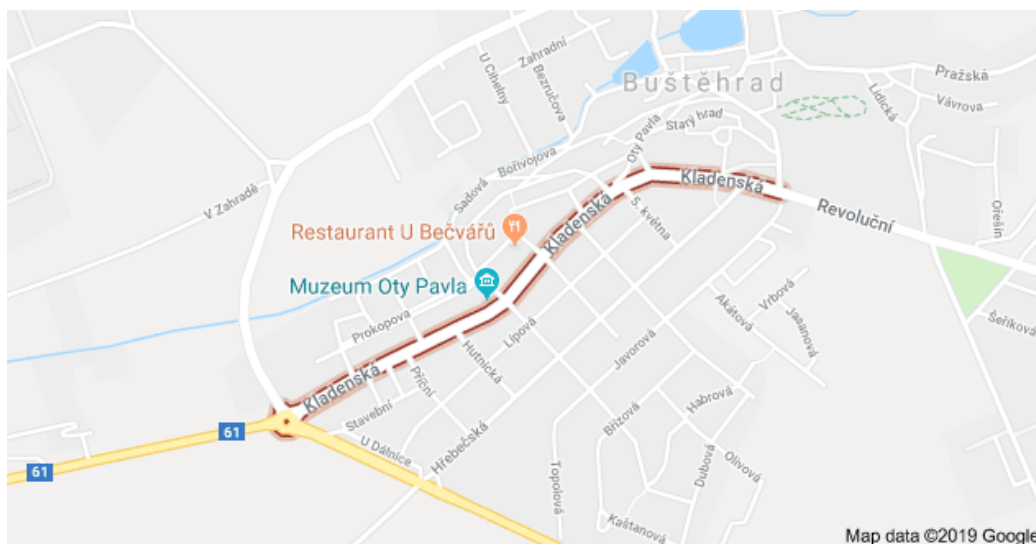
#### **5.5.4 Projekty a dotace**

Priority při uskutečnění projektů určuje zejména jejich nutnost jako je havárie, nebo naléhavost řešit nějaký stav. Je potřeba důkladně odůvodnit akutní stav a získat na projekt dotaci.

Nejdůležitějšími zájmovými projekty této práce jsou především projekty ve spojení s možným nárůstem turistů.

- Obnova východního zámeckého křídla pro praktickou školu a školské poradenské zařízení. Doba realizace: 2020-2022.
- Návrh obnovy zeleně v etravilánu města Buštěhrad. Doba realizace: 2019 – 2020.
- Cyklostezka a stezka pro pěší Buštěhrad – Lidice. Doba realizace: 2019 – 2020.
- Oprava kapličky sv. Maří Magdalény – Náměstí. Doba realizace: Duben - září 2019.
- Revitalizace Kladenské ulice (obrázek č. 17). Doba realizace: Zatím neurčeno.

Výstavba cyklostezky mezi Buštěhradem a Lidicemi na Kladensku se zahájí, až se podaří získat dotaci. Sloužit bude i chodcům. Obtíže s vykupováním pozemků, kupříkladu v jejich zatížení exekucí, již jsou vyřešeny, přípravu tím zdržely (<https://www.mestobustehrad.cz/meu/projekty-dotace/>).



Obrázek 17 - Ulice Kladenská (Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz))

Komunikace Kladenská je zatím neřešitelným problémem města. Projekt na rozšíření chodníků a výsadby zeleně podél cesty byl obyvateli ulice zamítnut s negativními argumenty. Projekt bude přepracován. Po schválení zastupitelstvem obce, jakým způsobem bude řešena revitalizace a snížení hluchnosti z MHD se zpracuje nový návrh.

### 5.5.5 Turistika v Obci Buštěhrad a okolí



Obrázek 18 - Turistické zajímavosti regionu

Zdroj: (<https://infosystem.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=113887>)

Kladensko je část Českého masivu, Křivoklátské vrchoviny vrchoviny Džbán (obrázek č. 18). Vysoký vrch u Malých Kyšic má nejvyšší nadmořskou výšku v okrese (486 m n. m.). Vodu z této oblasti odvádí několik malých potoků, jež se slévají v Zákolanský potok a ten ústí do řeky Vltavy.

Okres Kladno není turisticky přitažlivý. Nicméně se zde nalézají řada míst, která stojí za to navštívit. Nalézají se zde zbytky přemyslovských správních hradů Budeč a Libušín. Památkou z období románské je rotunda sv. Mikuláše ve Vrapicích.

Kladensko je známé těžbou uhlí. Počáteční pokusy o těžbu uhlí probíhaly v roce 1570 na Buštěhradském panství u Vrapic. Poblíž Kladna je možné zavítat do hornického skanzenu Mayrau. V budoucnu by měla být mezi Kladnem a Prahou vystavěna moderní železniční rychlodráha s odbočkou na ruzyňské letiště (<https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/4331/bustehrad/vylety-turistika/>).

### 5.5.6 Významné památky v Buštěhradě

Informační tabule se nachází na několika místech města. Z nich je možné podle čísel a agendy vyhledat zájmový objekt (Obrázek 19).



Obrázek 19 – Mapa Buštěhradu (Fotografie pořízena informační tabule v obci Buštěhrad. Autor obrázku: Naděžda Zámečnicková)

Na Kladenské ulici v Buštěhradě je možné navštívit nově zrekonstruované muzeum Oty Pavla. Muzeum bylo realizováno členy spolku “Buštěhrad sobě” pod vedením ak. mal. Michala Cihláře, ak. mal. Veroniky Richterové a Mgr. Ivony Kasalické.

Buštěhradské muzeum Oty Pavla (obrázek 20) u Rotta vznikalo v období od listopadu 2001 do března 2002 a expozice byla vytvořena díky veliké spolupráci s příbuznými, přáteli, buštěhradskými pamětníky i dosud žijícími hrdiny knížek Oty Pavla. (<https://www.mestobustehrad.cz/historie/>)



## 34 Buštěhradské muzeum Oty Pavla



V prosinci 2015 bylo muzeum přestěhováno do větších prostor, které spolku nabídlo město Buštěhrad. Přízemí budovy zvané Seifertovna (též U Seifertů) umožnilo původní expozici rozšířit o další předměty – v současné době si můžete v muzeu prohlédnout více než 1000 předmětů a dokumentů ze života a díla slavného spisovatele, část expozice je věnována historii města Buštěhrad.

*Pohled do nové expozice.*



Buštěhradské muzeum Oty Pavla, které vzniklo z iniciativy o.s. Buštěhrad sobě, bylo slavnostně otevřeno 31. 3. 2002. Původní umístění bylo v domě U Rotta (Palackého 56), jen kousek od domku, kde se narodili Pavlovi prarodiče a jeho otec.

**ZAJÍMAVOST:** Autor expozice Michal Cihlář (\*1960) je významný český grafik, který za své dílo získal mnoho ocenění (např. Cena V. Boudníka za rok 2002). Jeho žena Veronika Richterová (\*1964) se zabývá především plastikou, smaltovou mozaikou a PET-ARTem. Oba žijí v Buštěhradě.

Obrázek 20 - Muzeum Oty Pavla Zdroj: (Pořízena fotografie informační tabulky na Historické stezce Buštěhradu. Autor: Naděžda Zámečnicková)



Obrázek 21 - Ota Pavel

Zdroj: (<http://www.en.m.wikipedia.org/>)

Ota Pavel (Obrázek 21) byl spisovatel a novinář, jeho pravé jméno bylo Ota Popper. Narodil se 2. 7. 1930 v Praze. Odtud se rodina přestěhovala do Buštěhradu, kde navštěvoval základní školu, která po něm nese jméno.



Obrázek 22 - Buštěhradský barokní kostel  
Zdroj: Autor obrázku Naděžda Zámečnicková

Barokní zámek s klasicistní kaplí a zvony (obrázek č. 22 a č. 23) je nejvýznamnější památka Buštěhradu. V minulých letech velmi chátral. V západním křídle, které patří městu, probíhá nyní rekonstrukce, která již bude téměř dokončena. Obnoven a zpřístupněn pro veřejnost je od roku 2012 rozsáhlý zámecký park. Na webu RTV+ je možno pustit video "Dvě tváře zámku Buštěhrad", které pojednává o situaci, ve které se zámek ocitl v důsledku kauzy bývalého hejtmana Davida Ratha (Kasalický 2003; Cachová 1997).



Obrázek 23 – Zvony Zdroj: (<https://www.mestobustehrad.cz/historie/pamatky/>)

Turistické informační centrum (obrázek č. 24) poskytuje komplexní informace o všech službách souvisejících s cestovním ruchem. Je to veřejná služba. Je zde zřízena kavárnička s posezením.



Obrázek 24 - Turistické infocentrum na zámku  
 Zdroj: (<https://www.mestobustehrad.cz/turista/>)

Části kdysi rozlehlého buštěhradského hradu (obrázek č. 25), které jsou dnes začleněné do domovní zástavby, lze nalézt v části města, která je doposud nazývána "Starý hrad". Domy čp. 11, 13 a 25 jsou zaznamenány na seznamech Státní památkové péče ČR.



Obrázek 25 - Buštěhradský hrad Autor obrázku: Naděžda Zámečnicková

Stezka historií Buštěhradu (obrázek č. 26) je to naučná turistická stezka. Návštěvníky města provede po historicky zajímavých místech Buštěhradu. Začíná u autobusové zastávky, kde se také nachází orientační plán zastavení stezky.

Tato stezka byla zřízena spolkem Buštěhrad sobě. Na tento účel získal grant nadace Open Society Fund Praha. Otevřena byla v červnu roku 2002 a původně měla 25 zastavení. Na přípravě se podílely i děti ze ZUŠ Buštěhrad, které ve výtvarném kroužku vyrobily originální keramické rámečky, rámující tabulky s výkladem.

Zdroj: (<https://www.mestobustehrad.cz/historie/pamatky/>)



Obrázek 26 - Stezka historií Buštěhradu  
 Autor obrázku: Naděžda Zámečnicková

V roce 2018 byla stezka rozšířena a doplněna v souvislosti s přestěhováním Muzea Oty Pavla na novou adresu. Nyní se nachází v objektu kulturního centra (Seifertovny) na adrese Kladenská ul. č. 207. Na prodloužení a zakončení stesky spolek získalo grant od Středočeského kraje. Slavnostně byla znovuotevřena 24. 6. 2018. Zdroj: (<https://www.mestobustehrad.cz/historie/pamatky/>).

### 5.5.7 Památník Lidice



Obrázek 27 - Lidice - letecký pohled Zdroj: (<http://www.lidice-memorial.cz/>)

Obec Lidice (obrázek 27) měli první historickou zmínku z roku 1309. Nejstarší veřejnou budovou byl farní kostel sv. Martina (1352). Za husitských válek byl zničen. V 16. století zde působili kněží podobojí a vystavěn nový kostel. Podruhé byl kostel zničen za třicetileté války.

Nový barokní chrám nechala v Lidicích postavit velkovévodkyně Marie Anna Toskánská. Kostel byl později několikrát rekonstruován. Vyhlazením Lidic došlo ke zničení středočeské vsi Lidice. Byli vyvražďeni její obyvatelé německými nacistickými okupanty. Po úspěšném atentátu československých parašutistů na Reinharda Heydricha v roce 1942 byla obec Lidice v důsledku heydrichiády vypálena a dokonale srovnána se zemí. Místní obyvatelstvo popraveno nebo odsunuto do koncentračních táborů. Celkový počet obětí dosáhl počtu 340 (<http://www.lidice-memorial.cz/pamatnik/pamatnik-a-pietni-uzemi/historie-obce-lidice/>).

Událost dnes připomíná Památník Lidice s muzeem (obrázek 16 a 17).

2. července 1942 bylo 82 dětí, které se ukázaly jako nevhodné k poněmčení, převezeno z Lodže do blízkého vyhlazovacího tábora Chełmno, kde byly pravděpodobně ještě téhož dne usmrceny výfukovými plyny ve speciálním vyhlazovacím automobilu.

Slova na desce pomníku zavražděných dětí z Lidic a autorky akademické sochařky Marie Uchytlové:

*„Vracím ve jménu míru 82 dětí národa na jejich rodnou pláň jako varující symbol miliónů zavražděných dětí v nesmyslných válkách lidstva. Po sochách posílám poselství srozumění národům Nad společným hrobem dětí se usmíruje s domem dům...“*

(<http://www.lidice-memorial.cz/pamatnik/pamatnik-a-pietni-uzemi/historie-obce-lidice/>)



Obrázek 28 - Památník Lidice Zdroj: (<http://www.lidice-memorial.cz/>)

Připomínka nelidské zřůdnosti — Tragické místo 2. světové války a připomenutí nacistické krutosti za heydrichiády. Dne 10. 6. 1942 nacisté počali s ohavným vyhlazováním obce.

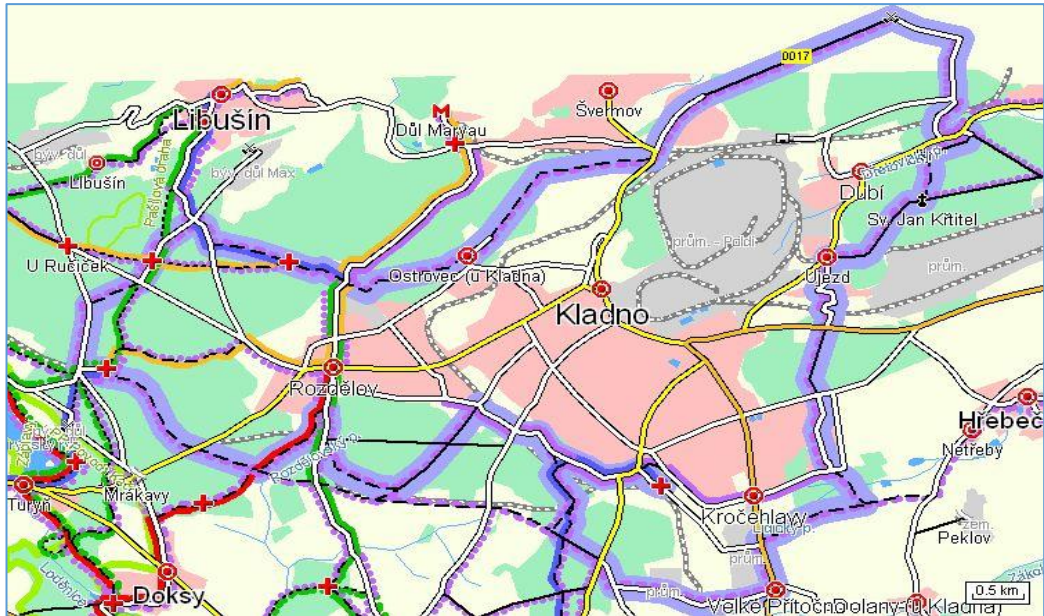


Obrázek 29 - Pomník 82 zavražděných dětí Autor obrázku: Naděžda Zámečnicková

### 5.5.8 Cestovní ruch a cyklotrasy regionu Kladenska

Cestovní ruch je spojen především s provozem letiště a s cykloturistikou. Tato nabídka má ze strany některých obyvatel regionu velkou oporu a zájem o prohloubení. Turistický potenciál tohoto kraje však není příliš veliký. Cykloturistika a blízkost Prahy je možnou záchranou v turistickém ruchu. Cyklo doprava na území Kladenska naráží na příliš členitý povrch. Z pohledu dojíždění za prací a do škol jsou prvotní bezpečné trasy mezi spádovými obcemi a směrem na Prahu a Kladno. Situace v těchto směrech bohužel není vůbec dobrá.

Pouze na některých úsecích mezi obcemi můžeme najít cyklostezky, resp. zpevněné polní cesty. Z většiny obcí Kladenska není dost reálné a bezpečné dojíždění na kole do Prahy, či Kladna. Avšak územím Kladenska prochází hustá síť cyklotras, které jsou napojené na páteřní síť cyklostezek a okružní cyklostezku kolem Prahy známou jako Pražské kolo. Cyklotrasy (obrázek č. 30) jsou vedeny po různých komunikacích s různými povrchy, většinou po vedlejších silnicích. V okolí Jenče je trasa přerušena rychlostní komunikací. Cyklista se tak dostává do nebezpečí při jejím zdolávání přes dálniční most s dálničním sjezdem. (<http://maskpz.cz/wp-content/uploads/2016/10/SCLLD-MAS-rozvoj-Kladenska-a-Prahy-z%C3%A1pad-z.s..pdf>)



Obrázek 30 - Cyklotrasy Kladenska Zdroj: (<https://www.vyletnik.cz/cyklotrasy/stredni-cechy/kladensko-a-slansko/1270-kladensky-cyklookruh/>)

Cyklotrasa kolem Kladna vede skoro celá po rovině. Je tedy vhodná také pro jízdu s cyklovozíkem. Značena je číslem 0017. Cestu je možné zahájit kdekoliv, záleží, odkud přijedete. Můžete například zahájit cestu z Kladna Vrapice a Dubí, kterou najdete v boční ulici rovnoběžné se komunikací II/101. Přes železniční přejezd se dáte směrem do Cvrčovic. Úsek je téměř kilometrový, jako jediný z celé trasy je náročnější, jelikož trasa vede po hlavní komunikaci. Déle se již jede po kvalitní cestě v lese. Celou trasu se držíte cyklistického označení. Pouze před obcí Srby vede část trasy na neznačené asfaltové cestě až k Turyňskému rybníku.

Martínek (2011) ve své knize poukazuje na tento způsob turismu, jejímž cílem je zvýšení podílu pěších a cyklistů prostřednictvím podpory intermodální dopravy s využitím služeb autobusové dopravy. Funguje to i obráceně, protože lidé, kteří chodí pěšky a jezdí na kole, ochotněji využívají veřejnou dopravu na delší vzdálenosti. Aby k tomu došlo, je třeba vzbudit zájem o cyklistickou a pěší dopravu. Bude prověřen stav propojení cyklotras v regionu Kladenska a dopravní infrastruktura. Prozkoumají se možnosti tohoto regionu, jak historické a kulturní, tak nabídky ubytování a stravování. Bude prověřen současný stav města, jeho pozitiva a nedostatky a co by bylo prioritní změnit.

### 5.5.9 Ostatní služby v rámci obce

Úroveň občanské vybavenosti a služeb ve většině případů odpovídá velikosti obce. Ve větších obcích je poskytováno samozřejmě více služeb, než v menších obcích, kde by služby neměly dostatek odběratelů. Ani Buštěhrad se nevyhne následkům nedostatku odběratelů. Restaurace U Bečvářů již bohužel po novém roce ukončila provoz z důvodů malého obrátu.

V obci jsou otevřeny dvě další restaurace, Hotel Buštěhrad není příliš lákavá pro turisty ani místní a U Junků je spíše dělnická hospůdka. Malý stánek v Kladenské ulici, přímo u zastávky autobusu, který vyrábí pizzu, je asi jeden z nejvíce prosperujících ve městě. Jsou zde dvě vinotéky. Jedna u cesty kousek od zastávky a Vinotéka Sýpka v prostorách bývalé zámecké sýpky, široká nabídka lahodných vín, stáčené perlivé víno prosecco a aperol spritz, výborná káva Siamo. Je to asi nyní jediné hezké posezení ve městě, prostory sýpky majitel rekonstruuje, zde by mohl vystavět pokoje pro turisty a zřídit Bed and Breakfast, jako je zvykem v Anglii.

V naší zemi B&B není příliš obvyklý způsob ubytování. Hosté přijedou většinou na jednu noc a ráno po snídani odjíždějí. V okolí Buštěhradu a celkově na Kladensku není dostatek propojených cyklotras, aby se mohli zastavovat cyklisté na cyclomenička, navštívit památky nebo si dát zmrzlinu.

Po rekonstrukci Sýpky a zřízení dostupného ubytování pro turisty a rozšíření o další služby jako je například pohoštění by se dalo předpokládat, ovšem v návaznosti na výstavbu cyklostezky do Lidic podél Kladenské ulice, že by se cestovní ruch mohl navýšit. Avšak stále je hlavním poutačem barokní zámek, který má významnou spojitost s historií Lidic.

V obci se nachází taktéž multifunkční sportovní centrum, kde je možné si vybrat mnoha sportovních i relaxačních aktivit. Sportovní centrum má špičkové sportovní vybavení a komfortní zázemí. Je určeno nejen pro aktivní sportovce, ale i pro maminky s dětmi nebo aktivní senioři. Město organizuje rozmanité programy, jako je např. ples, masopust, různé závody, přenašky, koncerty i divadlo.

Zdravotní péče na území Kladenska je zajištěna průměrně. Pouze v 10 obcích MAS z celkových 16 je ordinace praktického lékaře. Ordinace pediatra je v šesti obcích a ordinace stomatologa ve čtyřech obcích. Ordinace specializovaného lékaře je přítomna v sedmi obcích a patří mezi ně diabetolog, gynekolog, endokrinolog, ortoped, internista a rehabilitace. Z obcí, kde ordinace lékaře bohužel není, musí obyvatelé dojíždět za zdravotní péčí do Kladna nebo jiných blízkých obcí – Kněževsi, Unhoště, Hostouně nebo Buštěhradu.

Občany značně trápí technický stav některých zdravotnických zařízení. Problémem je také vysoký věk některých lékařů a stálý nedostatek zubařů. Starší občané mají problém zajistit dopravu k lékaři mimo obec (<http://nsmas.cz/o-nas/mistni-akcni-skupiny/>).



## 6 Diskuze

V práci byla popsána konkrétní turistická oblast regionu Kladenska. Geografická poloha, sídelní struktura a obyvatelstvo. V další části byly zkoumány možnosti rozvoje na základě analýzy. Na toto téma bylo provedeno dotazníkové šetření, přímý rozhovor mezi obyvateli obce Buštěhrad a rekognoskační průzkum města. Po vyhodnocení informací tohoto šetření, byly vypracovány návrhy rozvoje turistiky místního regionu. Kladensko nabízí kulturní, historické, přírodní i sportovní možnosti. Řadě turistů již nestačí, pouze místo s historickými památkami nebo přírodními krásami. Je důležité přilákat klienty na zvláštní zážitky kulturního charakteru, stylového ubytování nebo regionální gurmánské speciality.

Výsledkem přímého rozhovoru a vyhodnocením odpovědí z dotazníků vyplynulo, že většina respondentů se shodla na dostatečném rozvoji obce v posledních letech, díky MAS a spolupráci s obcí, která se snaží získat k projektům pro rozvoj obce dotace z EU. Tato hypotéza byla potvrzena. Kulturní a společenský život města byl ohodnocen také velmi dobře. Obec pořádá řadu sportovní a kulturních aktivit. Podle názorů obyvatel města, by si měl Buštěhrad zachovat svou historickou architekturu, ne příliš modernizace vnášet do projektů rekonstrukce. Kultura musí být založena na originalitě, autoritě, autenticitě a mnoha dalších rysech.

Na základě konzultace s paní starostkou obce, bylo zjištěno, že projekt dotovaný z fondů EU na výstavbu autobusové zastávky a cyklostezky, je součástí revitalizace ulice Kladenská. Hlavní komunikace, která by měla turisty upoutat při příjezdu do města, působí naopak odpudivě. Rozbité chodníky, které nejsou bezbariérové. Mimo jednoho obchůdku s květinami, na ulici Kladenská není nic, co by mohlo zaujmout.

Propojením Lidic cyklostezkou mohou být do města přilákáni cyklisté i pěší. Obdobně by mohl být propagován projekt TravelSmart, jako na něj ukazuje (Martínek 2011). Je to individualizovaná dopravní marketingová kampaň, jejímž cílem je zvýšení podílu pěších a cyklistů prostřednictvím podpory intermodální dopravy s využitím služeb autobusové dopravy. Aby k tomu došlo, je třeba vzbudit zájem o cyklistickou a pěší dopravu. Projekt má jen jedno prosté opatření, kontaktovat lidi v jejich domácnostech, abychom určili, jaký typ člověka je ochoten změnit své cestovní návyky a jaký ne. Formou letáků, map, průvodcem lze propagovat cykloturistiku. Hlavním problémem, by mohl být malý zájem veřejnosti o pěší a cyklistickou dopravu. Reklama hraje v cestovním ruchu velmi důležitou roli. Stejný názor zastává také Foret a Foretová (2001) služba se tím zhmotňuje a nabízí odběratelům jako produkt. Pro rozvoj obce je podstatné ukázat své přednosti, které město může poskytnout a umět je nabídnout zákazníkům (turistům). Kvalitní propagaci na webových stránkách si může návštěvník zahrnout do svého výletu také město, které dříve nebylo turisticky navštěvované.

V případě, že bude realizován projekt propojení cyklostezky s Lidice - Buštěhrad, rekonstrukce komunikace Kladenská, a zároveň se ukončí rekonstrukce zámku, bude reálná šance navýšení návštěvnosti turistů a cykloturistů, kteří navštíví památník Lidice. Což by

potvrdilo hypotézu o rozvoji obce a nárůstu ekonomické produktivity. Bohužel region Kladensko, jak bylo zjištěno studiem, se zatím potýká s nedostatečným propojením cyklotras.

V objektu zámku je nevyužitá plocha, kde respondenti z přímého rozhovoru navrhuji vybudovat relaxační zónu. Zde bylo velmi výhodné takovou zónu naprojektovat a realizovat, z mnoha důvodů. Je předpoklad, že zámek po rekonstrukci bude navštěvovaný turisty, dětmi a rodiči, kteří budou využívat služby v tomto areálu. Je zde MIC pro turisty s příjemným posezením, obecní úřad a městská knihovna. Relaxační zóna by byla pravděpodobně velmi využívaná jak domácími tak i turisty. Výhoda tohoto prostoru je zabezpečený uzavřený prostor pro matky s dětmi, bezbariérový přístup pro kočárky a seniory. Otázkou je na jaký okruh turistů se zaměřit. Stejně jako (Rodriguez-Pose et al. 2006) řeší základní otázky "jaký druh místního a regionálního rozvoje a pro koho?" Je třeba se zamyslet, koho přilákat do města. Po dokončení rekonstrukce zámku se objeví první turisté, kteří navštíví historické památky města. Bude to první krok k rozvoji cestovního ruchu. Tím se potvrdí další hypotéza.

Podle možností regionu, je největším počtem návštěvníků památníku Lidice základní, střední školy a vysoké školy z celé ČR, které by mohly navštívit v nedalekém Buštěhradě muzeum Oty Pavla, Buštěhradský zámek s relaxační zónou, kde si budou moct koupit občerstvení, projít se Historickou stezkou Buštěhradu, zavítat k rybníkům a projít se po Kladenské ulici plné obchůdků. Rozvojem města se stane více atraktivní pro turisty a jak tvrdí Rodriguez-Pose et al. (2006) jedním z hlavních úkolů stávající regionální politiky je uvádění atraktivity města na trh, čímž se zvyšují návštěvy turistů a následné příjmy.

Kutscherauer (2011) zkoumá jedinečnost regionu, kterou může nabízet, avšak město Buštěhrad v současné době tuto nabídku nemůže poskytnout. Nicméně je velký předpoklad do budoucna, že se situace výrazně zlepší. Hlavní úloha územního plánu je při rekonstrukci města myslet na to, aby byl zachován charakter obydlí, místní identita a krajinný ráz. Kašparová (2005) navrhuje, aby při zpracování územních plánů bylo zachováno dědictví po minulém pokolení.

Obec již ukončila výstavbu dalších obytných satelitních částí a již nebude povolení k novým výstavbám na okraji města. Má zpracovaný projekt na výsadbu zeleně. Projekt řeší celkem osm lokalit v extravilánu města. V těchto lokalitách by měly být obnoveny polní (travnaté) cesty, vysázena nová liniová zeleň (aleje stromů, keře a další rostliny), v některých lokalitách také doplněn mobiliář (Příloha 2).

Pokud srovnáme tvrzení (Terzić et al. 2016), kteří poukazují že, kulturní trasy se mohou stát vyhledávanými turistickými cíli díky turistickému zážitku, který spojuje tyto místa, události a známé osobnosti. Buštěhrad tyto místa i události z části může poskytnout. Jen je otázkou, jak je prodat. Na druhou stranu, v porovnání města Český Krumlov řeší přesně opačný problém s turistikou. Díky cestovnímu ruchu sice dokázalo obnovit naprosto zdevastované historické centrum města i zámecký celek, vznikly stovky podnikatelských možností a taktéž tisíce pracovních míst, avšak druhá strana je spíše negativní. Neustále navyšující se turismus. Velký počet Krumlovanů do historického centra města nic neláká a z centra se odstěhovali do klidu a tak se z něj staly jen kulisy. Zanikl obvyklý každodenní

život jako peřiny v oknech, děti hrající si s míčem na ulici nebo maminky s kočárkem procházející se městem. Situace se nyní řeší najatými komparzisty, kteří v ulicích spolu postávají u domu a popíjí kávu, nebo jdou venčit psa. I ti při rozhovoru s médii konstatovali, že po několika hodinách již mají dost hrkajících koleček kufrů.

Hitchcock (2004) vysvětlil, že cestovní ruch a kultura mají hluboký vztah. Turisty přitahuje lidská kultura, která tam zůstává po dlouhou dobu. Aby zachránil kulturní dědictví a přilákal turisty, říká, že kultura by měla být biologická a originální. Toto ovšem platí pro originální kraje, jako je například Slovácko, známe svými lidovými tradicemi. Ne však pro oblast Kladenska. Zde nebylo nalezeno tradiční dědictví týkající se místní kultury jak hudební ani lidové. Toto tvrzení je v případě Buštěhradu vyloučeno.

Minařík et al. (2013) považují venkov za lepší místo nežli je velké město, protože tam je klidný a čistý vzduch. Je to samozřejmě otázka toho jaké má kdo nároky na život. Z průzkumu vyplynulo, že část obyvatel města se z hlavního města přesunulo do Buštěhradu právě za klidem a lepším ovzduším. Naopak z výsledků z ČSÚ po sčítání lidu byl vidět větší odliv obyvatel z města než nárůst. Nelze tedy souhlasit s autory. Pro někoho může být lepší místo právě ve větším městě nežli na venkově.

Clow a Baack (2008) řeší otázku hrozby nebezpečí regrese. Některé části Evropy začínají mít snahu uzavírat hranice a ztěžovat tím cestování. Bohužel politická situace ve světě je taková, že některé státy se obávají z nebezpečí vysokého nárůstu migrantů z třetích zemí (Občanem třetí země je občan státu, který není členem EU a také není občan Islandu, Lichtenštejnska, Norska a Švýcarska). Obavy z teroristických útoků taktéž omezilo návštěvnost některých zemí. Rodiče se obávají pouštět děti na výměnné pobyty do hlavních měst jako je např. Londýn, Paříž a Berlín. Zde bylo již několik útoků na civilisty. Z vlastního průzkumu hlavního města Francie, je fakt, že útoky nebyly pouze v posledních letech. Bohužel se nezveřejňovaly v médiích. V pařížských metrech více jak dvacet let nejsou odpadkové koše, pouze papírové krabice umístěné na zemi tak, aby do nich nešly nainstalovat nástražné výbušné systémy. Hliníkové koše velkého rozměru jsou pouze v křižovatkách metra, kde v jejich blízkosti jsou neustále policejní hlídky a jsou sledovány kamerovým systémem. Je to značná ochrana turistů a samozřejmě i domácích.

Jak tvrdí McDonic (1990), že je důležité více brát na zřetel potřeby krajiny, můžeme souhlasit s názorem autora. Je důležité zachovat ráz současné krajiny. V České republice ubylo již několik přírodních rezervací, kdy byly zpřístupněny vojenské výcvikové prostory veřejnosti. Z vlastního průzkumu těchto vojenských prostorů, lze konstatovat fakt, že dokud nebyly zasaženy člověkem, bylo možné zde objevit nespočet již vyhynulých živočichů, jako jsou rosničky, kobylky, chrousti a mnoho dalších rostlinek. V krajině kde již působí člověk, bylo zničeno použitím umělých hnojiv a orbou půdy velké množství hmyzu drobných živočichů. Například ve vojenském prostoru Doupov lze nalézt v potůčcích v lese raky, vyhřívát se na kameni ještěrky a rosničky. Ke stejnému názoru se přiklání Tangi (1977), který provedl průzkum světového cestovního ruchu. Hodnotí jižní země, které jsou velmi vytižené cestovním ruchem, kde životní prostředí je velké poškození životního prostředí.

Přírodním památkám ubírají místo neustále se rozšiřující turistické oblasti. Poukazuje na to, že prostředí si člověk může sám vybudovat, nikoli kulturní památky a kulturní umění.

Stejně se hrozbou poškození životního prostředí zabývá i Ceballos-Lascurain (1996), který diskutuje o možnosti ekoturistiky jako o všemožných ničivých formách rozvoje cestovního ruchu a tvrdí, že pokud má ekoturistika plné využití, budou nutné základní zásady a jasné pokyny pro aktivní zapojení místních komunit, manažerů chráněných oblastí a soukromých podnikatelů. Tvrzení autora Ceballos-Lascurain bohužel nelze vyvrátit. Turistika je zaměřená na poznávání přírodních krás a chráněných území s ohledem na místní obyvatele a životní prostředí. Ekoturistika se může stát masovou záležitostí, která by poškozovala přírodu. Ekologové se bojí ekoturistiky, berou ji jako pohromu pro životní prostředí. V českých zemích není zatím tak rozšířená jako např. v jiných Evropských zemích.

Existuje mnoho typů turistů i druhů turismus a cestování. Frischhut (2012) hodnotí fakt, že turistický zážitek je závislý na poskytovaných službách. Stejný názor popisují (Janečková a Vašítková 2000), že kvalita produktu závisí také na chování zaměstnanců a jejich motivaci.

Poněkudtypickou vlastností Čechů je podle názoru cizinců velmi malá ochota se usmát. Na rozdíl od jiných států jako je např. Francie a Anglie, kde personál je velmi příjemný k zákazníkům, tak o České republice cizinci hovoří: udělej si sám.

Přestože existuje velké množství literatury, která se zabývá současnými potřebami a problémy malých venkovských sídel, analýza řešené lokality prokázala, že některé z názorů autorů se od skutečnosti mohou poněkud lišit, avšak většina autorů dosáhla stejných výsledků jako tato práce. Hlavním úkolem bylo provedení kvalitní analýzy možností a potřeb řešených malých venkovských obcí s nezbytnou aktivní participací místních obyvatel a zastupitelů.

Výsledky práce poukazují na nedostatky zjištěné v dané zkoumané oblasti. Podstatou je vytvořit sounáležitost obyvatelstva a upevnění stabilních životních podmínek vesnice. Toto je možno pokládat za neopominutelný přínos práce. Společenským přínosem je především osvěta v oblasti rozvoje malých obcí. Schopnost, jak ovlivnit koncepční územně plánovací dokumentaci drží ve svých rukou veřejnost.

## 7 Závěr

Úkolem bylo prověřit formou dotazníkového šetření, jakým způsobem podpořit rozvoj turistiky v obci Buštěhrad a v regionu Kladenska, zda obyvatelé města mají zájem o návštěvnost turistů, jaké skupiny lidí v tomto městě žijí, zda by si přáli, aby se město kulturně více rozvíjelo, nebo chtějí raději žít v klidném venkovském prostředí, nedaleko Prahy a kde si rádi odpočinou od davu lidí, turistů a všeho shonu.

Studiem literatury zabývající se stejnou problematikou venkova a průzkumem místních poměrů a požadavků obyvatel, byly prověřeny veškeré možnosti rozvoje turistiky a rozvoje obce. Nicméně návrhy ke zlepšení atraktivity regionu pro jeho obyvatele budou vždy narážet na finanční kapacity takových obcí a jiných subjektů, které v regionu působí.

Bohužel na území mezi Prahou a Kladnem nepůsobila místní akční skupina, která by občanům i obcím dokázala zjednodušit a prostředkovat čerpání fondů EU. Vznikla až 10. prosince 2013, proto příliš projektů i občanských podnětů nevzniklo. Realizováno bylo pouze v omezené míře. MAS klade za cíl tuto situaci týkající se rozvoje Kladenska a Prahy západ změnit a pomoci tak značnou měrou k dalšímu růstu regionu a zlepšení života jeho obyvatel.

Cílem této skupiny je zvýšit možnosti turistům, poskytovat tiché a vlidné bydlení v zázemí Prahy, zlepšit životní situaci obyvatel, obzvláště menších obcí, zlepšit veřejnou vybavenost a kvalitu a kapacitu veřejných služeb. Pro místní rozvoj Kladenska je důležitý potenciál rozvinout místní školství, zvýšit kvalitu sportovišť, omezit kamionovou dopravu procházející obcí, snížit hlučnost dopravy v zastavené oblasti, posílit vlakovou dopravu, vybudovat cyklostezky, které umožní spojení mezi městečky a cestování na kole do Prahy Kladna z každých okolních obcí. Zvýší se ekonomické účinky z cestovního ruchu, především v souvislosti s cykloturistikou. Investiční aktivity v oblasti nebudou narušovat životní prostředí. Bude posílena ekologická charakteristika oblasti a zdokonalení stavu krajiny. Navýší se plochy zeleně a zdokonalí stav kraje. V krajině se vysadí nové větrolamy. Buštěhrad by mohl být cílem zájemců o cestovní ruch, který využívá své historické hodnoty a nabízí všestranné aktivní využití volného času.

Hypotéza č. 1 by mohla být potvrzena za předpokladu, že budou mít zájem o rozvoj cestovního ruchu především obyvatelé města. Z průzkumu vyplynulo to, že je město rozděleno na tři tábory. Přistěhovalí obyvatelé o rozvoj nejeví žádný zájem ani se neúčastní pořádaných místních akcí. Odstěhovali se z Prahy do klidného města a chtějí ho i tak zachovat. Rodáci jsou rozděleni do dvou skupin, ti co mají tendenci město nějakým způsobem ekonomicky posílit a druhá skupina dle průzkumu ukazuje, že jakákoliv změna je pro ně nepřijatelná. Chtějí si udržet klidné a tiché město bez narušení turistů. Při jakékoliv snaze paní starostky o rozvoj města, rekonstrukce památek, nových projektů se naráží na jejich odpor a negativní komentáře.

Rekonstrukce zámku Buštěhrad a revitalizace ulice Kladenská s výstavbou cyklostezky Lidice - Buštěhrad by měla přispět k větší návštěvnosti města. Na základě průzkumu města a rozhovoru se starostkou obce by se tyto hypotézy č. 2 a č. 3 měly potvrdit. Je velký předpoklad pro rozvoj obce a cestovního ruchu, že propojením Lidic a Buštěhradu cyklostezkou bude město pro cykloturistiku přístupnější. Vznikne zde nabídka historického jádra s rekonstruovaným barokním zámekem a relaxační zónou. Od toho se značně rozvíjet i ekonomická stránka města, nabízené služby a stoupne celková úroveň města.

Otázkou tedy je hypotéza č. 4. Z průzkumu vyplynulo, že větší část respondentů nebyla nakloněna k rozvoji cestovního ruchu z důvodu zvýšené dopravní hlučnosti, která je již nyní velkým problémem města. Tudíž tato hypotéza byla vyvrácena.

Život na venkově má určité své klady. Máte větší soukromí, klid, lepší kvalitu ovzduší a hlavně nejsou nikde davy lidí. Proto se na venkov stěhují převážně mladí lidé a mladé rodiny s dětmi, kteří si chtějí odpočinout od hlavního města. Je tedy otázkou, zda by tito obyvatelé toužili po rozvoji cestovního ruchu, před kterým sem utekli. Nakonec je to vždy vaše volba, kde chcete žít. Můžete si vybrat hlasité, přeplněné město, policejní sirény, hluk z tramvají a aut. Nebo můžete zvolit jinou možnost. I když byla dříve anonymita venkova nereálná, nyní je tomu jinak. Pokud nemáte zájem komunikovat se sousedy a okolím, prakticky se můžete maximálně jen pozdravit před domem obdobně jak tomu je ve městech. Rozhovory na dvoře se sousedy během letních nocí jsou takřka zaniklé vzpomínky.

## 8 Literatura

- BEČKAM, MAIER K, PELTAN T, DODOKOVÁ A, VOREL J. 2010. *Hodnoty v územně analytických podkladech obcí s rozšířenou působností. Urbanismus a územní rozvoj*.s. 13 (2/2010). s. 53-58. ISBN: 12120855.
- BLAŽEK J, UHLÍŘ D. 2011. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. s. 52 ISBN 9788024619743.
- BINEK J, SVOBODOVÁ H, CHABIČOVSKÁ K, HOLEČEK J, GALVASOVÁ, MARTÍNEK J. 2011. *Synergie ve venkovském prostoru - Paradoxy rozvoje venkova*. GaREP Publishing. Brno. s. 64 ISBN: 9788090430860.
- CACHOVÁ V. 1999. *Z historie zámku*. In: *500 let města Buštěhradu. Sborník o historii a současnosti obce, vydáný u příležitosti výročí udělení městských práv*. Buštěhrad: Obecní úřad, s. 47-49 1 ilustrace. Available from <https://www.mestobustehrad.cz/historie/pamatky/zamek/>(accessed December 2018).
- CARTER H. 1983. *Urban Origins: a review of theories*. In: *Chant, C. ed. 1999: s. 7-14. Pre-industrial Cities and Technology Reader*. Routledge, London and New York,
- CAVALLINI I, BURCHI B, MARCO. 2017. *Tourism competitiveness in the Italy-France cross-border area*. ISBN 9781634850285. Available from <https://www.amazon.com> (accessed December 2018).
- CEBALLOS-LASCURAIN H. 1996. *Tourism, ecotourism, and protected areas: The state of nature-based tourism around the world and guidelines for its development* xiv + s. 301 ISBN 2831701244. ISSN edsagr.
- CLARK J, JONES C, POTTER A, and LOBLEY M. 1997. *Conceptualising the evolution of the European Union's agrienvironmentpolicy: a discourse approach*. *Environment and Planning A*29, 1869-1885. DOI/10.1068 journals.sagepub a291869.
- CLOW, KENNETH E. BAACK, A, DONALD. 2008. *Reklama, propagace a marketingová komunikace / Kenneth E. Clow, Donald Baack; [překlad Vladimír Paulíny]*. ISBN 9788025117699. Available from <http://eds.a.ebscohost.com>(accessed December 2018).
- COLOMB C a TOMANEY J. 2016. *Territorial Politics, Devolution and Spatial Planning in the UK: Results, Prospects, Lessons*. *Planning Practice*. 31(1), 1-22 DOI: 10.1080/02697459.2015.1081337. ISSN 02697459.
- COOPE Ch, BUHALIS D. 2002. *Encyclopedia of tourism by Jafar Jafari* (ed.). Routledge, London and New York, 2000. No. Of Pages; 683. ISBN 0-415-15405-7. *International Journal of Tourism Research*. 4(1), 73-74 DOI: 10.1002/jtr.344. ISSN 10992340.

DARRICK R D. 1992. Author. *Tourism and Economic Development in Eastern Europe and the Soviet Union*. Derek R. Hall. *Annals of the Association of American Geographers*. 82(4), 711-713. ISSN 00045608.

DEREK R. HALL. 2011. *Tourism development in contemporary Central and Eastern Europe: Challenges for the industry and key issues for researchers*. *Human Geographies: Journal of Studies and Research in Human Geography*. 5(2), 5-12 DOI: 10.5719/hgeo.2011.52.5. ISSN 18436587.

DIMITRIOU H T, THOMPSON R. 2007. *Strategic planning for regional development in the UK: a review of principles and practices*. New York: Routledge, Taylor & Francis Group, Natural and built environment series. Available from <https://www.routledge.com/Strategic-Planning-for-Regional-Development-in-the-UK-1st-Edition/Dimitriou-Thompson/p/book/9780415349383>(accessed November 2018).

FORET M, FORETOVÁ V. 2001. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada Publishing, 178 s. ISBN 80-247-0207-X.

FRISCHHUT E, STICKDORN M. 2012. *Service design and tourism: case studies of applied research projects on mobile ethnography for tourism destinations*. 2. Aufl. Norderstedt: Books on Demand. ISBN 978-384-8216-307. Available from:<http://eds.a.ebscohost.com>(accessed December 2018).

GAGIC S. 2012. Book Review: *Trends and issues in global tourism 2011*. *Annals of Tourism Research*. 39(2), 1272-1274 DOI: 10.1016/j.annals.2012.01.010. ISSN 01607383.

GALLENT N. 2006. *The Rural – Urban fringe: A new priority for planning policy?*. *Planning Practice*. 21(3), 383-393. DOI: 10.1080/02697450601090872. ISSN 02697459.

GALLENT N, SHUCKSMITH M, TEWDWR-JONES M. 2003. *Housing in the European countryside: rural pressure and policy in western Europe*. New York:Routledge, ISBN0415288436.Available from<https://www.taylorfrancis.com/books/e/9781134442447>(accessed December 2018).

GENNAIOLI N, LOPEZ-DE-SILANES F a SHLEIFER A. 2013. *Human Capital and Regional Development*. *The Quarterly Journal of Economics*. 128(1), 105. DOI: 10.1093/qje/qjs050. ISSN edsrep.

HALLM, C, JENKINSJ. 1995. *Tourism and public policy*. Edited by Colin Michael Hall - John M. Jenkins. 1st ed. London: Thomson, 116 s. ISBN 1861529988.



HALL M, C. 2009. *Tourism marketing for cities and towns: using branding and events to attract tourists/Tourism, culture and regeneration/Total landscape, theme parks, public space*. Journal of Sustainable Tourism 17(3), s. 409-410 DOI: 10.1080/09669580902774979. ISSN 09669582.

HAMALOVÁ M. 1996. *Priestorová ekonomika*. Vyd. 1. Bratislava: Ekonóm, s. 144 ISBN8022507504.

HAZDRA A. 2013. *Skvělé služby: jak dělat služby, které vaše zákazníky nadchnou* / Adam Hazdra [et al.].s. 160 ISBN 9788024747118.

HIGGINS B H, SAVOIE J, DONALD. 1997. *Regional development theories*. ISBN 1560001607. Available from <http://eds.a.ebscohost.com>(accessed November 2018).

HORÁKOVÁ H, FIALOVÁ D. 2014. *Transformace venkova: turismus jako forma rozvoje* /. ISBN 9788073805371. Available from <http://eds.a.ebscohost.com>(accessed November 2018).

JANEČKOVÁ L, VAŠTIKOVÁ M. 2001. *Marketing služeb* / Lidmila Janečková, Miroslava Vašítková. ISBN 8071699950. Available from <http://eds.a.ebscohost.com>(accessed December 2018).

KADERÁBKOVÁ J., TRHLÍNOVÁ Z. 2006. *Participace občanů na ochraně a využívání kulturního dědictví na českém venkově*. In: Majerová, V. (ed.): Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět; Countryside – Our World, Český Krumlov, 1. – 3. 3. s. 369–377. ISBN 80-213-1539-3.

KASALICKÝ J. 2003. *Město Buštěhrad je vlastníkem zámku!* In: Buštěhradský zpravodaj. Časopis MěZ Buštěhrad. Buštěhrad: Městský úřad, září-říjen. s. 15-16 Available from <https://www.mestobustehrad.cz/historie/pamatky/zamek/http://eds.a.ebscohost.com>(accessed January 2019).

KAŠPAROVÁ L, ROZEHNALOVÁ E. 2005. *Nové stavby pro venkov* / Ludmila Kašparová, Eva Rozehnalová a kolektiv. ISBN 8023977520. Available from <http://eds.a.ebscohost.com>(accessed January 2019).

KLIJN M, TOMIC W. 2010. *A review of creativity within organizations from a psychological perspective*. The Journal of Management Development, 29(4), 322-343. Available from <http://dx.doi.org/10.1108/02621711011039141>(accessed January 2019).

KOLB B. 2017. *Tourism Marketing for Cities and Towns*. ISBN 9781134858156. Available from <http://eds.a.ebscohost.com>(accessed March 2019).

KOUDELKA Z. 2006. *Obecní samospráva: zákon o obcích v komentovaném znění*. Vyd. 1. Brno: Ve spolupráci s nakladatelstvím Doplněk vydalo Občanské sdružení pro region.

KUČA K. 2008. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri, ISBN 978-80-7277-041-0.

KUTSCHERAUER A. a kol. 2007. *Regionální disparity v územním rozvoji ČR - jejich vznik, identifikace a eliminace*. Available from <http://disparity.vsb.cz/> (accessed January 2019).

LANKFORD, Samuel 1994. *Attitudes and perceptions toward tourism and rural regional development*. *Journal of Travel Research* 32(3), 35-43. DOI: 10.1177/004728759403200306. ISSN 00472875.

LEWIS. 2017. *Travel and tourism industry*. *Salem Press Encyclopedia* 5p.3065 ISBN 89-088-233.

MAJEROVÁ V. 1999. *Development of the rural sociology and its education at the Czech Agricultural University*, Prague 31(5):537-542.

MAJEROVÁ V. a kol. *Sociologie venkova a zemědělství*. Praha: ČZU, s. 254. ISBN 978-80-213-0651-6.

MARTINEK J. 2011. *Výstup řešení projektu vědy a výzkumu: Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury*. Identifikační kód CEZ: CG723-071-120. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Odpovědný řešitel: Ing. Jaroslav Martinek (jaroslav.martinek@cdv.cz) 1. vydání © CDV, ISBN: 978-80-86502-26-7 – příloha, Zahraniční literatura, zkušenosti (viz. kapitola 11.)

MARKOVÁ H. 2000. *Finance obcí, měst a krajů: zákon o obcích v komentovaném znění*. Vyd. 1. Praha: Orac. (accessed January 2019).

MATOUŠKOVÁ Z. 2000. *Regionální a municipální ekonomika*. Vyd. 1. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 156 s. ISBN 8024500612.

MCDONIC, G. F. 1987. Planning in the countryside. *Journal of Environmental Planning and Management* 30(1), 23-26 ISSN 09640568.

BLAŽEK J, UHLÍŘ D. 2011. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. Vyd. 2., přeprac. a rozš. Praha: Karolinum, 342 s. ISBN 9788024619743.

MINAŘÍK B, BORŮVKOVÁ J, VYSTRČIL M. 2013. *Analýzy v regionálním rozvoji* / Bohumil Minařík, Jana Borůvková, Miloš Vystrčil. SBN 9788074311291. Available from <http://eds.a.ebscohost.com> (accessed March 2019).

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. 2013. *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014 - 2020*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, s. 135. ISBN 978-80-87147-40-5.

NEWBY H, KING G, MCDONIC G, O'RIORDAN T, WOOD Ch.1990. *Ecology, amenity and society: Social science and environmental change*. The Town Planning Review. 61(1), 3 ISSN 00410020.

NOWACKI M, KOWALCZYK-ANIOŁ J, KRÓLIKOWSKA K, PSTROCKA-RAK M, AWEDYK M. 2018. *Strategic planning for sustainable tourism development in Poland*. International Journal of Sustainable Development. 25(6), 562-567. DOI: 10.1080/13504509.2018.1432513. ISSN 13504509.

PALATKOVÁ M. 2006. *Marketingová strategie destinace cestovního ruchu: jak získat více příjmů z cestovního ruchu*. Praha: Grada. 341 s. Manažer. Marketing. ISBN 80-247-1014-5.

PACI R, MARROCU E. 2014. *Tourism and regional growth in Europe. Papers in Regional Science* s. 93, S25 DOI: 10.1111/pirs.12085. ISSN 10568190.

PAVLÍK M. 2014. *Jak úspěšně řídit obec a region: cíle, nástroje, trendy, zahraniční zkušenosti*. 1. vyd. Praha: Grada, Manažer. 160 s. ISBN 978-80-247-5256-3.

PEKOVÁ J. 2004. *Hospodaření a finance územní samosprávy / Jitka Peková*. s. 375 ISBN 8072610864.

PERLÍN R. *Venkov, typologie venkovského prostoru* Praha, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK. Available from <https://scholar.google.cz/> a Available from <https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents>(accessed February 2019).

PERLÍN R, KUČEROVÁ S, KUČERA Z. 2010. *Typologie venkovského prostoru v Česku podle jeho potenciálu pro rozvoj*. Geografie, 115, č. 2, s. 161-187. Available from <https://www.researchgate.net>(accessed February 2019).

PEŠTA J. 2003. *Encyklopedie českých vesnic: vesnické památkové rezervace, zóny a ostatní památkově hodnotná vesnická sídla v Čechách*. Díl I., Střední Čechy a Praha / Jan Pešta. ISBN 8072771485. Available from <http://eds.a.ebscohost.com>(accessed February 2019).

PIKE A, RODRÍGUEZ-POSE A, TOMANEY J. 2006. *Local and regional development*. ISBN 9780415357173. Available from [http //eds.a.ebscohost.com](http://eds.a.ebscohost.com)(accessed February 2019).

ROSINOVÁ A. 2012. *Stavební právo a územní plánování Územní plán*. Available from <https://www.fbadvokati.cz/cs/clanky/336-uzemni-plan-pojem-a-zavaznost>(accessed March 2019).

SKOKAN K. 2004. *Konkurenceschopnost, inovace a klastry v regionálním rozvoji*/ Karel Skokan. ISBN 8073290596. Available from <http://eds.a.ebscohost.com/>(accessed February 2019).

SCHÄTZL L. 2002. *Technological change and regional development in Europe*. ISBN 3790814601. Available from <http://eds.a.ebscohost.com/>(accessed February 2019).

ŠOLCOVÁ L. 2006. *Venkovská sídla a charakter krajiny*. Venkov II sídla a krajina. Příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj. 9 (2/2006). s. 69-76. ISBN: 1212085512.

TERZIĆ A, BJELJAC Ž. 2016. *Cultural Routes - Cross-border Tourist Destinations within Southeastern Europe*. Forum Geografic 15(2), s. 180-188 DOI: 10.5775/fg.2067-4635.2015.041.d. ISSN 15831523.

TORRE T, WALLET A F. 2016. *Regional Development in Rural Areas*. DOI: 10.1007/978-3-319-02372-4\_8. ISBN 9783319023717.

TOTH P. 2014. *Ekonomické aktivity obcí a měst* / Petr Toth [et al.]. s. 127 ISBN 9788073804916.

TOURISM POLICY AND INTERNATIONAL TOURISM IN OECD MEMBER COUNTRIES. 1985. Organisation for Economic Co-operation and Development, 2 rue Andre-Pascal, 75775 Paris Cedex 16, France. 1984. 164 pp. Journal of Travel Research 24(2), 30-30 DOI: 10.1177/004728758502400217. ISSN 00472875.

VITURKA M. 2010. *Kvalita podnikatelského prostředí, regionální konkurenceschopnost a strategie regionálního rozvoje České republiky* / Milan Viturka a kolektiv. ISBN 9788024736389. Available from <https://knihy.abz.cz/>(accessed March 2019).

WOKOUN R, TVRDOŇ J. 2010. *Přímé zahraniční investice a regionální rozvoj* / René Wokoun, Jozef Tvrdoň a kolektiv. (accessed March 2019). s. 203 ISBN 9788024517360.

### **Internetové odkazy**

Brdy. Ochrana přírody. 2019. Available from <http://brdy.ochranaprirody.cz/>(accessed April 2019).

Městský úřad Buštěhrad. 2019. Available from <https://www.mestobustehrad.cz/meu/projekty-dotace/v-priprave/>(accessed March 2019).

Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova. 2019. Územní plánování. Available from [www.businessinfo.cz](http://www.businessinfo.cz) (accessed April 2019).

Esearchgate. 2019. Available from [https://www.researchgate.net/publication/317588879\\_Cultural\\_Routes\\_-\\_Cross-border\\_Tourist\\_Destinations\\_within\\_Southeastern\\_Europe](https://www.researchgate.net/publication/317588879_Cultural_Routes_-_Cross-border_Tourist_Destinations_within_Southeastern_Europe) také <https://buyessayfriend.com/essay-village-life>(accessed April 2019).

Katedra urbanismu a územního plánování Fakulta stavební ČVUT. 2011. Uzemi.eu . Available from <http://www.uzemi.eu/pojmy/sidlo-venkovske>(accessed April 2019).

Lidice. 2019. Available from <http://www.lidice-memorial.cz/pamatnik/pamatnik-a-pietni-uzemi/historie-obce-lidice/projektya-dotace> (accessed March 2019).

Městský úřad Buštěhrad. 2019. Available from <https://www.mestobustehrad.cz/turista/>(accessed April 2019).

Městský úřad Buštěhrad. 2019. Available from <https://www.mestobustehrad.cz/historie/mesto/osidleni>(accessed April 2019).

Strategie komunitně vedeného místního rozvoje mas rozvoj kladenska a prahy-západ pro období. 2014–2010. 61 (mas) Available from <http://maskpz.cz/wp-content/uploads/2016/10/SCLLD-MAS-rozvoj-Kladenska-a-Prahy-z%C3%A1pad-z.s..pdf> (accessed April 2019).

Suburbanizace v kontextu příměstských vesnic. 2012. Available from <https://globalgrasshopper.com/destinations/europe/6-reasons-add-czech-countryside-travel-list/> (accessed December 2018).

## **9 Seznam použitých zkratk a symbolů**

ICM – Informační centrum

OECD – Organisation for Economic Co-Operation and Development

ROP – Regionálního operačního programu regionu

HDP – Hrubý domácí produkt

MHD – Městská hromadná doprava

ČSÚ – Český statistický úřad

ČEZ – České energetické závody

PZI – Přímé zahraniční investice

## **10 Samostatné přílohy**

1. Mapa historické části Buštěhradu
2. Plán pro rozvoj cyklotrasy Lidice – Buštěhrad
3. Návrh na výsadbu zeleně
4. Územní plán – čelní strana
5. Chodníky ulice Kladenské
6. Ulice Kladenská – vysoká frekvence MHD

## Příloha č. 1 -Mapa Historické části Buštěhradu



Zdroj: (Fotografie pořízena z informační tabulky na Historické stezce Buštěhradu.  
Autor: Naděžda Zámečnicková)

### Historická stezka Buštěhradu

**Západní hradní křídlo**

Ve východní vnitřní části dvorku tohoto domu (veřejnosti nepřístupné) se nachází pětimetrový zbytek okrouhlé „věžice“ – pozůstatky po točitém schodišti a hradní zdi sahající do výše šesti metrů.

V těchto místech (domy čp. 130 a 14) se rozkládalo západní hradní křídlo, k němuž byla přičleněna již zmíněná mohutná věž s polygonálním čelem, nacházející se v čp. 12 a 13. U tohoto domu (čp. 13) tak můžete spatřit portál z téhož pískovce, z jakého je postavena brána. Při bližším zkoumání však musíte připustit, že tato branka zde byla použita druhotně.

**ZA JÍMAVOST.** Při rekonstrukci v roce 2001 odkryl majitel tohoto domu zbytky krásných renesančních sgrafitových omítek, kterými byla v 16. století pokryta brána i bašta.

Vstupní branka čp. 13, foto z r. 2017.

Č. 12 doleva

Zdroj: (Fotografie pořízena z informační tabulky na Historické stezce Buštěhradu.  
Autor: Naděžda Zámečnicková)



## Příloha č. 2 - Projekt k revitalizaci ulice Kladenská



Zdroj: Územní plán obce Buštěhrad  
Plán pro rozvoj cyklotrasy Lidice – Buštěhrad





# Z A D Á N Í

## územního plánu

# BUŠTĚHRADU

zpracované podle § 47 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, a § 11 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění, a přílohy č. 6 této vyhlášky

okres Kladno; kraj Středočeský

**konečné znění**

srpen 2017

*(toto znění bylo schváleno Zastupitelstvem města Buštěhrad dne 23. srpna 2017)*

*Vydává pořizovatel:*  
Městský úřad Buštěhrad  
Revoluční 1/4, 273 43 Buštěhrad

Ing. arch. Daniela Javorčková v. r.  
starostka města

Zdroj: (<https://www.mestobustehrad.cz/meu/uzemni-plan/>)

**Příloha č. 5 - Ulice Kladenská** Chodníky ulice Kladenské



Zdroj: (Fotografie pořízena z informační tabulky na Historické stezce Buštěhradu.  
Autor: Naděžda Zámečnicková)

**Příloha č. 6 – Ulice Kladenská - Ulice Kladenská – vysoká frekvence MHD**



Ulice Kladenská – vysoká frekvence MHD  
Zdroj: Autor obrázku Naděžda Zámečnicková



Zdroj: Autor obrázku Naděžda Zámečnicková