



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Diplomová práce

Dopravní obslužnost na Českobudějovicku pro potřeby cestovního ruchu

Vypracovala: Bc. Martina Bešťáková

Vedoucí práce: Mgr. Vladimír Dvořák

České Budějovice 2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Martina BEŠŤÁKOVÁ**
Osobní číslo: **E12566**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání**
Název tématu: **Dopravní obslužnost na Českobudějovicku pro potřeby cestovního ruchu**
Zadávající katedra: **Katedra obchodu a cestovního ruchu**

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

Cíl práce:

Provést zhodnocení současné dopravní obslužnosti zvolené oblasti pro potřeby cestovního ruchu. Na základě terénního šetření poukázat na přednosti (ale i nedostatky). Navrhnout opatření ke zlepšení stavu. Projekt optimalizace.

Metodický postup:

1. Studium odborné literatury a pramenů
2. Příprava a realizace terénního šetření
3. Analýza dopravní obslužnosti
4. Návrhy na zlepšení stavu
5. Projekt

Rámcová osnova:

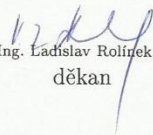
1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíle a metody. 4. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání. 5. Vlastní návrhy. 6. Závěr. 7. Seznam literatury.

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**
Rozsah pracovní zprávy: **60 - 80 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:

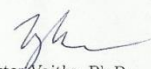
BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, nakladatelství Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5.
DUVAL, D. J. *Tourism and transport: models, network and flows*. Clevedon: Channel View Publications, 2007. ISBN 978-1-84541-063-6.
GOELDNER, Ch. R. *Tourism: principles, practices, philosophies*. 11. vyd., Hoboken: Wiley, 2009. ISBN 978-0-470-08459-5.
PŘIBYL, P., A. JANOTA a J. SPALEK. *Analýza a řízení rizik v dopravě*. Praha: BEN, 2008. ISBN 978-80-7300-2140-0.
ZURYNEK, J., L. ZELENÝ a M. MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: Aspi, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5.

Vedoucí diplomové práce: **Mgr. Vladimír Dvořák**
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Datum zadání diplomové práce: **11. ledna 2013**
Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2014**


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (28)
370 05 České Budějovice


Ing. Viktor Vojtko, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 4. března 2013

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 21. srpna 2014

.....
Bc. Martina Bešťáková

Poděkování

Děkuji vedoucímu diplomové práce panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi za odborné vedení, cenné rady a trpělivost při zpracování této práce.

Dále děkuji všem, kteří svými informacemi přispěli k dokončení diplomové práce.

Obsah

1	ÚVOD.....	5
2	LITERÁRNÍ REŠERŠE.....	6
2.1	DOPRAVA.....	6
2.1.1	Charakteristika dopravy	6
2.1.2	Specifika dopravy	7
2.1.3	Kvalita a bezpečnost v dopravě	7
2.1.4	Doprava a dopravní služby v cestovním ruchu.....	10
2.1.5	Dopravní obslužnost	11
2.2	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	13
2.2.1	Dopravní cesty	13
2.2.2	Financování staveb dopravní infrastruktury	16
2.3	FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVU.....	16
2.3.1	Fyzicko-geografické faktory.....	16
2.3.2	Ekonomické faktory.....	17
2.4	DRUHY DOPRAVY	17
2.4.1	Silniční doprava	18
2.4.2	Železniční doprava.....	20
2.4.3	Letecká doprava	21
2.4.4	Vodní doprava.....	22
2.4.5	Cyklodoprava.....	23
2.4.6	Městská hromadná a integrovaná doprava.....	23
2.5	NEGATIVNÍ VLIVY DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	24
2.6	MARKETING V DOPRAVĚ	26
2.6.1	Definice marketingu v dopravě.....	26
2.6.2	Marketingový mix.....	27
3	CÍL PRÁCE, HYPOTÉZY A METODIKA.....	30

3.1	CÍL PRÁCE.....	30
3.2	HYPOTÉZY	30
3.3	METODIKA.....	30
4	ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI NA ČESKOBUDĚJOVICKU	33
4.1	VYMEZENÍ ČESKOBUDĚJOVICKA.....	33
4.2	SILNIČNÍ DOPRAVA	34
4.3	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	37
4.4	LETECKÁ DOPRAVA	39
4.5	CYKLODOPRAVA	39
4.5.1	Projekt Euro Velo.....	40
4.5.2	Greenways.....	41
4.5.3	Na kole krajem Českobudějovicka	42
4.5.4	Dopravní systém Cyklotrans	44
4.6	DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST ČESKÝCH BUDĚJOVIC	45
4.6.1	Turistické atraktivity a akce	45
4.6.2	Silniční doprava	45
4.6.3	Železniční doprava	47
4.6.4	Městská hromadná doprava	47
4.6.5	Cyklodoprava	48
4.6.6	Turistický vláček.....	48
4.7	DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST HLUBOKÉ NAD VLTAVOU	49
4.7.1	Turistické atraktivity a akce	49
4.7.2	Silniční doprava	49
4.7.3	Železniční doprava	49
4.7.4	Vodní doprava.....	50
4.7.5	Cyklodoprava	50

4.7.6	Pěší turistika	51
4.7.7	Turistický vláček	51
4.8	DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST HOLAŠOVIC	51
4.8.1	Turistické atraktivity a akce	51
4.8.2	Silniční doprava	52
4.8.3	Železniční doprava	52
4.8.4	Cyklodoprava	52
4.9	DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST TÝNA NAD VLTAVOU	52
4.9.1	Turistické atraktivity a akce	52
4.9.2	Silniční doprava	53
4.9.3	Železniční doprava	54
4.9.4	Městská hromadná doprava	54
4.9.5	Vodní doprava	54
4.9.6	Cyklodoprava	55
4.9.7	Pěší turistika	56
5	TERÉNNÍ ŠETŘENÍ	57
5.1	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ	57
5.1.1	Příprava a realizace	57
5.1.2	Vyhodnocení	57
5.1.3	Shrnutí dotazníkového šetření	70
5.2	ŘÍZENÉ ROZHOVORY	71
5.2.1	Příprava a realizace	71
5.2.2	Vyhodnocení	72
5.3	Vyhodnocení hypotéz	74
6	NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ STAVU	76
7	PROJEKT OPTIMALIZACE	79
7.1	NÁVRH PROJEKTU	79

7.2	ROZPOČET PROJEKTU	83
7.3	FINANCOVÁNÍ.....	84
8	ZÁVĚR	86
I.	Summary.....	87
II.	Seznam použitých zdrojů	89
III.	Seznam obrázků, tabulek a grafů	
IV.	Seznam příloh	
V.	Přílohy	

1 Úvod

Cestovní ruch je v současné době mnohostranné odvětví. Cestovní ruch zahrnuje mimo jiné služby cestovního ruchu i dopravu. Doprava je základním předpokladem cestovního ruchu, protože překlenuje prostor i čas. Doprava v cestovním ruchu nezajišťuje pouze přepravu návštěvníků z místa bydliště do destinace, ale přepravuje návštěvníky i v destinaci.

V zájmu každé destinace je, aby byla pro návštěvníky snadno, pohodlně a rychle dostupná různými druhy dopravy, aby pohyb po destinaci byl co nejméně problémový a aby turistické atraktivity nacházející se v destinaci byly dobře a snadno dostupné. Kvalitně zajištěná dopravní obslužnost totiž umožňuje plně využít přírodní a kulturně - historický potenciál destinace.

Dopravní obslužnost destinace může být zajištěna různými druhy dopravy. Při výběru jednotlivých druhů dopravy je nutné brát ohled na životní prostředí, charakter destinace i požadavky návštěvníků.

Tato práce se zabývá dopravní obslužností Českobudějovicka v podmínkách cestovního ruchu.

Hlavním cílem diplomové práce je zhodnocení současné dopravní obslužnosti Českobudějovicka pro potřeby cestovního ruchu a na základě terénního šetření poukázat na přednosti a nedostatky. Dílčím cílem diplomové práce je návrh opatření ke zlepšení stavu a projektu optimalizace.

V této práci jsou nejprve vymezeny základní pojmy a problémy týkající se dopravy a dopravní obslužnosti. Následuje zhodnocení současné dopravní obslužnosti destinace Českobudějovicko a podrobná analýza současné dopravní obslužnosti Českých Budějovic, Hluboké nad Vltavou, Holašovic a Týna nad Vltavou. Tyto obce byly k podrobnější analýze vybrány proto, že patří mezi návštěvníky k nejvyhledávanějším obcím na Českobudějovicku. V rámci této práce bylo provedeno i terénní šetření, na jehož základě byla navržena opatření ke zlepšení stavu a navržen byl i projekt optimalizace.

2 Literární rešerše

2.1 Doprava

2.1.1 Charakteristika dopravy

Brinke (1999) tvrdí, že „**doprava** je obecně nejčastěji definována jako záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách“ (p. 4).

Zelený (2007) **dopravu** charakterizuje „jako činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií“ (p. 20).

Doprava je ze své podstaty prostorová – doprava rozvíjí území, protože lidé a zboží se musí přemísťovat. Lidé se málokdy nacházejí na stejném místě jako věci, které chtějí nebo potřebují. Prostřednictvím dopravních systémů dochází k propojení nabídky a poptávky, protože dopravní systémy odhalují poptávku po zboží a službách (Knowles, Shaw, & Docherty, 2008, p. 4).

Brinke (1999) dále uvádí, že **doprava představuje samostatné výrobní odvětví**, v němž se stejně jako v průmyslu a v zemědělství vytváří nová hodnota, i když ne ve formě nového produktu. Ve srovnání s jinými výrobními odvětvími se doprava vyznačuje celou řadou zvláštností. Její produkce spočívá v přepravě zboží a osob, její výroba i spotřeba probíhají současně (p. 7).

Zurynek, Zelený a Mervart (2008) dále uvádí, že **doprava je jedním z infrastrukturních odvětví světového hospodářství**. Od průmyslových a zemědělských odvětví se doprava odlišuje univerzálností výrobních spojení s jinými výrobními odvětvími. Zboží vyrobené v průmyslu nebo v zemědělství je připraveno ke spotřebě až tehdy, když je přepraveno na trh nebo do místa spotřeby. Proto dopravní proces představuje nezbytné pokračování procesu výrobního (p. 13).

Mirvald (1999) dodává, že **doprava je samostatné odvětví národního hospodářství** a svojí činností integruje ostatní složky národohospodářského komplexu. Je považovaná za stěžejní odvětví světové ekonomiky se vzrůstajícím trendem své významnosti. Svojí činností výrazně determinuje prostorové rozmístění ostatních lidských aktivit (p. 5).

Duval (2007) tvrdí, že **doprava je všudypřítomný a komplexní globální ekonomický sektor**. Doprava tvoří páteř národních i mezinárodních obchodních vztahů, protože přemísťuje náklad a lidi (p. 1).

2.1.2 Specifika dopravy

Pastor a Tuzar (2007) charakterizují dopravu především těmito zvláštnostmi:

- a) produkt dopravy, kterým je nehmotný užitečný efekt přemístění (přeprava) není skladovatelný, a proto je nutné veškeré nerovnoměrnosti ve vzniku požadavků na přepravu krýt z rezerv v kapacitách stabilních i mobilních prostředků i živé práce,
- b) přepravní a dopravní činnost je rozložena na rozsáhlých územích, s četnými vazbami na infrastrukturu a legislativu jiných zemí,
- c) dopravní a přepravní proces je spojitý a nepřetržitý v čase, ukončením jedné přepravy celý proces nekončí, ale okamžitě navazuje další přemístění, přičemž množství přeprav se uskutečňuje současně nebo se překrývá v čase,
- d) proces dopravy je nerovnoměrný v čase i směrech a závisí nejen na nerovnoměrnosti nebo sezónnosti uvnitř jedné země, ale i na nerovnoměrnosti přeprav mezinárodních,
- e) proces dopravy je dávkový, to znamená, že vlastní přemístění probíhá v dávkách, jejichž velikost je dána omezenou kapacitou dopravní jednotky,
- f) nejcharakterističtější vlastností dopravy je pohyb dopravní jednotky po dopravní cestě, tedy dynamika procesu, kterou je možné vyjádřit pouze vektorově (nikoli skalárně) množstvím, směrem, vzdáleností a časem (p. 16).

2.1.3 Kvalita a bezpečnost v dopravě

Vaněček a Kaláb (2004) uvádí, že vnímání kvality v dopravě je ve velké míře subjektivní. Dílčí kritéria hodnocení dělí do následujících skupin:

a) bezpečnost a spolehlivost

riziko nehody, riziko neplnění přepravní smlouvy

b) kvalita ve vztahu k objektu přemísťování

komfort cestování

c) časové hledisko

doba přemístění, rychlost přemístění, četnost a pravidelnost spojů, stupeň časové spolehlivosti a stupeň pohotovosti dodání

d) prostorové hledisko

vytváření dopravních sítí, počet a poloha příjezdového a odjezdového místa, bezbariérovost

e) vztah k životnímu prostředí

znečištění CO₂ a dalšími škodlivými emisemi, hluk, zábor půdy, negativní vliv na biotopy, spotřeba pohonných hmot

f) vztah k zákazníkovi

transparentnost plnění nabídky, individuální přístup k realizaci zákaznických požadavků, vstřícnost vůči zákazníkovi, kvalita poskytovaných doplňkových služeb, pomoc a usnadnění pohybu pro tělesně postižené občany (p. 66).

Jednou z možností jak popsat kvalitu dopravy je i její **klasifikování podle předem dohodnutých zásad**. Klasifikace dopravy je kvalitativní měřítko pro ohodnocení dopravního proudu. Typickými měřenými dopravními parametry jsou intenzita dopravy a rychlost vozidel. V České republice je obvyklé klasifikovat dopravu dle číselných hodnot ve stupních, např. od 1 do 5.

Stupeň 1: Po komunikacích se pohybují pouze jednotlivá vozidla, jízda je zcela plynulá, průměrná rychlost jízdy je zachována v rozmezí maxima stanoveného pravidly silničního provozu.

Stupeň 2: Po komunikacích se pohybují malé skupiny vozidel (shluky), nevznikají kolony, provoz je zcela plynulý. Plynulé je také odbavování vozidel, která zastavují na světelně řízených křižovatkách. Výjezd z jednotlivých směrů světelně řízených křižovatek je při zeleném signálu úplný, tzn. že odjedou všechna vozidla zastavená na červenou. Průměrná rychlost se snížila a maximálního rychlostního limitu již nelze dosáhnout ve všech sledovaných úsecích.

Stupeň 3: Po komunikacích se pohybují proudy vozidel, provoz je plynulý, ale vyznačuje se sníženou rychlostí, která již v žádném úseku nedosahuje stanoveného rychlostního limitu. Odbavování vozidel, která zastavují v jednotlivých směrech na světelně řízených křižovatkách je neúplné a střídavě vznikají kolony, jež nelze v plné míře, při automatickém systému řízení dopravy a v době stanovené pro zelený signál, odbavit. U vedlejších směrů vzniká významné vzduť vozidel.

Stupeň 4: Po komunikacích se pohybují souvislé kolony vozidel, provoz postrádá plynulost a vyznačuje se výrazně sníženou průměrnou rychlostí. Výjezd v jednotlivých

směrech všech řízených křižovatek je narušen, vznikají proudy vozidel, které nelze žádným způsobem řízení beze zbytku odbavit.

Stupeň 5: Na komunikacích stojí nebo jen sporadicky a velmi pomalu se pohybují kolony automobilů. Provoz se téměř zastavil. Na křižovatkách dochází ke kongescím ve všech odbavovaných směrech. Průměrná rychlost klesla na minimum a ani na přímých úsecích nedosahuje více než 20 km/hod. Situaci lze označit za dopravní kolaps (Příbyl, Janota, & Spalek, 2008, p. 83).

„**Problematika** zajištění **bezpečnosti v dopravě** je stále diskutovanou otázkou a otevřeným problémem všech druhů dopravy. Nejpalčivěji se však tento problém projevuje v oblasti silniční dopravy, která vykazuje více než 97 % všech nehod“ (Příbyl, et al., 2008, p. 46).

Příbyl, et al. (2008) dále uvádí, že **dopravní nehodovost lze velice výrazně ovlivnit v kladném i záporném smyslu** (i o několik řádů) designem a úpravami pozemních komunikací. V řadě zahraničních zemí a pokusně i v České republice se přistupuje k tzv. bezpečnostnímu auditu pozemních komunikací, který představuje formální posouzení bezpečnosti existující nebo budoucí silnice či křižovatky nezávislým auditorským týmem. Výsledkem auditu bývají obecně následující skutečnosti:

- odstranění ohrožujících prvků (překážek ve výhledu, nevyhovujících stromů a alejí, reklamních ploch, zbytečných pevných překážek apod.),
- zvýšení jednoznačnosti, zřetelnosti a kontrastu vyznačování dopravních situací,
- dosažení unifikace (s cílem dodržet stejné vyznačování stejných situací),
- používání vhodných bezpečnostních prvků a doplňků (dělicí ostrůvky různých typů, vysazené chodníkové plochy, dělicí pásy apod.),
- správné umístění, uspořádání a vybavení přechodů pro chodce,
- optimalizace zastávek veřejné dopravy (volba správného typu zastávky a její polohy),
- modifikace šířky krajnice a jízdních pruhů apod. (p. 50).

2.1.4 Doprava a dopravní služby v cestovním ruchu

Goeldner a Ritchie (2009) tvrdí, že **doprava** a dopravní zařízení **tvoří nedílnou součást cestovního ruchu**. Ve skutečnosti úspěch prakticky všech forem cestovního ruchu závisí na odpovídající dopravě (p 149).

Zurynek, et al. (2008, p. 9) a Oriška (1999, p. 19) uvádí, že **doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu**. Překlenuje vzdálenostní rozdíly mezi místem bydliště a místem (cílem) cestovního ruchu. Přivádí účastníka cestovního ruchu k objektům a zařízením cestovního ruchu a vytváří tak možnost spotřeby služeb cestovního ruchu. Vztah dopravy a cestovního ruchu je vztahem oboustranným, neboť rozvoj jednotlivých forem a druhů cestovního ruchu vyvolává potřebu dopravních služeb z pohledu rozvoje potřebné infrastruktury respektujících potřeby účastníků cestovního ruchu.

Doprava ve vztahu k nabídce cestovního ruchu plní čtyři hlavní funkce:

- a) spojuje zdrojový trh s hostující destinací,
- b) zajišťuje přemístění a přístup do destinace, regionu nebo země,
- c) zajišťuje přemístění a přístup k turistickým atraktivitám,
- d) usnadňuje cestování po rekreačních cestách (Knowles, et al., 2008, p. 199).

Úloha dopravy v cestovním ruchu nebyla vždy tak praktická. Dříve veřejná i individuální doprava, zejména letecká a námořní, byla prezentována jako vzrušující, okouzlující a romantická (Middleton, Fyall, & Morgan, 2009, p. 388).

Dle Duvala (2007) **rozvoj dopravy působí na rozvoj cestovního ruchu** (p. 25).

Zurynek, et al. (2008) dále dodávají, že **doprava má v cestovním ruchu ambivalentní charakter**. To znamená, že na jedné straně se pozitivně podílí na rozvoji cestovního ruchu a na straně druhé do jisté míry ovlivňuje cestovní ruch negativně. Jde zejména o vliv na životní prostředí, kumulaci v sezónním období a podobně (p. 9).

Dopravní služby v rámci průmyslu cestovního ruchu jsou ty služby, které se podílejí na zajištění přepravy účastníků cestovního ruchu a jejich zavazadel. Dále poskytují nezbytné informace, provádějí rezervace a prodej dopravních cenin a v neposlední řadě jsou také spojeny s vyřizováním případných reklamací (Zurynek, et al, 2008, p. 10).

Orieška (1999) uvádí, že „dopravní služby umožňují přepravu účastníků cestovního ruchu mezi místem jejich trvalého bydliště a místem (střediskem) cestovního ruchu, mezi místy (středisky) cestovního ruchu a v místě (středisku) cestovního ruchu“ (p. 8).

Zurynek, et al. (2008) dále dodávají, že „**dopravní služby mají pro cestovní ruch význam především z pohledu přípravy produktu**, neboť dopravní služby jsou ve většině případů předmětem kalkulace produktu a také se stávají sortimentem prodeje služeb cestovních kanceláří a agentur“ (p. 10).

Dopravní služby zahrnují služby letecké dopravy (pravidelné, nepravidelné - charterové, vnitrostátní, mezinárodní), železniční dopravy, silniční dopravy, námořní a vnitrozemské vodní dopravy, vertikální dopravy (lanovky a vleky), dopravy v terénu (chůze, koně) a v poslední době i kosmické dopravy a služby podpůrné (Jakubíková, 2013, p. 31).

2.1.5 Dopravní obslužnost

Podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů se **dopravní obslužností rozumí** zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Dle § 3 odst. 1 zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů **stanoví kraje a obce ve své samostatné působnosti rozsah dopravní obslužnosti** a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů dále stanovuje, kdo **dopravní obslužnost zajišťuje**. Dle tohoto zákona kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu, obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje a stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.

Pro zajištění dopravní obslužnosti mohou stát, kraje a obce poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy, nebo uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci, kteří jsou provozovateli dopravy podle jiných právních předpisů.

Peková, Pilný, & Jetmar (2008) uvádí, že „stát, resp. nižší úrovně vlád, zajišťují dopravní obslužnost území, kterou by soukromý sektor nezajišťoval z důvodu nedosahování požadovaného zisku“ (p. 508).

Základní dopravní obslužnost, tvoří:

- a) osobní a spěšné vlaky vedené po celostátních i regionálních tratích na území kraje a mezi kraji,
- b) soubor linek veřejné linkové dopravy provozovaných na území kraje a regionu, dále soubor linek veřejné linkové dopravy provozovaných po území několika krajů a
- c) uplatnění principů intervalové dopravy na těchto linkách a jejich časová návaznost (Wokoun, Malinovský, Damborský, Blažek, & et al., 2008, p. 167).

Dosahovaný **standard dopravní obslužnosti**, který je jedním z ukazatelů úrovně regionální dopravy, lze nejnázne charakterizovat následujícími dvěma charakteristikami:

- a) počet a druh spojů (pracovní den a víkend) v obci a v hlavních denních dobách,
- b) pokrytí území zastávkami, tj. vzdálenosti k zastávce hromadné dopravy (dostupnost hromadné dopravy) (Zelený, 2007, pp. 117 - 118).

Eisler (2005) popisuje **tři modely financování dopravní obsluhy a jejich podniků**:

1. Státní podniky, které mají povahu státního monopolu. Jsou financovány ze **státního rozpočtu** (jsou jim hrazeny potřebné výdaje), ovšem veškeré příjmy, resp. zůstatek hospodářského výsledku je do státního rozpočtu odváděn. Tento způsob financování je rozšířen u silnic, které stát financuje ze svého rozpočtu, příjmy na to získává z daní uživatelů silnic (ze silničních daní a dálničních poplatků).
2. Druhý typ spočívá na **principu poplatků**, které mají uhradit skutečné náklady dopravního podniku. Smyslem je uhradit veškeré provozní náklady včetně kapitálových vkladů. Cílem takové politiky není dosažení zisku, ale finanční rovnováhy.
3. V současné době se uplatňuje princip založený na **tržním přístupu**, na obecných zákonitostech trhu, ceny jsou volné, ekonomická samostatnost je zcela v rukou podnikatelů, kteří musí hospodařit s cílem dosáhnout zisk. Vliv státu se zachovává např.

udělováním koncesí k podnikání, ukládáním přepravní povinnosti spojené s dopravním či spojovým aj. infrastrukturním podnikáním (p. 32).

2.2 Dopravní infrastruktura

Vaněček a Kaláb (2004) si pod pojmem **dopravní infrastruktura** představují „**souhrn všech prvků** (technických a lidských – dopravních cest, komunikačních sítí), které jsou nutné k tomu, aby se mohl uskutečňovat pohyb dopravních prostředků včetně zajištění bezpečnosti a včetně jejich udržování“ (p. 63).

Na **dopravní infrastrukturu** lze nahlížet i jako na „**soubor dopravních sítí**, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními, a **dopravních prostředků**, jež se na síti pohybují. V užší souvislosti může být dopravní infrastruktura pojímána jako soubor dopravních cest a jejich vybavení“ (Zurynek, et al., 2008, p. 30).

Mezi kvalitou dopravní infrastruktury **a úrovní ekonomického rozvoje** země nebo regionu **existuje jasný a široce přijímaný vztah**. Obecně platí, že dopravní infrastruktura a služby jsou kvalitnější a rozmanitější v rozvinutých okresech, zemích a regionech než v regionech méně rozvinutých (Knowles, et al., 2008, p. 10).

2.2.1 Dopravní cesty

Mirvald (1999) uvádí, že „dopravní cesty vytvářejí prostor určený pro pohyb dopravních prostředků v příslušném prostředí“ (p. 7). Dopravní cesty se dělí na:

- **Pozemní komunikace**

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích definuje pozemní komunikaci jako dopravní cestu, určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. **Pozemní komunikace se dále dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.**

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 4).

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Podle svého určení a dopravního významu se silnice rozdělují do třech tříd:

- a) silnice I. třídy, které jsou určeny především pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- b) silnice II. třídy, které jsou určeny pro dopravu mezi okresy,
- c) silnice III. třídy, které jsou určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 5).

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 6).

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků nemovitostí nebo k jejich spojení s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 7).

Značení pozemních komunikací upravuje vyhláška 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Tato vyhláška stanovuje, že vlastník označuje dálnice a silnice I. třídy čísly od 1 do 99, silnice II. třídy čísly od 101 do 999 a silnice III. třídy v evidenci čtyř až pětimístnými čísly.

• **Dráhy**

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách charakterizuje **dráhu jako „cestu určenou k pohybu drážních vozidel** včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy“.

Železniční dráhy se člení do následujících kategorií:

- a) dráha celostátní, což je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě,
- b) dráha regionální, což je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě,
- c) vlečka, což je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele,
- d) speciální dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce (zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 3).

- **Letové cesty**

„**Letová cesta** je řízená oblast nebo její část, vybavená radionavigačními zařízeními, zřízená ve formě koridoru, v jehož hranicích musí být let proveden“ (Zelený, 2007, p. 240).

- **Vodní cesty**

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě stanovuje, že „vnitrozemskými **vodními cestami jsou vodní toky a jiné vodní plochy**, na kterých je možno provozovat plavbu“.

Vodní cesty se dělí na sledovatelné vodní cesty a ostatní vodní cesty. Sledované vodní cesty se dále člení na cesty dopravně významné a na vodní cesty účelové. Vodní cesty účelové jsou vodní cesty, na kterých je provozována pouze rekreační plavba a vodní doprava místního významu (zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, § 3).

- **Cyklotrasy a cyklostezky**

Cyklistická trasa neboli cyklotrasa je trasa vyznačená orientačním značením pro cyklisty. Cyklotrasa nerozlišuje formu, může vést po obyčejné, málo frekventované komunikaci nebo zahrnovat cyklostezku či samostatný jízdní pruh pro cyklisty oddělený vodorovným dopravním značením. Každá cyklotrasa má přiděleno číslo, popřípadě písemné označení. Na základě kategorizace Klubu českých turistů se **trasy řadí do čtyř kategorií:**

- a) cyklotrasy I. kategorie – hlavní trasy mezinárodního významu, propojují velká města ČR s velkými evropskými městy. Jsou označeny jednocifernými čísly.
- b) cyklotrasy II. kategorie – hlavní trasy nadregionální kategorie, propojují významné nadregionální turistické cíle v ČR. Jsou označeny dvoucifernými čísly.
- c) cyklotrasy III. kategorie – vedlejší trasy regionálního významu, propojují regionální turistické cíle v ČR. Jsou označeny trojčifernými čísly.
- d) cyklotrasy IV. kategorie – vedlejší trasy místního významu, propojují místní cíle. Jsou označeny čtyřčifernými čísly nebo mají písemné označení (Zelený, 2007, pp. 286 -287).

Cyklostezka (stezka pro cyklisty) je „vyhrazená samostatná komunikace speciálně vybudovaná pro cyklisty, oddělená od ostatní dopravy“ (Zelený, 2007, p. 286).

2.2.2 Financování staveb dopravní infrastruktury

Peková, et al. (2008) rozdělují zdroje financování staveb dopravní infrastruktury na dvě základní skupiny:

a) veřejné zdroje

- domácí: rozpočtové zdroje – rozpočet Státní dopravní infrastruktury, rozpočet Ministerstva dopravy, rozpočty krajů a obcí,
- zahraniční: podpůrné fondy a programy Evropské unie (Phare, ISPA, strukturální fondy),

b) alternativní zdroje:

- úvěry od domácích a zahraničních bank, od nadnárodních finančních institucí,
- vybírání přímých poplatků za použití dopravní infrastruktury,
- financování za účasti soukromého kapitálu (p. 507).

2.3 Faktory ovlivňující dopravu

2.3.1 Fyzicko-geografické faktory

Brinke (1999) uvádí, že **fyzickogeografické faktory mají dosud vliv** na rozmístění komunikační sítě i přepravních proudů, na výši investičních i provozních nákladů v dopravě, přičemž tento vliv je u jednotlivých druhů dopravy a v jednotlivých oblastech větší či menší. Následující přírodní podmínky mohou mít zvláštní význam pro výběr směru, jakož i pro samotný výkon dopravy:

1) Říční doprava

- a) možnost východu na moře,
- b) dostatečná přirozená hloubka plavební dráhy, bez mělčin a skalních prahů,
- c) rozvětvení přítoků, možnost stavby spojujících průplavů,
- d) odpovídající spád řeky a s tím spojená rychlost proudu,
- e) malé kolísání vodních stavů.

2) Suchozemská doprava

- a) příznivý reliéf (nízký stupeň členitosti, malá příkrost svahů, bez příčných údolí apod.),
- b) nepřítomnost nebo malý výskyt řek, bažin, močálů, písčinych oblastí, rašeliníšť apod., jež je nutné překračovat, odpovídající kvalita geologického podloží,

- c) nevyskytování se sněhových závějí a lavin,
- d) dostatečné místní zdroje příslušných stavebních surovin a materiálů,
- e) malý výskyt mlh a lijavců,
- f) nezamrzání půdy.

3) Letecká doprava

- a) rovinný terén umožňující stavbu letišť,
- b) vyhovující síla převládajících větrů,
- c) malý výskyt mlh, atmosférických a magnetických bouří,
- d) malý výskyt sněhových závějí na rozjezdových plochách.

S rostoucí úrovní dopravy, zejména dopravních prostředků, vliv přírodních podmínek na dopravu slábne, přesto u některých druhů dopravy (zejména letecké a námořní) a v některých oblastech s extrémními klimatickými podmínkami je dosud silný a dopravní provoz silně narušuje (p. 33).

2.3.2 Ekonomické faktory

Zelený (2004) považuje za **nejvýznamnější ekonomické faktory**, které ovlivňují objem, strukturu a rozmístění dopravy:

- a) hospodářskou strukturu oblasti, resp. úroveň hospodářství jeho jednotlivých odvětví,
- b) rozmístění výroby a spotřeby na území oblasti,
- c) rozmístění obyvatelstva na území dané oblasti,
- d) intenzitu, charakter a geografickou orientaci vnějších hospodářských svazků oblasti,
- e) dopravní polohu oblasti vzhledem k oblastem okolním (p. 18).

2.4 Druhy dopravy

Pastor a Tuzar (2007) podle prostředí, ve kterém se doprava realizuje, rozlišují dopravu pozemní, podzemní, vodní a vzdušnou. Podle použité dopravní cesty hovoří o dopravě silniční, kolejové, říční, námořní, letecké, potrubní, dopravníkové, lanovkové aj. Podle dopravních prostředků rozlišují autoři pěší, cyklistickou, automobilovou, tramvajovou, trolejbusovou, autobusovou, železniční, kosmickou aj. Z hlediska přepravní vzdálenosti označují dopravu jako lokální, příměstskou, dálkovou a kontinentální (p. 16).

Druhy dopravy jsou dle Mirvalda (1999) dány charakterem dopravních prostředků a prostředím, ve kterém se pohybují. Jednotlivé druhy dopravy lze zařadit do tří

základních skupin: doprava pevninská, mořská a vzdušná. K pevninské dopravě náleží silniční a železniční doprava, vnitrozemská plavba, potrubní a městská hromadná doprava aj. netradiční druhy (p. 7).

Goeldner a Ritchie (2009) dělí dopravu na leteckou, silniční, železniční, vodní a další. Leteckou dopravu dále dělí na charterovou, soukromou a pravidelnou. Silniční dopravu rozdělují na autobusovou, automobilovou, motocyklovou a prostředky používané jako obytný vůz, karavan, obytný přívěs, stanový přívěs a další. Autobusovou dopravu dále rozdělují na pravidelnou, charterovou a dopravu objednávanou cestovními kanceláři. Automobilovou dopravu dále dělí na soukromou a půjčenou. Železniční dopravu dělí na soukromou a komerční. Vodní dopravu dále dělí na vnitrozemskou a námořní. Vnitrozemskou vodní dopravu a námořní dopravu dále dělí na soukromou, komerční, charterovou a pravidelnou. Mezi další dopravu řadí pěší dopravu, dopravu sněžnými skútry, dopravu prostřednictvím jízdních kol, dopravní prostředky tažené koňmi a vzdušné, lanové a lyžařské vleky (p. 119).

2.4.1 Silniční doprava

Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování těchto vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích, veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu (Zurynek et al, 2008, p. 90).

„Z celé řady předností silniční přepravy patří k nejvýznamnějším její relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a především schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav „z domu do domu“ (Zelený, 2007, p. 172).

Mirvald (2000) upozorňuje i na možné **nevýhody silniční dopravy**. V silniční dopravě se vytvářejí mimořádně vysoké externí náklady. Patří k nim zvýšená energetická spotřeba, náročná údržba dopravní infrastruktury, škody na zdraví lidí, snižování produkce, poškozování ekonomických a sociálních objektů (p. 36).

„Z pohledu cestovního ruchu lze silniční dopravu rozdělit na **hromadnou** (autobusovou) a **individuální** (dvoustopá ne jednostopá vozidla, případně s přívěsy)“ (Zurynek, et al., 2008, p. 65).

Autobusovou dopravu lze z hlediska pravidelnosti členit na **pravidelnou** a **nepravidelnou** (Zurynek, et al., 2008, p. 92).

Eisler (2005) uvádí, že „**pravidelná autobusová doprava** se provádí podle vyhlášeného jízdního řádu za předem stanovených přepravních podmínek“ (p. 53).

Linková osobní doprava představuje pravidelné poskytování přepravních služeb na určité trase dopravní cesty, kdy cestující nastupují a vystupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy. **Veřejná linková doprava** znamená dopravu, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních služeb. S výhradou případné povinné rezervace je veřejná linková doprava přístupná všem. **Zvláštní linková doprava** je dopravou určitých vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob (Zelený, 2007, p. 191).

Dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě je **linka** souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí a cílovou zastávkou a ostatními zastávkami, na níž jsou poskytovány přepravní služby. **Spoj** je dopravní spojení v rámci linky, které je časově a místně určené jízdním řádem.

Veřejnou autobusovou dopravou je obsluhováno **mnoho obcí**. Tyto obce zpravidla nejsou obsluhovány jinou veřejnou dopravou. Kvantitativně ale veřejná autobusová doprava představuje velmi malé procento vozových kilometrů (Goeldner, & Ritchie, 2009, p. 120).

Nepravidelná doprava dle Eislera (2005) naopak není provozována podle vyhlášeného jízdního řádu, je to doprava podle požadavků zákazníka (smluvní). Konkrétní podmínky přepravy bývají sjednány mezi dopravcem a přepravcem, nikoli jednotlivým cestujícím. Ceny bývají dohodnuty smluvně. Příkladem je doprava zákazníků cestovních kanceláří na dovolenou (p. 53).

Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011) rozlišují **nepravidelnou autobusovou dopravu** na „**jednorázovou** (poznávací zájezdy, výlety atp.) a **dopravu kyvadlovou**, kterou zpravidla objednává či zajišťuje cestovní kancelář na určité období (sezonu) pro přepravu svých klientů do určité destinace a zpět“ (p. 66).

Dle Duvala (2007) je autokarová doprava často spojená s rekreačními zájezdy, které zahrnují mnoho destinací (často okružní cesty, zahrnující mnoho destinací nebo míst,

kteřá jsou obvykle geograficky blízka) v krátkém časovém období. Autokarová doprava je jedinečná v tom, že využívá 1) více uzlů nebo destinací; 2) stanovené toky a sítě; 3) strukturované cestovní trasy. Nejběžnějšími jsou velké vyhlídkové autokary, které projíždějí oblastí a zastavují na populárních místech a v populárních destinacích. Délka těchto zastávek se pohybuje od několika hodin do několika dnů (p. 97).

Dle Brinkeho (1999) „**automobilová doprava** zajišťuje ve světovém dopravním systému přepravu nákladů a osob převážně na krátké vzdálenosti a má rozhodující podíl na objemu světové nákladní i osobní dopravy“ (p. 60).

Doprava **osobním automobilem** převažuje při kratších výletech a je nejvíce využívána v **domácím cestovním ruchu**. Osobní automobil je ale také velmi důležitý v mezinárodním cestovním ruchu (Goeldner, & Ritchie, 2009, p. 118).

Používání osobních automobilů v cestovním ruchu vede bezesporu ke zvyšování automobilové dopravy v rozvinutých zemích (Duval, 2007, p. 106).

Doprava **osobním automobilem** je na rozdíl od veřejné dopravy **pružná a neroztříštěná**. Kromě toho osobní automobily zpřístupňují atraktivitu cestovního ruchu, které se nacházejí na okrajích destinací a nejsou tak obsluhovány veřejnou dopravou (Hannam, Butler, & Paris, 2013, p. 175).

2.4.2 Železniční doprava

Goeldner a Ritchie (2009) tvrdí, že význam železniční dopravy je v současné době nižší, než tomu bylo v minulosti. Nicméně v budoucnu by se především v Evropě a Asii měl podíl železniční dopravy opět zvyšovat, a to především díky vývoji nových vysokorychlostních vlaků (p. 118).

Mirvald (2000) upozorňuje, že „v přepravě osob **mají železnice perspektivu** jako součást integrovaných dopravních systémů měst, v zajišťování veřejné dopravy v regionech jako páteční síť a v dopravě dálkové, kde již na střední vzdálenosti konkurují vysokorychlostní železnice nejen silniční, ale i letecké dopravě“ (p. 6).

Ryglová, et al. (2011) vidí hlavní **přednosti vlakové přepravy** „v hromadnosti, plynulosti a relativní bezpečnosti. Další výhodou je její nízká závislost na přírodních jevech a na ročním období. Železniční doprava je mnohem pohodlnější a luxusnější než doprava autobusová (neplatí vždy v ČR)“ (p. 65).

Největší objektivní **nevýhoda železniční dopravy** je její omezená dostupnost. Ta je dána charakterem této dopravy a v průběhu let se zhoršuje zastavováním provozu na mnohých tratích. Kvůli omezené dostupnosti je železnice méně operativní, tudíž není vhodná např. pro velkou část poznávacích zájezdů cestovních kancelářích. Ostatní nevýhody souvisí se stavem infrastruktury obecně v konkrétní zemi či konkrétním místě. Jde o zastaralost jejích různých prvků, obecné vlastnosti či nekompatibilitu s okolím (Zurynek, et al., 2008, p. 111).

Duval (2007) rozděluje **železniční dopravu v rámci cestovního ruchu** na dvě skupiny:

1. na **železniční dopravu mimo destinaci** (železniční doprava, která spojuje regiony, města, destinace a atraktivity, doprava může být mezinárodní nebo přeshraniční),
2. na **železniční dopravu v destinaci** (železniční doprava, která přemísťuje návštěvníky uvnitř destinace) (p. 99).

Působení železniční dopravy rozděluje Zurynek, et al., (2008) na tři základní okruhy, na **pravidelnou dopravu** dálkovou a regionální; **turistické, příležitostné a nostalgické vlaky** (zahrnuté v jízdním řádu) a **vlaky na objednávku** (charter) (p. 126).

Pravidelná doprava má nezpochybnitelný význam pro turisty v dostupnosti destinací a turistických atraktivit. Vlak je vhodný jak pro dálkové přesuny do oblastí, tak pro pohyb v cílové oblasti a samozřejmě ho lze používat i na krátké výlety. Železniční doprava se příliš nehodí pro vícedenní organizované poznávací zájezdy kvůli menší dostupnosti některých cílových míst (Zurynek, et al., 2008, p. 131).

Turistické, příležitostné a nostalgické vlaky jsou pro turistiku velmi důležité. „Sezónní či víkendový provoz zpřístupňuje významné oblasti či turistické atraktivity. Nostalgické vlaky naopak představují velké lákadlo pro všechny věkové skupiny“ (Zurynek, et al., 2008, p. 138).

Dle Novacké a et al. (2010) **charterová železniční přeprava** nabízí možnost přepravy cestujících netradičním způsobem – formou mimořádných přeprav. Jsou to přepravy nad rámec pravidelného jízdního řádu (p. 167).

2.4.3 Letecká doprava

Letecká doprava je jedním z nejdynamičtěji rostoucích odvětví dopravy, a to téměř ve všech jeho segmentech; je nedílnou součástí moderní světové ekonomiky, působí na její růst a je jím také zpětně ovlivňována. Současný výrazný nárůst intenzity letového

provozu je důsledkem vysoké rychlosti, pohodlí, odpovídající kvality i rozsahu nabízených služeb a přijatelných cen. **Předností je** také relativní spolehlivost a bezpečnost, protože vzhledem k výkonům je letecká doprava nejbezpečnějším druhem dopravy, i když následky případných nehod jsou vesměs katastrofální. **Zápornou stránkou je** řada negativních dopadů na životní prostředí, letiště a jeho nejbližší okolí ovlivňují zejména hluk a exhalace. (Zelený, 2007, p. 229).

Význam letecké dopravy je v cestovním ruchu v podstatě dvojího charakteru:

- cestovní kanceláře potřebují kapacitu a další náležitosti s tím spojené pro vytváření produktu, a to ať už forfaitového nebo standardního (katalogového),
- v prodeji dopravních cenin, tzn. v prodeji letenek, a to zase buď jako samostatné služby nebo v rámci tvorby produktů (Zurynek, et al., 2008, p. 158).

Letecká doprava má dvě náročné, ale jasné charakteristiky:

- 1) podnikání v letecké dopravě je kapitálově náročné a přináší marginální výnosy,
- 2) letecká doprava je jedním z nejvíce regulovaných odvětví dopravy, ačkoli i to se pomalu mění v důsledku zavádění uvolněných režimů v letecké dopravě po celém světě (Duval, 2007, p. 151).

2.4.4 Vodní doprava

Vodní doprava umožňuje přepravu účastníků cestovního ruchu dopravními prostředky (plavidly) po vodních cestách. **Vodní doprava patří mezi nejstarší druhy dopravy** používané k přepravě osob. Vodní doprava se vyznačuje malou přepravní rychlostí a podstatně omezenou dostupností středisek a oblastí cestovního ruchu. **Výhodou** vodní dopravy je značná přepravní kapacita plavidel (Orieška, 2010, p. 94).

Duval (2007) rozděluje **vodní dopravu v cestovním ruchu** na tři skupiny:

1. na zábavné plavby,
2. na funkční vodní dopravu, např. trajekty a další formy poháněných lodí, které přemísťují návštěvníky z místa na místo,
3. na osobní vodní dopravu, včetně poháněných a nepoháněných plavidel (p. 120).

Zábavné plavby jsou dle Goeldnera a Ritchie (2009) velmi populární a představují nejrychleji rostoucí segment cestovního ruchu. Avšak tento segment je stále oproti jiným segmentům malý (p. 120).

Zurynek, et al. (2008) dodávají, že „**cestovní kanceláře využívají** především **služby osobní říční dopravy**. Produkty lodních společností nacházejí stále větší uplatnění v nabídce cestovních kanceláří a rovněž se stávají součástí produktu, a to zejména produktu inomingového“ (p. 191).

2.4.5 Cyklodoprava

Rygllová, et al. (2011) tvrdí, že „**cyklodoprava**, resp. cykloturistika **je velmi výrazným fenoménem posledních let** na celém světě. Také v České republice patří cykloturistika k velmi populárním aktivitám“ (p. 71).

Dle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020 cyklistika jako způsob dopravy není menšinovým trendem, ale plnohodnotnou formou dopravy vhodně doplňující další druhy. **Cyklistická doprava a cykloturistika mají pozitivní vliv** nejen na dopravní situaci a dopravní obsluhu území, ale současně snižují dopady na životní prostředí, zlepšují zdraví a kvalitu života obyvatel ČR a zároveň přináší ekonomický rozvoj regionům (p. 5).

Pernica, Novák, Zelený, Svoboda a Kavalec (2001) upozorňují, že **cyklistická doprava se dostává do popředí zájmu** zejména v souvislosti s celkovou potřebou ekologizace dopravy, ale i se zřetelem k uspokojování rekreačních potřeb klientů. Cyklistickou dopravu lze rozdělit na dvě hlavní motivační skupiny:

- První motivační skupinou jsou jízdy do zaměstnání a škol, jsou charakteristické v rovinných oblastech a na kratší vzdálenosti.
- Druhou motivační skupinu tvoří rekreační cyklistická doprava často na dlouhé vzdálenosti (p. 92).

Zelený (2007) dodává, že **rekreační cyklistika** je vnímána jako ekonomicky dostupná alternativa trávení volného času, jde o druh cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně minimálně zatěžuje životní prostředí. Nezbytnou součástí rekreační cyklistiky je rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury pro sportovně-rekreační činnosti (p. 284).

2.4.6 Městská hromadná a integrovaná doprava

Zurynek, et al. (2008) tvrdí, že **městská hromadná doprava a integrovaná doprava má nezpochybnitelný význam pro cestovní ruch**. Ve městech nahrazují individuální přesuny turistů a jejich skupin, které mohou být také různě omezovány. Díky kapacitě

není problém pohybu i větších skupin. Pomocí městské hromadné dopravy je možné dosáhnout drtivě většiny turistických atraktivit města, v případě dopravy integrované tak i celé oblasti. Zajištěna je také dostupnost ubytovacích a jiných zařízení (p. 227).

Integrace hromadné dopravy do společného systému a využití jednotlivých komparativních výhod je řešením efektivního a bezpečného pohybu osob. Pojem integrované dopravy znamená jak harmonizaci provozu regionální, příměstské a městské hromadné dopravy a jejich koordinaci s dopravou dálkovou, tak integraci podsystémů veřejné hromadné osobní dopravy (dráhy, autobusů, trolejbusů), to vše bez ohledu na konkrétního provozovatele; v neposlední řadě se jedná také o integraci individuální a veřejné dopravy (Zelený, 2007, p. 263).

Orieška (2010) uvádí, že v městských centrech cestovního ruchu je městská hromadná doprava využívána účastníky cestovního ruchu při cestách za kulturními, historickými a jinými zajímavostmi. V našich podmínkách je využívána doprava autobusy a trolejbusy, tramvajemi a v hlavním městě Praha také metrem. Význam jednotlivých druhů prostředků hromadné dopravy se často hodnotí podle toho, jak jsou schopné zvládnout zvýšené přepravní požadavky cestujících, především během hromadných kulturních, sportovních nebo jiných akcí. Způsob využití jednotlivých druhů místní dopravy závisí na rozloze města, směřování jednotlivých ulic, hustotě dopravy a organizaci života ve městě (p. 109).

2.5 Negativní vlivy dopravy na životní prostředí

Peková, et al. (2008) upozorňují, že **v rámci provozování dopravy dochází:**

- a) ke znečišťování prostředí, zejména ovzduší škodlivými látkami ze spalování používaných pohonných hmot při provozu silničních i kolejových vozidel,
- b) k zatěžování prostředí nadměrným hlukem, tj. více než 60 decibelů,
- c) ke zvyšování dopravní nehodovosti a následně hmotným ztrátám i ztrátám na lidských životech,
- d) významné produkci skleníkových plynů, zejména oxidu uhličitého, metanu a dalších,
- e) významné spotřebě energie aj. (p. 501).

Za **nejvýznamnější problémy** považují Wokoun , et al. (2008):

- a) vysokou intenzitu a nárůst automobilové dopravy, což způsobuje přetížení komunikací především v jejich centrálních částech a problémy s parkováním,
- b) znečištění ovzduší způsobované hlavně exhalacemi z automobilové dopravy. Emise SO₂ výrazně klesly. Kromě skleníkových plynů zůstávají největším problémem emise pevných částic, jejichž produkce neustále roste.
- c) vysoká zátěž obyvatelstva nadměrným hlukem (p. 162).

Doprava, ať už silniční, železniční, námořní, vnitrozemská vodní, letecká, cyklistická nebo pěší, **přináší nejen ekonomické a sociální výhody, ale také celou řadu přímých a nepřímých dopadů na životní prostředí.** Pro stavbu dopravních prostředků a dopravní infrastruktury je potřeba velké množství omezených zdrojů ve formě pohonných hmot a dalších stavebních materiálů. Doprava spotřebuje více než 30 % veškeré energie určené pro konečné spotřebitele a ve dvacátém prvním století bude doprava nejvíce přispívat k růstu emisí oxidu uhličitého. Silniční doprava je také významným zdrojem dalších škodlivých emisí, zejména oxidu uhelnatého, oxidu dusíku a částic. Silniční doprava má řadu negativních účinků na životní prostředí i v podobě hluku a ničení společenství a ekosystémů (Knowles, et al., 2008, p. 29).

Dle Wokouna et al. (2008) **vzrůstající tlak dopravy na životní prostředí, ale i narůstající škody** v ekonomice **budou vyžadovat prosazení řady opatření**, jako např.

- a) postupnou změnu dělby přepravní práce ve prospěch environmentálně šetrnějších druhů dopravy,
- b) realizaci vhodných technických a infrastrukturních opatření (silniční obchvaty měst, protihlukové bariéry podél silnic) vedoucích k minimalizaci zdravotních rizik působených nadměrným zatížením hlukem a emisemi z pozemní dopravy,
- c) v rámci realizace Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR budovat hustou síť bezpečných cyklostezek,
- d) ve městech a městských aglomeracích budovat integrované dopravní systémy s výraznějším uplatněním kolejové dopravy jako environmentálně šetrnějšího druhu veřejné hromadné dopravy (p. 162).

2.6 Marketing v dopravě

2.6.1 Definice marketingu v dopravě

Kotler (2001) vnímá **marketing** jako „sociální proces, při kterém jednotlivci a skupiny získávají to, co si přejí a co potřebují, prostřednictvím tvorby, nabídky a směny hodnotných produktů a služeb s ostatními“ (p. 24).

Dle Palatkové (2011) je pojem **marketing** jeden z frekventovaných pojmů, který lze chápat na jedné straně **jako filozofii řízení** stanovující na základě spotřebitelské poptávky zjištěné výzkumem a předpověďmi umístění produktu na trh s cílem realizace maximálního zisku. Druhou možností je **vymezení marketingu jako řízeného, cíleného souhrnu aktivit** vyvažujících cíle firmy s potřebami klientů (p. 18).

Horáková (2003) tvrdí, že **jednou z vývojových fází marketingu** (s řadou vývojových stupňů) uvažovanou ve vztahu k marketingovým činnostem, funkcím i časovým horizontům **je strategický marketing**. Strategický marketing je plně soustředěn na zákazníka, vede organizační jednotky ke studiu a k porozumění jeho potřeb a přání, učí je chápat zákaznické hodnoty a způsob myšlení zákazníka (p. 15).

Strategický marketing se zaměřuje na procesy, jejichž cílem je představit stávající produkty novým zákazníkům nebo vývoj nových produktů pro stávající zákazníky. Provozovatelé dopravy, tak jako mnoho dalších firem, mohou využít různé možnosti strategického marketingu, včetně strategie proniknutí na trh, strategie rozvoje trhu a strategie rozvoje výrobku (Duval, 2007, p. 233).

Úkolem strategického marketingu je dle Middletona, et al. (2009)

- předpovídat poptávku,
- hledat cesty, jak snížit náklady na marketing,
- budovat firemní produkt a silnou značku,
- vztahový marketing,
- strategické vazby (p. 396).

Dopravní marketing je dle Jakubíkové (2009) **specifickou oblastí marketingu služeb** aplikovanou v podmínkách dopravních služeb. Většina dopravců není ochotna akceptovat marketingovou koncepci, není-li k tomu okolnostmi donucena.

Firmy začínají brát vážně marketingovou koncepci v případech:

- poklesu dopravních služeb,
- změn chování zákazníků a rostoucí konkurence,
- pomalého růstu prodeje dopravních služeb (p. 31).

Pro charterové letecké společnosti, provozovatele výletních lodí a společnosti zajišťující dopravu při dálkových autokarových zájezdech není doprava samostatným produktem, ale tvoří pouze jednu složku celkového produktu cestovního ruchu. V tomto případě za marketing nejsou odpovědny provozovatelé dopravy (Middleton, et al., 2009, p. 388).

Duval (2007) shledává jako nejzajímavější jev marketingu v dopravě to, že **marketing dopravy je rozhodující pro celkový rozvoj** a životaschopnost turistických atraktivit, destinací a zemí (p. 228).

V osobní dopravě marketing reaguje na sedm vnějších vlivů. Nad většinou těchto vlivů mají provozovatelé dopravy pouze omezenou kontrolu a tyto vlivy obvykle nemohou dopravci ani ovlivňovat. Mezi vnější vlivy patří technologie dopravních prostředků (hlavně jejich inovace), informační a komunikační technologie, právní rámec, ceny pohonných hmot, ekonomický růst nebo pokles (národní i mezinárodní ekonomiky), výkyvy měnových kurzů a problematika životního prostředí (Middleton, et al., 2009, p. 390).

Dle Jakubíkové (2012) „**může zákaznická veřejnost od dopravního marketingu očekávat** tři alternativní cíle, maximalizaci spokojenosti zákazníků, maximalizaci výběru poskytovatele dopravní služby a jeho služeb, maximalizaci kvality života“ (p. 32).

2.6.2 Marketingový mix

Boučková, Bárta, Bártová, Dvořáček, Horáková, Kališová ..., & Zamazalová (2003) upozorňují, že praktická konkretizace marketingové orientace firmy je spojena s tvorbou a využíváním nástrojů marketingu – s tzv. marketingovým mixem. Jde o soubor nástrojů, jimiž firma může působit na své okolí a jejichž pomocí uskutečňuje své záměry. Základní součásti marketingového mixu tvoří výrobek, cena, komunikace a distribuce (p. 6).

Produkt

Horner a Swarbrooke (2003) vysvětlují, že „**produkt** nabízený většinou způsobů **dopravy** je možnost dostat se z jednoho místa na druhé v čase zvoleném zákazníkem. Vytvořit takový produkt však vyžaduje propracovanou soustavu potřebných prvků a vlastností“ (p. 306).

Eisler (2005) uvádí, že „**produktem dopravního podniku je přemístění**, které nelze vyrábět na sklad, skladovat. Veškeré výkyvy tržních požadavků je nutno řešit dostatečnou kapacitou, tj. dostatkem dopravních prostředků, kapacity dopravních cest a odpovídající strukturou pracovních sil“ (p. 125).

Middleton, et al. (2009) tvrdí, že **produkt nabízený zákazníkům** za stanovenou cenu se skládá z několika částí. V osobní dopravě jsou hlavními částmi produktu:

- dostupnost služeb a poskytnuté výhody (jízdni řady a kapacita),
- náklady ve srovnání s konkurenty na stejných trasách,
- design a výkonnost dopravních prostředků (komfort a rychlost),
- pohodlí, sedadla, prostředí a služby nabízené během cesty,
- odbavení cestujících na terminálech a parkovištích,
- možnost rezervace jízdenek a prodej jízdenek,
- kontakt se zaměstnanci a jejich role v kontaktu se zákazníky,
- image dopravce (pp. 388-389).

Duval (2007) dodává, že abychom mohli určit, zda **doprava v cestovním ruchu** je produkt nebo služba je nutné pracovat s pojmy hmatatelnost, různorodost, skladovatelnost a dělitelnost (p. 231).

Cena

„Správná cena je další částí marketingového mixu dopravního podniku. Dopravce musí cenu za přepravu volit s ohledem na svoje náklady, výnosy a zisk“ (Eisler, 2005, p. 127).

Horner a Swarbrooke (2003) dodává, že cenová politika v sektoru dopravy je často ovlivněna státní intervencí na trhu buď prostřednictvím zákonem stanovených cen, subvencí, nebo zdaněním určitých způsobů dopravy. Mnoho dopravních společností, zejména z veřejného sektoru, nabízí slevy ze sociálních důvodů skupinám zákazníků, které jsou nějakým způsobem znevýhodněné, například důchodcům nebo studentům.

Většina druhů dopravy má obvykle složité metody stanovení cen, které vycházejí zejména z toho, kdo je zákazníkem a kam cestuje (pp. 307-308).

Místo

Eisler (2005) dopravu z pohledu místa vnímá jako „součást celkové marketingové koncepce jakéhokoli zákazníka“ (p. 127).

Horner a Swarbrooke (2003) tvrdí, že „někteří dopravci, například aerolinie, se nyní snaží prodávat přímo svým zákazníkům, aby ušetřili za provize, které musí platit zprostředkovatelům. Tyto postupy jsou umožněny díky technologickému vývoji komunikačních prostředků“ (p. 308).

Marketingová komunikace

Eisler (2005) tvrdí, že „podpora a podněcování prodeje znamená v podstatě komunikaci se zákazníkem a stimulaci prodeje. Mezi hlavní složky komunikačního mixu patří reklama, podpora prodeje, osobní prodej a public relations“ (p. 127).

Dle Horner a Swarbrooke (2003) „významní dopravci používají reklamy v televizi, zejména v případech, kdy uvádějí na trh nové služby. Současně se ve značném rozsahu používá reklama v tisku. Velmi rozšířená je také podpora prodeje“ (p. 309).

Tradičními médii v marketingové komunikaci jsou letáky, brožury, plakáty, rozhlas, webové stránky atd. Na rozdíl od pouhého poskytování informací prostřednictvím těchto tradičních médií, může spolupráce s osobami či institucemi zapojených do cestovního ruchu posílit postavení veřejné dopravy v cestovním ruchu (Gronau, & Kagermeier, 2007, p. 127).

3 Cíl práce, hypotézy a metodika

3.1 Cíl práce

Hlavním cílem diplomové práce je zhodnocení současné dopravní obslužnosti Českobudějovicka pro potřeby cestovního ruchu a na základě terénního šetření poukázat na přednosti a nedostatky.

Dílčím cílem diplomové práce je návrh opatření ke zlepšení stavu a projekt optimalizace.

3.2 Hypotézy

Dle Kozla, Mynářové a Svobodové (2011) jsou hypotézy „vyslovením předpokladů (domněnek) o povaze zjišťovaných vztahů, které si chceme (potřebujeme) dalšími výzkumnými postupy ověřit nebo vyvrátit“ (p. 78).

Pro tuto diplomovou práci byly stanoveny následující tři hypotézy:

Hypotéza 1: Kvalitu silnic na Českobudějovicku hodnotí 70 % respondentů jako nedostatečnou (bylo stanoveno na základě studií týkající se silniční dopravy).

Hypotéza 2: Síť cyklostezek a cyklotras a návaznost cyklostezek a cyklotras je dle většiny respondentů výborná.

Hypotéza 3: Většina respondentů je velmi nespokojena s počtem spojů za den v železniční i autobusové dopravě.

3.3 Metodika

Diplomová práce je složena z analytické, syntetické a aplikační části.

Analytická část

V analytické části práce byla nejprve zpracována **literární rešerše**. V literární rešerši jsou definovány jednotlivé pojmy jako doprava, dopravní obslužnost, dopravní infrastruktura, dále jsou popsány jednotlivé druhy dopravy, vlivy dopravy na životní prostředí a v závěru je popsán marketing v dopravě. Data byla čerpána ze sekundárních zdrojů, z české i zahraniční odborné literatury zabývající se danou problematikou, ze zákona o silniční dopravě, zákona o dráhách, zákona o pozemních komunikacích, zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, zákona

o vnitrozemské plavbě, z vyhlášky ministerstva dopravy a spojů a z Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020.

Dále je v analytické části provedena **analýza dopravní obslužnosti na Českobudějovicku**. Data pro analýzu současného stavu byla čerpána také ze sekundárních zdrojů, především ze strategických dokumentů přístupných na internetu, z webových stránek obcí České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Holašovice a Týn nad Vltavou, z webových stránek jednotlivých dopravců a z webových stránek dalších institucí.

Součástí analytické části práce je také **realizace terénního šetření**. Cílem terénního šetření bylo poukázat na přednosti a nedostatky v dopravní obslužnosti na Českobudějovicku pro potřebu cestovního ruchu. Terénní šetření v diplomové práci bylo rozděleno na dvě části, na kvantitativní a kvalitativní výzkum.

Kvantitativní výzkum se dle Kozla, Svobodové, Vilamové, Baránka, Velčovské, Ostrožné J., ..., a Steinové (2006) zabývá získáváním údajů o četnosti výskytu něčeho, co již proběhlo nebo se děje právě nyní. Cílem je zjistit, kolik jednotek (jednotlivců, konzumentů, apod.) se chová určitým způsobem, má určitý názor, je spokojeno/nespokojeno atd. (pp. 120,160).

Primární údaje byly získány metodou dotazování, resp. **dotazníku**.

Dotazníky jsou dle Kozla, et al. (2006) „nejpoužívanějším nástrojem při sběru primárních údajů. Představují formuláře s otázkami, na něž respondenti odpovídají, případně obsahují také varianty jejich odpovědí“ (p. 161).

Dotazníkové šetření pro účastníky cestovního ruchu proběhlo osobně ve dnech 4. a 5. dubna 2014 na veletrhu cestovního ruchu Jihočeský kompas v Českých Budějovicích, kde byli dotazováni návštěvníci tohoto veletrhu a dne 12. dubna 2014 v Hluboké nad Vltavou, kde byli dotazováni návštěvníci Státního zámku Hluboká. Výběr respondentů probíhal metodou náhodného výběru a celkem bylo vyplněno 190 dotazníků.

Kvalitativní výzkum se dle Kozla, et al. (2011) zabývá hledáním motivů, příčin, postojů apod. prostřednictvím práce s jednotlivci nebo malými skupinami (p. 165).

Primární údaje byly získány metodou dotazování, resp. **řízených rozhovorů**.

„Řízený rozhovor dodržuje přesně stanovené postupy, přesné pořadí a znění otázek“ (Kozel, et al., 2011, p. 191).

Řízené rozhovory probíhaly osobně, telefonicky i formou elektronické komunikace během měsíce března a dubna 2014. Oslovena byla náměstkyně pro územní plánování, strategický rozvoj, dopravu, kulturu, cestovní ruch a památkovou péči v Českých Budějovicích, dále byl osloven starosta města Hluboká nad Vltavou, starosta města Týn nad Vltavou a starosta obcí Jankov-Holašovice.

Syntetická část

V syntetické části práce bylo **vyhodnoceno dotazníkové šetření pro účastníky cestovního ruchu**. Vyhodnocení získaných dat proběhlo v programu Microsoft Excel a výsledky dotazníkového šetření jsou prezentovány prostřednictvím přehledných grafů. V syntetické části dále došlo k **vyhodnocení jednotlivých řízených rozhovorů**.

Aplikační část

Data získaná z terénního šetření a informace získané z analýzy dopravní obslužnosti na Českobudějovicku byly využity k vytvoření návrhů na zlepšení stavu a projektu.

4 Analýza dopravní obslužnosti na Českobudějovicku

4.1 Vymezení Českobudějovicka

Českobudějovicko je pro účely této práce vymezeno jako okres České Budějovice. Okres České Budějovice leží ve střední a jihovýchodní části Jihočeského kraje. Okres České Budějovice je druhým největším okresem v Jihočeském kraji, jeho rozloha činí 1 638,3 km². Českobudějovický okres sousedí se všemi ostatními okresy Jihočeského kraje, tzn. s okresem Český Krumlov, Prachatice, Strakonice, Písek, Tábor a Jindřichův Hradec. Na jihovýchodě Českobudějovicko sousedí Rakouskem (VisitJizniCechy.cz, n.d.).

Obrázek 1: Poloha okresu České Budějovice



Zdroj: Český statistický úřad, n.d.

V okrese České Budějovice se nachází 109 obcí, z nichž 9 obcí má statut města, tři obce mají statut městysu a 97 obcí má statut vsi. Statut města mají obce České Budějovice, Lišov, Zliv, Hluboká nad Vltavou, Trhové Sviny, Nové Hrady, Týn nad Vltavou, Rudolfov a Borovany (VisitJizniCechy.cz, n.d.).

Povrch Českobudějovicka tvoří rovinaté oblasti Budějovické a Třeboňské pánve. Do okresu zasahuje také Šumavské podhůří, Táborská pahorkatina a Novohradské podhůří (VisitJizniCechy.cz, n.d.).

Na území českobudějovického okresu se nachází velké množství vodních ploch. V minulosti zde bylo vybudováno přibližně 300 rybníků. Mezi nejznámější patří rybník

Bezdrav nedaleko Hluboké nad Vltavou. Od jihu k severu okresem České Budějovice protéká řeka Vltava. Do Vltavy se v Českých Budějovicích vlévá řeka Malše a za Týnem nad Vltavou se do Vltavy vlévá řeka Lužnice. V letech 1986 až 1991 byla na řece Vltavě vybudována vodní díla Hněvkovice a Kořensko. Vodní dílo Hněvkovice slouží především jako zásobárna vody pro Jadernou elektrárnu Temelín. V letech 1971 až 1978 byla na řece Malši vybudována přehradní nádrž Římov. Přehradní nádrž Římov zásobuje pitnou vodou téměř celé jižní Čechy (Český statistický úřad, 2012).

Okres České Budějovice má průmyslově-zemědělský charakter. Hlavním průmyslovým centrem jsou České Budějovice. V Českých Budějovicích se nacházejí především závody strojírenského a potravinářského průmyslu. Mezi nejznámější podniky potravinářského průmyslu patří pivovary Budvar a Samson. Zemědělství dominuje především lesnictví a rybníkářství (VisitJizniCechy.cz, n.d.).

Na Českobudějovicku se dochovalo mnoho významných přírodních, kulturních a uměleckých památek. Mezi nejnavštěvovanější atraktivity patří městská památková rezervace v Českých Budějovicích, Městská památková zóna Týn nad Vltavou, Státní zámek Hluboká, náves v Holašovicích a hrad v Nových Hradech (Český statistický úřad, 2012).

Jak již bylo uvedeno, v okrese České Budějovice se nachází 109 obcí. Veřejnou dopravou nejsou obsluhovány tři obce. Autobusovou dopravou není obsluhováno pět obcí. Veřejnou dopravou nejsou obsluhovány obce Závraty, Vlkov a Adamov. Autobusovou dopravou nejsou obsluhovány obce Vlkov, Adamov, Hradce, Závraty a Petříkov. Tyto obce jsou vždy v docházkové vzdálenosti do 2 kilometrů k nejbližší zastávce veřejné dopravy. V okrese České Budějovice se nachází celkem 592 zastávek, z toho je 555 autobusových a 37 železničních (Jikord, n.d.).

4.2 Silniční doprava

Celková délka silniční sítě v okrese České Budějovice k 1. lednu 2014 činila 1 092,8 km, z toho 84,3 km tvořily silnice I. třídy, 290,9 km silnice II. třídy a 717,6 km silnice III. třídy. Okresem České Budějovice v současné době nevede žádná dálnice ani rychlostní silnice (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2014, p. 3).

Na severu Českobudějovicka je silniční síť kvalitnější a hustější než na jihu území v pohraničí (Český statistický úřad, 2012).

Českobudějovickem prochází čtyři silnice I. třídy, silnice I/3, I/20, I/34 a I/39.

- Silnice **I/3** spojuje obce Mirošovice (D1 km 21) – Benešov – Olbramovice (I/18) – Tábor (I/19) – Dráčov (I/23) – Veselí nad Lužnicí (I/24) – České Budějovice (I/20, I/34) – Kamenný Újezd (I/39) – Dolní Dvořiště – Rakousko,
- Silnice **I/20** probíhá obcemi Jenišov (I/6) – Plzeň (I/26, I/27) – Nezabavětice (I/19) – Blatná – Nová Hospoda (I/4) – Písek (I/29) – Vodňany (I/22) – České Budějovice (I/3),
- Silnice **I/34** spojuje obce České Budějovice (I/3) – Třeboň (I/24) – Jindřichův Hradec (I/23) – Jarošov nad Nežárkou (I/23) – Pelhřimov (I/19) – Humpolec (D1 km 90) – Havlíčkův Brod (I/38) – Pohled (I/19) – Ždírec (I/37) – Svitavy (I/43) – Koclířov (I/35),
- Silnice **I/39** probíhá obcemi Kamenný Újezd (I/3) – Český Krumlov – Horní Planá – Volary – Houžná (I/4) (Ředitelství silnic a dálnic ČR, n.d.).

Dalšími významnými pozemními komunikacemi jsou silnice druhé třídy:

- Silnice **II/105** České Budějovice – Týn nad Vltavou – Milevsko – Sedlčany – Praha,
- Silnice **II/122** Netolice – Týn nad Vltavou – Bechyně,
- Silnice **II/141** Týn nad Vltavou – Vodňany,
- Silnice **II/147** Týn nad Vltavou – Veselí nad Lužnicí – Kardašova Řečice,
- Silnice **II/154** Kaplice – Benešov nad Černou – Horní Stropnice – Nové Hrady – Třeboň,
- Silnice **II/155** Římov – Strážkovice – Borovany – Mladošovice – Třeboň,
- Silnice **II/156** České Budějovice – Staré Hodějovice – Nedabyle – Nová Ves – Strážkovice – Trhové Sviny – Žár – Nové Hrady,
- Silnice **II/157** České Budějovice – Srubec – Ledenice – Borovany – Trhové Sviny – Besednice – Kaplice nádraží,
- Silnice **II/158** Kaplice – Malonty – Pohorská Ves,

- Silnice **II/159** Písek – Týn nad Vltavou – Dráčov – silnice I/3. (KP projekt, 2007, pp. 70-71; Spolek pro rozvoj regionu, 2013, p. 51).

Jihočeský kraj měl k 1. lednu 2014 uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby k zajištění **základní dopravní obslužnosti** Českobudějovicka **autobusovou dopravou** s následujícími sedmi dopravci:

- **ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s.**

Společnost zajišťuje příměstskou autobusovou dopravu v okolí Českých Budějovic, Písku, Milevska, Českého Krumlova, Kaplice, Prachatic a Vimperku. Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s. zajišťuje pravidelnou dopravu na 139 linkách, 2 533 spojích 165 autobusy společnosti a obsluhuje tak 41 % území Jihočeského kraje (ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, n.d.).

- **ČSAD Jindřichův Hradec, a. s.**

ČSAD Jindřichův Hradec, a. s. zajišťují přepravu osob na 55 linkách převážně na území Jihočeského kraje. Společnost zajišťuje příměstské linky a dálkové linky především do Prahy a Karlových Varů (ČSAD Jindřichův Hradec, n.d.).

- **ICOM transport, a. s.**

V současné době společnost ICOM transport, a. s. zajišťuje dopravní obslužnost v devíti krajích České republiky (ICOM transport, n.d.).

- **ČSAD JIHOTRANS, a. s.**

ČSAD JIHOTRANS, a. s. se osobní přepravou zabývá již mnoho let a patří tak mezi přední přepravce nejen v Jihočeském kraji. Společnost ČSAD JIHOTRANS, a. s. provozuje autobusové nádraží v Českých Budějovicích a zajišťuje přepravu na všech linkách CYKLOTRANS (ČSAD JIHOTRANS, n.d.).

- **ČSAD STTRANS, a. s.**

Společnost ČSAD STTRANS, a. s. zajišťuje přepravu osob na 36 pravidelných linkách, z toho 2 linkách dálkových, v Jihočeském, Plzeňském a Středočeském kraji (ČSAD STTRANS, n.d.).

- **COMETT PLUS, spol. s r. o.**

Společnost patří k jednomu z největších přepravců v Jihočeském kraji. Společnost zajišťuje pravidelnou dopravu na 51 linkách (COMETT PLUS, n.d.).

- **ARRIVA PRAHA, s. r. o.**

Dopravce zabezpečuje především dálkové linky z Prahy do Českých Budějovic.

Mezi **další významné dopravce** zajišťující dopravní obslužnost na Českobudějovicku patří STUDENT AGENCY, k. s., Tourbus, a. s. a Jan Kukla.

4.3 Železniční doprava

Jihočeský kraj měl k 1. lednu 2014 uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby k zajištění **základní dopravní obslužnosti Českobudějovicka železniční dopravou** pouze s dopravcem České dráhy, a. s.

Okresem České Budějovice prochází následujících sedm železničních tratí:

- **Trat' č. 190 Plzeň – Horažďovice předměstí – České Budějovice**

Trat' č. 190 je elektrizovaná celostátní dráha. Trat' je dlouhá 136 kilometrů a spojuje krajská města Plzeň a České Budějovice. Trat' je obsluhována osobními vlaky i rychlíky. Na Českobudějovicku osobní vlaky ve směru Strakonice – Protivín – České Budějovice obsluhují železniční zastávky a stanice Záblatičko, Dívčice, Zbudov, Zliv, Hluboká nad Vltavou, České Budějovice severní zastávka a České Budějovice, rychlíky ze směru Plzeň – Strakonice – České Budějovice obsluhují pouze stanici České Budějovice a rychlíky ze směru Praha – Písek – České Budějovice obsluhují stanice Zliv a České Budějovice (České dráhy, n.d. a).

- **Trat' č. 192 Číčenice – Týn nad Vltavou**

Trat' č. 192 je neelektrizovaná regionální dráha. Provoz pro osobní dopravu byl ukončen 15. prosince 2013 (Týn nad Vltavou, n.d. a). V současné době trat' č. 192 slouží pouze pro jízdu nostalgických a zvláštních vlaků. V turistické sezóně 2014 České dráhy na této trati pořádají nostalgické a zvláštní jízdy Vlakem do Jaderné elektrárny Temelín a S Hurvínkem na „Tejnec“ (České dráhy, 2014).

- **Trat' č. 193 Netolice – Dívčice**

Trat' č. 193 je neelektrizovaná regionální dráha. Provoz na této trati byl ukončen 1. března 2011, kdy byla železniční doprava nahrazena autobusovou. V současné době trat' č. 193 slouží pouze pro jízdu nostalgických a zvláštních vlaků. V turistické sezóně 2014 České dráhy na této trati pořádají nostalgické a zvláštní jízdy S Hurvínkem na Netolice, S Českými drahami za divadlem a Adventní zvonkový vlak (České dráhy, 2014).

- **Trat' č. 194 České Budějovice – Černý Kříž**

Trat' č. 194 je neelektrizovaná regionální dráha. Trat' je dlouhá 88 kilometrů. Trat' je obsluhována pouze osobními vlaky. V okrese České Budějovice osobní vlaky zastavují ve stanicích a zastávkách České Budějovice, České Budějovice jižní zastávka, Boršov nad Vltavou, Černý Dub, Hradce a Vrábče. Pro cestovní ruch má tato trat' význam především v úseku České Budějovice – Český Krumlov (České dráhy, n.d. b).

- **Trat' č. 196 České Budějovice – Summerau**

Trat' č. 196 je elektrizovaná a patří mezi významné celostátní železniční tratě s mezinárodním provozem a významem. Tato trat' je součástí IV. tranzitního železničního koridoru (Stockholm – Dresden) – Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – (Linz – Salzburg – Ljubljana – Rijeka – Zagreb) a Transevropské dopravní sítě (TEN-T). Optimalizace trati byla dokončena v roce 2009 (Správa železniční dopravní cesty, n. d.). Trat' č. 196 je dlouhá 64 kilometrů. Trat' je obsluhována osobními vlaky i rychlíky. Na Českobudějovicku osobní vlaky zastavují ve stanicích a zastávkách České Budějovice, České Budějovice jižní zastávka, Včelná, Kamenný Újezd u Českých Budějovic zastávka, Kamenný Újezd u Českých Budějovic a Chlumeck u Českých Budějovic a rychlíky ze směru Praha – České Budějovice – Linz zastavují pouze ve stanici České Budějovice (České dráhy, n.d. c).

- **Trat' č. 199 České Budějovice – České Velenice**

Trat' č. 199 je elektrizovaná a významná celostátní trat' s návazností na mezinárodní dopravu. Trat' je dlouhá 50 kilometrů. Trat' je obsluhována pouze osobními vlaky, které na Českobudějovicku zastavují ve stanicích a zastávkách České Budějovice, Nové Hodějovice, Nová Ves u Českých Budějovic, Trocnov, Radostice u Trocnova, Borovany, Hluboká u Borovan, Jílovice, Petříkov Nové Hrady a Vyšné (České dráhy, n.d. d).

- **Trat' č. 220 Praha – Benešov u Prahy – České Budějovice**

Trat' č. 220 je elektrizovaná celostátní dráha s mezinárodním i regionálním významem. Trat' je součástí IV. tranzitního železničního koridoru (Stockholm – Dresden) – Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – (Linz – Salzburg – Ljubljana – Rijeka – Zagreb) a Transevropské dopravní sítě (TEN-T). Optimalizace trati by měla být dokončena v roce 2016 (Správa železniční dopravní cesty, n. d.). Trat' je dlouhá 169 kilometrů. Trat' je obsluhována osobními vlaky, spěšnými vlaky i rychlíky. V okrese České Budějovice osobní vlaky obsluhují zastávky

a stanice Dynín, Neplachov, Ševětín, Chotýčany, Hluboká nad Vltavou-Zámostí, Hosín, Hrdějovice, České Budějovice severní zastávka a České Budějovice, rychlíky ze směru Brno – České Budějovice – Plzeň, Jihlava – České Budějovice – Plzeň, Havlíčkův Brod – České Budějovice – Plzeň a Praha – Tábor – České Budějovice obsluhují pouze stanici České Budějovice (České dráhy, n.d. e).

4.4 Letecká doprava

V okrese České Budějovice se nachází dvě letiště pro veřejnou přepravu, Jihočeské letiště České Budějovice a letiště Hosín.

- **Jihočeské letiště České Budějovice** je vzdáleno 6,5 kilometrů jihozápadně od centra Českých Budějovic. Jihočeské letiště České Budějovice má v současné době status „Veřejné vnitrostátní letiště“ a „Neveřejné mezinárodní letiště s vnější hranicí“ kategorie 4C, pro lety za viditelnosti ve dne (Jihočeské letiště České Budějovice, n.d. a). V budoucnu by letiště mělo být veřejným mezinárodním letištem, na které budou létat letadla typu Boeing 737 nebo Airbus A 320. Aby letiště mohlo získat status „Veřejné mezinárodní letiště“ je nutné zrekonstruovat a zmodernizovat stávající areál. Modernizace letiště byla rozdělena na dvě etapy. První etapa byla zahájena v prosinci 2009 a dokončena byla v červnu 2010, druhá etapa by měla být zahájena na konci roku 2014. Druhá etapa modernizace zahrnuje výstavbu terminálu, rozšíření stojánky pro letadla, úpravu vzletové a přistávací dráhy, světelného a navigačního vybavení a dokončení technického zázemí (Jihočeské letiště České Budějovice, n.d. b).

- **Letiště Hosín** je vzdáleno 7,5 kilometrů od Českých Budějovic. Letiště Hosín je veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní letiště s vnitřní hranicí (Statutární město České Budějovice, n.d.). Letiště provozuje Aeroklub České Budějovice. Aeroklub České Budějovice zájemcům nabízí vyhlídkové lety větroněm, vyhlídkové lety motorovým letounem, vyhlídkové lety motorovým kluzákem, lety balónem a tandemové seskoky (Letiště Hosín, n.d. a). Na letišti Hosín se také koná mnoho akcí, například parašutistické závody, tandemové seskoky, Plachtařské Mistrovství republiky atd. (Letiště Hosín, n.d. b).

4.5 Cyklodoprava

Návštěvníci z Čech i zahraničí označují Jihočeský kraj jako ráj cyklistů. Na Českobudějovicku je téměř 1 035 km značených cyklistických tras a rozvinutá cyklistická infrastruktura, například dopravní systém Cyklotrans. Problémem je, že

většina cyklotras vede po silničních komunikacích a ne po cyklostezkách. Dále se na Českobudějovicku nachází mnoho přírodních krás a kulturních památek a pořádají se zde různé kulturní a společenské akce (Krajský úřad – Jihočeský kraj, 2013). V následující části jsou uvedeny především mezinárodní a dálkové trasy procházející Českobudějovickem a tipy na cyklovýlety, které představují krajinu a turistické atraktivitu Českobudějovicka.

4.5.1 Projekt EuroVelo

Projekt EuroVelo je projektem Evropské cyklistické federace. EuroVelo je evropská síť dálkových mezinárodních cyklotras, která spojuje všechny země Evropy. Tato síť se skládá celkem ze 14 cyklotras v celkové délce 70 000 km. Z celkové délky 70 000 km je již 45 000 km zrealizováno a zbylých 25 000 km cyklotras má být dokončeno do roku 2020. Dálkové evropské cyklotrasy jsou vedeny po již existujících dálkových, národních, regionálních či místních cyklotrasách, které splňují stanovená pravidla. Cyklotrasy EuroVelo jsou označeny číslem a logem na modrém podkladu v kruhu 12 žlutých hvězdiček, názvem trasy a názvem sítě tras (Česko jede, n.d. a).

Českobudějovickem prochází 2 trasy EuroVelo, EuroVelo 7 Sluneční trasa a EuroVelo 13 Stezka Železné opony.

- **EuroVelo 7/ Sluneční trasa: North Cape - Malta**

EuroVelo 7/ Sluneční trasa: North Cape – Malta měří 7 409 km (ECF, n.d.). Sluneční trasa začíná v Norsku na pobřeží Barentsova moře, dále cyklotrasa pokračuje do Finska a Švédska. Ze švédského města Malmö cyklisty převezí loď do Kodaně, hlavního města Dánska. Z Kodaně cyklotrasa vede na jih Dánska, odkud cyklisty loď převezí do Německa. Z Německa pokračuje cyklotrasa přes Berlín a Drážďany do České republiky. V České republice cyklotrasa začíná u Děčína a následuje tok řeky Labe až do Mělníka. Z Mělníka cyklotrasa směřuje kolem řeky Vltavy do Prahy, **Týna nad Vltavou**, **Hluboké nad Vltavou**, **Českých Budějovic** a Českého Krumlova. Z Českého Krumlova cyklotrasa pokračuje do rakouských měst Linz a Salzburg a do italských měst Mantovy, Bologny, Florencie, Říma a Neapole. Z Itálie cyklisté přejedou lodí na ostrov Malta, kde cyklotrasa končí (Nadace partnerství, n.d. a).

- **EuroVelo 13/ Stezka železné opony: Barentsovo moře – Černé moře**

EuroVelo 13/ Stezka železné opony: Barentsovo moře – Černé moře je dlouhá 10 400 km (ECF, n.d.). Cyklotrasa Stezka železné opony začíná u Barentsova moře,

dále pokračuje podél norskó-ruské hranice k fínsko-ruské hranici až k Baltskému moři. Z Ruska Stezka železné opony pokračuje k pobřeží Estonska a dále cyklotrasa směřuje do Lotyšska, Litvy, Polska, bývalého východního Německa a České republiky. V České republice cyklotrasa začíná v trojmezí u Aše a prochází Karlovarským krajem přes historické město Cheb, územím Českého lesa, územím národního parku Šumava kolem Schwarzenberského plavebního kanálu do Vyššího Brodu v jižních Čechách. Z Vyššího Brodu cyklotrasa pokračuje podél hranic s Rakouskem do **Horní Stropnice a Nových Hradů**. Z Nových Hradů cyklotrasa směřuje do Slavonic přes Národní park Podyjí do Znojma, dále míří do Mikulova a Lednicko-valtického areálu. Území České Republiky Stezka železné opony opouští nedaleko soutoku řek Moravy a Dyje. Dále stezka následuje slovensko-rakouské hranice a pokračuje kolem Bratislavy do Vídně. Z Vídně cyklotrasa vede do Maďarska, Slovinska, Chorvatska, Srbska, Rumunska, Bulharska, Makedonie, Řecka a Turecka. Stezka Železné opony končí v Bulharsku na břehu Černého moře (Nadace Partnerství, n.d. b). Součástí cyklotrasy EuroVelo 13 je Příhraniční cyklistická cesta.

4.5.2 Greenways

Dle European Greenways Association jsou Greenways „komunikace určené pro bezmotorovou dopravu, zejména pro pěší, cyklisty, koně, vozíčkáře, kolečkové bruslaře ... Tyto cesty vedou částečně nebo úplně nevyužívanými dopravními liniemi, jako jsou opuštěné železnice, obslužné cesty podél kanálů a řek, lesní cesty, málo frekventované tiché silnice, poutní cesty a podobně. Tyto cesty jsou často základem pro další rozvoj území“ (Česko jede, n.d. b). Českobudějovickem vedou 3 níže uvedené cyklotrasy Greenways:

- **Tematický okruh Greenway Rožmberského dědictví**

Tematický okruh Greenway Rožmberského dědictví navazuje na dálkovou mezinárodní cyklotrasu Greenway Praha – Vídeň. Greenway Rožmberského dědictví se od Greenway Praha – Vídeň odděluje v Lomu u Tábora a cyklisty zavede do Veselí nad Lužnicí, **Hluboké nad Vltavou, Českých Budějovic, Českého Krumlova, Nových Hradů**, Třeboně a Jindřichova Hradce, kde se napojuje zpět na Greenway Praha – Vídeň (Nadace partnerství, n.d. c).

- **Vltavská cyklistická cesta**

Vltavská cyklistická cesta je nadregionální dálková trasa, která sleduje tok řeky Vltavy. Vltavská cyklistická cesta je páteřní trasou nejen Českobudějovicka, ale i Jihočeského kraje. Začátek Vltavské cyklistické cesty je u pramene řeky Vltavy. Cyklotrasa dále pokračuje přes Frymburk, Rožmberk nad Vltavou, Český Krumlov, **Římov, České Budějovice, Hlubokou nad Vltavou, Týn nad Vltavou, Kamýk nad Vltavou** do Prahy – Trója. Z Prahy – Trója cyklotrasa směřuje do Mělníka, kde také končí. Vltavská cyklistická cesta je dlouhá 456 km, z toho 295 km této cyklotrasy se nachází v Jihočeském kraji. V Jihočeském kraji je cyklotrasa vyznačena od roku 2008, ale v kraji Středočeském zatím není značení zcela dokončeno. Vltavská cyklistická cesta je součástí již zmíněné cyklotrasy EuroVelo 7/ Sluneční trasa: North Cape – Malta (Nadace Partnerství, n.d. d).

- **Stezka železné opony**

Mezi trasy Greenways se řadí i již popsaná cyklotrasa EuroVelo 13/ Stezka železné opony.

4.5.3 Na kole krajem Českobudějovicka

V roce 2009 připravila Nadace Jihočeské cyklostezky tipy na jednodenní cyklovýlety do okolí Českých Budějovic. Jedná se o soubor map, který obsahuje i informace o zajímavostech na trase. Soubor obsahuje 10 tipů na cyklovýlety, ale pouze následujících devět cyklovýletů je vedeno alespoň částečně po území Českobudějovicka (okresu České Budějovice).

- **Na kole severem Českobudějovicka**

Cyklistický výlet Na kole severem Českobudějovicka zavede cyklisty do hornického města Rudolfov a na novogotický zámek Hluboká. Trasa vede obcemi **České Budějovice (CT1096) – Dobrá Voda u Českých Budějovic (CT1096) – Rudolfov (CT1096) – Zvíkov (CT1106) – Lišov (CT122) – Hrdějovice (CT1054) – Hosín (CT1056) – Hluboká nad Vltavou (CT1051) – Hluboká nad Vltavou ZOO Ohrada (CT12A a CT12) – České Vrbné (CT12) – České Budějovice** a měří 59 km.

- **Na kole za selským barokem**

Cyklovýlet Na kole za selským barokem cyklisty provede nejkrásnějšími vesnicemi postavenými ve stylu jihočeského selského baroka. Trasa vede obcemi **České Budějovice (CT12) – Bavorovice (CT12A) – Hluboká nad Vltavou ZOO Ohrada**

(CT1051) - **Vondrov** (CT1084) – **Lipí** (CT1084) – **Zliv** (CT1084) – **Zbudov** (CT1083) – **Vlhavy** (CT 1083) - **Tupesy** (CT 1090) – **Strýčice** (CT 1090) – **Dobčice** (CT 1094A, CT1094) – **Lipanovice** (CT1094) – **Holašovice** (CT 1085) – **Čakov** (CT1085) – **Břehov** (CT 1086) – **Čejkovice** (CT 1109) – **České Budějovice** a měří 67,5 km.

- **Na kole na Klet'**

Cyklistický výlet Na kole na Klet' zavede cyklisty do Holašovic, vesnice zapsané na seznamu světového a kulturního dědictví UNESCO a do chráněné krajinné oblasti Blansko na Klet'. Trasa cyklovýletu prochází přes obce **České Budějovice** (CT1100) – **Dubné** (CT1100) – **Holašovice** (CT1085, dále 1196 a 1169) – **Křemže** (CT1135) – **Holubov** (CT1135) – **Krásetín** (CT1166) – **Klet'** (CT1166) – **Český Krumlov** (CT12) – **Zlatá Koruna** (CT12) – **Štětkře** (CT12) – **Boršov nad Vltavou** (CT12) – **České Budějovice** a je dlouhá 73 km.

- **Na kole krajinou Borovanska**

Cílem cyklovýletu Na kole krajinou Borovanska je vesnice Trocnov, rodiště Jana Žižky z Trocnova a vesnice Římov, jihočeské poutní místo. Cyklovýlet Na kole krajinou Borovanska povede přes obce **České Budějovice** (CT1050) – **Dobrá Voda u Českých Budějovic** (CT1050) – **Ledenice** (CT1050) – **Borovany** (CT1122) – **Trocnov** (CT1122) – **Komařice** (CT1131, po překonání říčky Stropnice CT1018) – **Římov- jez** (CT1126) – **Římov** (CT1018) – **Doudleby** (CT1018) – **Vidov** (CT1018) – **České Budějovice**. Trasa výletu je dlouhá 62 km.

- **Na kole Vltavotýnskem**

Cyklovýlet Na kole Vltavotýnskem zavede cyklisty do jednoho z nejstarších sídel jižních Čech, Týna nad Vltavou, a k Jaderné elektrárně Temelín. Trasa prochází obcemi **České Budějovice** (CT12) – **České Vrbné** (CT12) – **Hluboká nad Vltavou** (bez. ozn.) – **Purkarec** (CT1079) – **Týn nad Vltavou** (CT1078) – **Bohunice** (CT1078, poté CT1095) – **Temelín** (CT1095) – **Purkarec** (CT1079) – **Hluboká nad Vltavou** (CT12) – **Opatovice** (CT1052) – **Hrdějovice** (CT122) - **České Budějovice**. Trasa je dlouhá 78 km.

- **Na kole Novohradskými horami**

Cyklovýlet Na kole Novohradskými horami cykloturisty provede zachovalou a nedotčenou přírodou Novohradských hor. Trasa začíná v **Hojné Vodě** (CT34) a dále pokračuje přes **Dobrou Vodu** (CT1048, CT34), **Nové Hrady** (CT34), **Horní Stropnici**

(CT1046), **Žumberk** (CT1123), **Trhové Sviny** (CT1123), **Borovany** (CT 1050), **Lede-
nice** (CT1050), **Dobrou Vodu u Českých Budějovic** (CT1050) až do **Českých Budě-
jovic**. Trasa měří 72 km.

- **Na kole krajem Doudlebů**

Cílem cyklistického výletu Na kole krajem Doudlebů je seznámit cykloturisty s národopisnou oblastí jižních Čech, Doudlebskem. Doudlebsko získalo své označení podle názvu slovanského kmene Doudlebové, který osídlil tento kraj v pátém až šestém století. Počátek trasy je v **Hojné Vodě** (CT34) a trasa pokračuje do **Černého Údolí** (CT1187), **Benešova nad Černou** (CT1187), **Blanska** (CT1018), **Svatého Jana nad Malší** (CT1018), **Římova** (okružní CT1126 Pašijová cesta, CT1018), **Doudleb** (CT1018), **Plavu** (CT1018) a **Českých Budějovic**. Trasa výletu je dlouhá 63 km.

- **Na kole k Veselským pískovněm**

Cyklovýlet Na kole k Veselským pískovněm dovede cykloturisty k zatopené pískovně ve Veselí nad Lužnicí. Trasa prochází obcemi **České Budějovice** (CT122) – **Hrdějovice** (CT122) – **Borek** (CT122) – **Libnič** (CT122) – Lomnice nad Lužnicí (122A, CT11170) – Klec (1034) – Vlkov (CT1134) – Veselí nad Lužnicí. Trasa měří 46 km.

- **Dívčí Kámen**

Cyklistický výlet nazvaný Dívčí Kámen zavede cyklisty na zříceninu hradu Dívčí Kámen a do starého keltského oppida u osady Třisov. Trasa začíná v **Českých Budějovicích** (CT1092) a pokračuje přes obce **Lipí** (CT1082), **Hradce** (CT1127), **Dívčí Kámen** (CT1127), **Zlatá Koruna** (CT12), **Štětkře** (CT12), **Kamenný Újezd** (CT12), **Boršov nad Vltavou** (CT12) zpět do **Českých Budějovic**. Trasa výletu je 50 km dlouhá (Nadace Jihočeské cyklostezky, 2009).

4.5.4 Dopravní systém Cyklotrans

Cyklotrans je dopravní systém pro turisty a cykloturisty. Cyklotrans představuje síť osmi autobusových linek s přepravou jízdních kol. Dopravní systém je provozován pouze v letní sezóně. Cyklobusy jsou v provozu o víkendech od června do září a o letních prázdninách jsou linky rozšířeny také o spoje v pracovních dnech. Autobusové linky odjíždějí z Českých Budějovic a obsluhují celý Jihočeský kraj. Zelená linka zajíždí až do města Znojma. Pravidelné autobusové linky zajišťují ranní rozvoz a večerní svoz zpět (Nadace Jihočeské cyklostezky, & Jihočeská centrála cestovního ruchu, n.d.).

Dopravní systém se skládá z následujících osmi pravidelných linek:

- Modré linky České Budějovice – Prachatice – Vimperk – Kvilda,
- Šedé linky České Budějovice – Prachatice – Volary – Kvilda,
- Červené linky České Budějovice – Český Krumlov – Volary – Kvilda,
- Vltavské linky České Budějovice – Český Krumlov – Lipno n. Vlt. – Horní Planá,
- Zelené linky České Budějovice – Jindřichův Hradec – Slavonice – Znojmo,
- Žluté linky České Budějovice – Týn nad Vltavou – Písek – Orlík nad Vlt.,
- Novohradské linky České Budějovice – Trhové Sviny – Nové Hrady – Hojná Voda,
- Oranžové linky České Budějovice – Třeboň – Gmünd (Cyklotrans, n.d.).

4.6 Dopravní obslužnost Českých Budějovic

4.6.1 Turistické atraktivity a akce

České Budějovice leží v centrální části Jihočeského kraje na soutoku řek Vltavy a Malše v Českobudějovické pánvi („Strategický plán města České Budějovice ...“, 2007, p. 4).

V Českých Budějovicích se nachází velké množství kulturně-historických památek. Mezi nejvýznamnější patří náměstí Přemysla Otakara II., renesanční a barokní domy s loubím, barokní radnice, barokní Samsonova kašna, Černá věž, Chrám sv. Mikuláše a bývalý Dominikánský klášter s kostelem Obětování Panny Marie („Strategický plán města České Budějovice ...“, 2007, pp. 49-50).

V Českých Budějovicích se koná mnoho tradičních kulturně-společenských akcí a výstav. Tradičními akcemi jsou Radniční léto, Hudební slavnosti Emy Destinové, slavnosti města, festival pouličních divadel, vánoční zvonkový průvod a mnoho dalších („Strategický plán města České Budějovice ...“, 2007, p. 46). Mezi nejznámější výstavy lze zařadit celostátní zemědělskou výstavu Země živitelka, Hobby, Mobil salon, veletrh cestovního ruchu a Gastrofest („Strategický plán města České Budějovice ...“, 2007, p. 52).

4.6.2 Silniční doprava

Město České Budějovice je důležitou dopravní křižovatkou celého Jihočeského kraje. V současné době nejsou České Budějovice dostatečně napojeny na transevropské

a národní trasy. V budoucnu by město mělo být připojeno na dálnici D3 a rychlostní silnici R3 Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko. Silniční síť města je tvořena silnicemi I., II., a III. třídy a místními komunikacemi („Strategický plán města České Budějovice ...“, 2007, pp. 20-21). Českými Budějovicemi prochází následující tři silnice I. třídy a tři silnice II. třídy.

- Silnice **I/3** Mirošovice – Benešov – Olbramovice – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Kamenný Újezd – Dolní Dvořiště – Rakousko,
- Silnice **I/20** Jenišov – Plzeň – Blatná – Nová Hospoda – Písek – Vodňany – České Budějovice (I/3),
- Silnice **I/34** České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Jarošov nad Nežárkou – Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod – Svitavy – Koclířov,
- Silnice **II/105** České Budějovice – Týn nad Vltavou – Milevsko – Sedlčany – Praha,
- Silnice **II/156** České Budějovice – Staré Hodějovice – Nedabyule – Nová Ves – Strážkovic – Trhové Sviny – Žár – Nové Hrady,
- Silnice **II/157** České Budějovice – Srubec – Ledenice – Borovany – Trhové Sviny – Besednice – Kaplice nádraží (Ředitelství silnic a dálnic ČR, n.d. b, Spolek pro rozvoj regionu, 2013, p. 51, KP projekt, 2007, pp. 70-71).

Tyto páteřní silniční tepny vedoucí převážně městem jsou přetížené a způsobují kongesce, zahlcení města auty, neprůjezdnost, zvýšenou hladinu hluku a emisí („Strategický plán města České Budějovice ...“, 2007, p. 21).

Do Českých Budějovic jezdí příměstské autobusové linky z okolí Českých Budějovic, dálkové vnitrostátní i mezinárodní linky. Příměstské linky jsou vedeny po hlavních komunikacích a končí na autobusovém nádraží v centru města. Hlavním dopravcem, který zabezpečuje dopravní obslužnost Českých Budějovic autobusovou dopravou je společnost ČSAD JIHOTRANS, a. s. ČSAD JIHOTRANS, a. s. provozuje 45 linek, z toho čtyři jsou dálkové a jedna mezinárodní. Dopravní obslužnost dále zajišťují například společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s., ČSAD Jindřichův Hradec, a. s., ICOM transport, a. s. a další („Strategický plán města České Budějovice ...“, 2007, p. 23, Ministerstvo dopravy, & CHAPS, 2014a).

4.6.3 Železniční doprava

České Budějovice jsou významnou dopravní křižovatkou pro osobní i nákladní železniční dopravu. Městem prochází trať č. 190 Plzeň – Horažďovice předměstí – České Budějovice, trať č. 194 České Budějovice – Černý Kříž, trať č. 196 České Budějovice – Summerau, trať č. 199 České Budějovice – České Velenice a trať č. 220 Praha – Benešov u Prahy – České Budějovice. Dopravní obslužnost zajišťují České dráhy, a. s. („Strategický plán města České Budějovice ...“, 2007, p. 22). České Budějovice mají přímé spojení s Plzní, Strakonice, Veselím nad Lužnicí, Jindřichovým Hradcem, Jihlavou, Brnem, Tábořem, Prahou, Pískem, Linzem a dalšími městy.

4.6.4 Městská hromadná doprava

Městskou hromadnou dopravu v Českých Budějovicích zajišťuje akciová společnost Dopravní podnik města České Budějovice. Stoprocentním vlastníkem této společnosti je město České Budějovice. Dopravní podnik města České Budějovice zabezpečuje v současnosti Městskou hromadnou dopravu v Českých Budějovicích autobusy a trolejbusy na dvaceti dvou linkách, šesti trolejbusových a šestnácti autobusových. Ze šestnácti autobusových linek jsou dvě linky noční. Autobusové linky obsluhují kromě území města České Budějovice také 16 příměstských obcí a dvě města, Rudolfov a Hlubokou nad Vltavou (Dopravní podnik města České Budějovice, n.d.).

V roce 2010 byla představena nová koncepce Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích, která rozděluje linky městské dopravy na **páteřní, městské, příměstské a regionální linky**.

Páteřní linky tvoří základ systému Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích. Představují frekventované linky v nejzatíženějších směrech, které mají strategický význam pro organizaci veřejné dopravy ve městě. Síť páteřních linek tvoří šest linek.

Městské linky představují doplňkovou síť městské hromadné dopravy a dotvářejí tak páteřní trasy. Jedná se o linky, které obsluhují méně zatížené přepravní vztahy. Síť městských linek se skládá ze 12 linek.

Příměstské linky jsou linky, jejichž hlavní role se odehrává za hranicemi města České Budějovice. Tyto linky obsluhují především sousední obce. Síť příměstských linek tvoří čtyři linky.

Regionální linky představují veřejnou dopravu, která je organizována Jihočeským krajem ve vazbě na vzdálenější obce v okolí města České Budějovice. Koncepti regionálních linek dosud Jihočeský kraj nezpracoval (Dopravní podnik města České Budějovice, 2010, p. 12).

V pracovní dny a při plném provozu vyjíždí na své cesty 42 trolejbusových vozidel a 54 autobusových vozidel. Trolejbusový park je složen z 27 kloubových trolejbusů typu ŠKODA 15Tr(M), 31 nízkopodlažních kloubových trolejbusů Škoda 25Tr Irisbus a 2 nízkopodlažních kloubových trolejbusů Škoda 27Tr Solaris. Autobusový park tvoří 9 autobusů Karosa B 731, B732 a B 931, 21 nízkopodlažních autobusů Karosa Renault Citybus, 13 článkových autobusů Karosa B 741 a 941, 6 nízkopodlažních autobusů Solaris Urbino 12/15, 12 nízkopodlažních autobusů Iveco Citelis 12, 19 nízkopodlažních článkových autobusů Iveco Citelis 18 a 5 autobusů Irisbus Iveco Crossway LE City (Dopravní podnik města České Budějovice, n.d.).

Ročně Městská hromadná doprava v Českých Budějovicích přepraví téměř 39 milionů cestujících a vozidla najedou přibližně 6 milionů kilometrů (Dopravní podnik města České Budějovice, n.d.).

4.6.5 Cyklodoprava

Městem České Budějovice prochází celkem 10 páteřních cyklotras, místy s parametry cyklostezky. Tyto cyklotrasy jsou označeny čísly 12, 122, 1018, 1050, 1092, 1096, 1100, 1108, 1109 a 1120. Ve městě je také vyznačena soustava městských cyklotras, které jsou označeny velkými latinskými písmeny A – J. Městské cyklotrasy využívají současné pozemní komunikace pro automobilovou dopravu a chodce, a proto nejsou příliš bezpečné („Strategický plán města České Budějovice ...“, 2007, pp. 24-25).

V roce 1997 byla na levém břehu Vltavy vybudována cyklostezka mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou. („Strategický plán města České Budějovice...“, 2007, p. 25). Tato cyklostezka byla velmi zatížena, a proto v roce 2014 byla cyklostezka vybudována i na pravém břehu Vltavy. Ve městě, ale stále není dostatek cyklostezek.

4.6.6 Turistický vláček

V Českých Budějovicích provozuje o víkendech a státních svátcích společnost JD 2Trains, s. r. o. výletní vláček. Výletní vláček projíždí centrem města a jízda je doprovázena historickým výkladem od založení města až po současnost (JD 2Trains, 2013).

4.7 Dopravní obslužnost Hluboké nad Vltavou

4.7.1 Turistické atraktivity a akce

Město Hluboká nad Vltavou se nachází 10 km severně od Českých Budějovic na okraji českobudějovické kotliny na obou březích Vltavy. Nedaleko Hluboké nad Vltavou se nachází rybník Bezdrev (MĚSTO Hluboká nad Vltavou, n.d. a).

V Hluboké nad Vltavou a jejím okolí je velké množství turistických atraktivit. Mezi nejnavštěvovanější patří Státní zámek Hluboká, Alšova Jihočeská galerie, Galerie Knížecí Dvůr, Zoologická zahrada Ohrada a Lovecký zámek Ohrada, ve kterém se nachází muzeum lesnictví, myslivosti a rybářství (VisitHluboka.cz, n.d.).

V Hluboké nad Vltavou se koná mnoho tradičních kulturně-společenských akcí. Tyto akce jsou zajímavé nejen pro návštěvníky, ale i rezidenty. Mezi významné kulturně-společenské akce patří Divadelní léto Hluboká nad Vltavou, Zámecký festival komedie, Hudební festival Hluboká, Jihočeské slavnosti vína, Jihočeské rybářské slavnosti, a Národní myslivecké slavnosti (VisitHluboka.cz, n.d.).

4.7.2 Silniční doprava

Územím města Hluboká nad Vltavou prochází **silnice II třídy II/105** ve směru České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Týn nad Vltavou – Milevsko – Sedlčany – Praha, **silnice II. třídy II/146** ve směru Hluboká nad Vltavou - Lišov a hustá síť silnic III. třídy.

Dopravní obslužnost Hluboké nad Vltavou zajišťují dva dopravci, ARRIVA PRAHA, s. r. o. a ČSAD JIHOTRANS, a. s. Společnost ARRIVA PRAHA, s. r. o. provozuje jednu dálkovou linku a společnost ČSAD JIHOTRANS, a. s. provozuje celkem 11 linek, z toho 1 linka je dálková. Hluboká nad Vltavou má přímé spojení s hlavním městem Praha, okresními městy České Budějovice, Tábor a Písek a s městy Týn nad Vltavou a Bechyně (Ministerstvo dopravy, & CHAPS, 2014b). Nejdůležitější autobusovou zastávkou ve městě je zastávka Pod kostelem, protože tato zastávka se nachází v centru města. Do Hluboké nad Vltavou jezdí také linka č. 4 Městské hromadné dopravy České Budějovice (MĚSTO Hluboká nad Vltavou, n.d. b).

4.7.3 Železniční doprava

Železniční dopravu do Hluboké nad Vltavou zajišťují České dráhy, a. s. Hluboká nad Vltavou má přímé spojení s okresními městy České Budějovice, Tábor a Strakonice.

Do Hluboké nad Vltavou bohužel nevedou přímé spoje z hlavního města Prahy. V Hluboké nad Vltavou se nachází dvě železniční zastávky, Hluboká nad Vltavou a Hluboká nad Vltavou – Zámostí. Železniční zastávku Hluboká nad Vltavou obsluhují osobní vlaky ze směru České Budějovice a ze směru Strakonice – Ražice – Protivín – Číčenice. Železniční zastávku Hluboká nad Vltavou – Zámostí obsluhují osobní vlaky ze směru České Budějovice a osobní vlaky a spěšný vlak ze směru Tábor – Soběslav - Veselí nad Lužnicí. Železniční zastávka Hluboká nad Vltavou je od centra města vzdálena 4 kilometry a železniční zastávka Hluboká nad Vltavou - Zámostí je vzdálena 2 kilometry. Obě železniční zastávky jsou napojeny na městskou dopravu (MĚSTO Hluboká nad Vltavou, n.d. b, České dráhy, n.d. a, České dráhy, n.d. e).

4.7.4 Vodní doprava

V roce 2011 byl splavněn úsek Vltavy z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou. Českobudějovická plavební, a. s. provozuje na tomto úseku pravidelnou lodní přepravu. Českobudějovická plavební, a. s. dále zajišťuje pravidelnou lodní přepravu na trasách Hluboká nad Vltavou – Purkarec, Hluboká nad Vltavou – Karlův hrádek a Hluboká nad Vltavou – Hněvkovice (Českobudějovická plavební, n.d.).

4.7.5 Cyklodoprava

Městem Hluboká nad Vltavou prochází hustá síť cyklistických tras a cyklostezek. Nejvíce navštěvovanou cyklistickou stezkou je Vltavská cyklostezka v úseku Hluboká nad Vltavou – České Budějovice na levém břehu Vltavy, stezka do Purkarce a stezka do obce Munice (MĚSTO Hluboká nad Vltavou, n.d. c). Dne 19. dubna 2014 byla otevřena cyklostezka z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou na pravém břehu Vltavy. Tato cyklostezka by měla pomoci přetížené cyklostezce na levém břehu Vltavy.

Hlubokou nad Vltavou procházejí následující cyklotrasy:

- Cyklotrasa č. 12 Hluboká nad Vltavou – České Budějovice – Dolní Dvořiště,
- Cyklotrasa č. 1051 Okolo Munického rybníka,
- Cyklotrasa č. 1052 Hrdějovice – Hluboká nad Vltavou,
- Cyklotrasa č. 1056 Hluboká nad Vltavou – U Macara,
- Cyklotrasa č. 1058 Ševětín – Hluboká nad Vltavou – Zámostí,
- Cyklotrasa č. 1078 Týn nad Vltavou – Temelín – Hluboká nad Vltavou,
- Cyklotrasa č. 1079 Hluboká nad Vltavou – Purkarec – Týn nad Vltavou,
- Cyklotrasa č. 1080 Vodňany – Hluboká nad Vltavou,

- Cyklotrasa č. 1081 Hluboká nad Vltavou – Netolice,
- Cyklotrasa č. 1082 Hluboká nad Vltavou – Křemže,
- Cyklotrasa č. 1084 Hluboká nad Vltavou – Zbudov,
- Cyklotrasa č. 1087 Mydlovarský rybník – Hluboká nad Vltavou.

V Hluboké nad Vltavou si lze půjčit kolo v hotelu Záviš z Falkenštejna (MĚSTO Hluboká nad Vltavou, n.d. c).

4.7.6 Pěší turistika

Návštěvníci Hluboké nad Vltavou si mohou projít dvě naučné stezky, Vltavskou pěší stezku v lokalitě Hluboká – Zámostí a Naučnou stezku zámeckým parkem v Hluboké nad Vltavou. Vltavská pěší stezka je dlouhá 2 kilometry a návštěvníci se zde na 17 stanovištích seznámí s místní faunou a flórou (MĚSTO Hluboká nad Vltavou, n.d. d). Naučná stezka zámeckým parkem je dlouhá 2,5 kilometry a návštěvníci na ní naleznou 10 informačních tabulí, které informují o zahradě, rostlinách, ptácích a hmyzu v zahradě (MĚSTO Hluboká nad Vltavou, n.d. e).

4.7.7 Turistický vláček

V Hluboké nad Vltavou provozuje společnost JD 2Trains, s. r. o. v červenci a srpnu každý den Zámecký vláček a Pavel Horák provozuje Vyhlídkový vláček Hluboká nad Vltavou v červnu o víkendech, v červenci a srpnu každý den. Trasa Zámeckého vláčku vede z centrálního parkoviště přímo ke státnímu zámku Hluboká a zpět. Při jízdě vyhlídkovým vláčkem Hluboká nad Vltavou se návštěvníci seznámí s turistickými atraktivitami Hluboké nad Vltavou (MĚSTO Hluboká nad Vltavou, n.d. f; MĚSTO Hluboká nad Vltavou, n.d. g).

4.8 Dopravní obslužnost Holašovic

4.8.1 Turistické atraktivity a akce

Holašovice jsou osadou vesnice Jankov a nachází se 15 kilometrů západně od Českých Budějovic v jihozápadním okraji Chráněné krajinné oblasti Blanský les (Holašovice, n.d.).

V roce 1998 byly Holašovice zapsány na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO byl zapsán dochovaný středověký systém obytných domů a sýpek ve stylu selského baroka v počtu 120 budov (České dědictví UNESCO, n.d).

V obci Holašovice se každoročně v červenci konají Selské slavnosti s ukázkami tradičních i netradičních lidových řemesel a kulturním programem (Jankov u Českých Budějovic, n.d.).

4.8.2 Silniční doprava

Obcí Holašovice neprochází žádná silnice I. třídy ani silnice II. třídy. Obcí vede **silnice třetí třídy III/14324** Čakov – Jankov – Holašovice – Záboří. Z této komunikace se v Holašovicích odpojuje **silnice třetí třídy III/14333** do Nové Vsi (Pavelková, 2007, p. 4).

Dopravní obslužnost Holašovic zajišťuje společnost ČSAD JIHOTRANS, a. s. Společnost provozuje 2 linky. Holašovice mají přímé spojení s okresním městem České Budějovice a vesnicí Lhenice. V době konání Selských slavností v Holašovicích, ČSAD JIHOTRANS, a. s. ve spolupráci s Dopravním podnikem České Budějovice, a. s. provozuje speciální linku České Budějovice – Holašovice a zpět (Ministerstvo dopravy, & CHAPS, 2014c).

4.8.3 Železniční doprava

Obcí nevede žádná železniční trať.

4.8.4 Cyklodoprava

Obcí Holašovice vedou tři následující cyklotrasy:

- Cyklotrasa č. 1085 Brloh – Holašovice – Čakov – Zliv,
- Cyklotrasa č. 1094 Dubné – Jankov – Holašovice – Záboří,
- Cyklotrasa č. 1169 Český Krumlov – Křemže – Jankov – Holašovice.

4.9 Dopravní obslužnost Týna nad Vltavou

4.9.1 Turistické atraktivity a akce

Týn nad Vltavou leží v severní části okresu České Budějovice a sousedí s okresy Písek a Tábor (Spolek pro rozvoj regionu, 2013, p. 5).

Týn nad Vltavou geograficky spadá do severního okraje Budějovické pánve a západního okraje Třeboňské pánve. Do správního obvodu zasahují také Písecké hory a Vodňanská pánev. Východní část Týna nad Vltavou náleží k povodí Lužnice a zbytek území náleží k povodí Vltava. Na území Týna nad Vltavou zasahuje přehradní nádrž Hněvkovice (Spolek pro rozvoj regionu, 2013, pp. 6-7).

V Týně nad Vltavou a jeho okolí se nachází velké množství kulturně-historických památek a atraktivit. Mnoho z nich ale bohužel nelze v cestovním ruchu využít, protože jsou ve špatném technickém stavu. Mezi nejnavštěvovanější kulturně-historické památky lze zařadit Městskou památkovou zónu Týn nad Vltavou, Městské muzeum, Městskou galerii U Zlatého slunce a otáčivé hlediště (Spolek pro rozvoj regionu, 2013, p. 27).

Ve městě Týn nad Vltavou se koná mnoho kulturně-společenských akcí. Tyto akce jsou zajímavé nejen pro návštěvníky, ale i rezidenty. Mezi významné kulturně-společenské akce patří Vltavotýnské letní slavnosti, Čarodějné hrátky v Týně nad Vltavou, cykloturistický pochod Vorařská 50 a Šlápota, Vltavotýnská pouť, Vltavotýnské koncerty vážné hudby a další (Spolek pro rozvoj regionu, 2013, p. 27).

4.9.2 Silniční doprava

Město Týn nad Vltavou je protkáno hustou sítí městských a krajských pozemních komunikací. Většina těchto komunikací náleží do III třídy. Mezi důležité dopravní tepny patří:

- **Silnice II/105** České Budějovice – Týn nad Vltavou – Milevsko – Sedlčany – Praha
Směrem na sever je tato silnice zatížena téměř 2,5 tisíci vozidel za den, směrem na České Budějovice 6 tisíci vozidel za den a na průtahu městem je intenzita dopravy až 11 tisíc vozidel denně. Intenzita dopravy představuje vyšší průměr na síti silnic I. třídy v Jihočeském kraji.

- **Silnice II/122** Netolice – Týn nad Vltavou – Bechyně,

- **Silnice II/141** Týn nad Vltavou – Vodňany,

Na území města je povrch komunikace téměř bez dopravních závad.

- **Silnice II/147** Týn nad Vltavou – Veselí nad Lužnicí – Kardašova Řečice,
Tato silnice vykazuje závady na průtazích některými obcemi Vltavotýnska.

- **Silnice II/159** Písek – Týn nad Vltavou – Dráčov – silnice I/3,

Ze směru od Neznašova je komunikace zatížena 2,5 tisíci vozidel denně, východně od města 1,6 tisíci vozidel denně. Intenzita dopravy představuje vyšší průměr na síti silnic II. třídy v Jihočeském kraji (Spolek pro rozvoj regionu, 2013, p. 51).

Dopravní obslužnost Týna nad Vltavou je zajištěna pouze autobusovou dopravou. Město Týn nad Vltavou má přímá autobusová spojení nejen se všemi okresními městy

v okolí, tedy s městy České Budějovice, Tábor a Písek, ale i s hlavním městem Praha. Dopravní obslužnost zabezpečují společnosti ARRIVA PRAHA, s. r. o., Jan Kukla, ČSAD JIHOTRANS, a. s. a ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s. Tito dopravci provozují celkem 22 linek v rozsahu 178 spojů denně, z toho 157 spojů končí nebo začíná v Týně nad Vltavou a 21 spojů městem projíždí. Nejvíce spojů je vedeno po silnici II/105 na Březí a České Budějovice a po silnici II/122 na Bechyni. (Spolek pro rozvoj regionu, 2013, p. 52). Autobusové nádraží se nachází 10 minut pěší chůze z centra města (Týn nad Vltavou, n.d. a).

4.9.3 Železniční doprava

Osobní železniční dopravu v Týně nad Vltavou Jihočeský kraj zrušil ke dni 15. prosince 2013. Osobní doprava na trati č. 192 Číčenice – Týn nad Vltavou byla nahrazena dopravou autobusovou (Týn nad Vltavou, n.d. a). V současné době trať č. 192 slouží pouze pro jízdu nostalgických a zvláštních vlaků. V turistické sezóně 2014 České dráhy a. s. pořádají do Týna nad Vltavou jízdy historickým motoráčkem „Hurvínek“ (České dráhy, 2014).

4.9.4 Městská hromadná doprava

Městskou hromadnou dopravu v Týně nad Vltavou zajišťují dvě společnosti, ČSAD JIHOTRANS, a. s. a ČEZ – ETE. Městská hromadná doprava je zabezpečena pouze autobusy na čtyřech linkách.

- **Linka 1** Týn nad Vltavou, autobusové nádraží přes Polikliniku a zpět,
- **Linka 2** Týn nad Vltavou, autobusové nádraží přes Stavokonstrukce a zpět,
- **Linka 3** Hněvkovice přes Čihovice, Podskalí a zpět,
- **Linka 4** Týn nad Vltavou Bohunická ulice přes Orlickou ulici, autobusové nádraží Týn nad Vltavou a zpět (Spolek pro rozvoj regionu, 2013, p. 52).

4.9.5 Vodní doprava

Na území města zasahuje přehradní nádrž Hněvkovice, která nabízí příležitost pro provozování lodní dopravy po Vltavě. Lodní dopravu zajišťují společnosti Quarter a Jihočeská plavební – David Machart. Společnost Quarter neprovozuje z Týna nad Vltavou pravidelné výletní plavby, ale umožňuje pouze pronájem celé lodi. Jihočeská plavební – David Machart nabízí pravidelné okružní výletní plavby menší lodí Regent na čtyřech trasách (Spolek pro rozvoj regionu, 2013, p. 52). Návštěvníci mohou poznat

město Týn nad Vltavou a jeho okolí na trasách Plavba Město, Plavba na soutok a po Lužnici, Plavba do plavební komory a Večerní plavba (Jihočeská Plavební, n.d.). Zájemci si také mohou v Art Caffě Baru zajistit vyhlídkou plavbu na motorovém člunu. Ve fázi zpracované studie je splavnění řeky Vltavy z Týna nad Vltavou do Českých Budějovic (Spolek pro rozvoj regionu, 2013, p. 52).

4.9.6 Cyklodoprava

Město Týn nad Vltavou a jeho okolí je vhodné pro pěší turistiku i cykloturistiku. Kopcovitý terén, který přechází do roviny, není náročný pro pěší ani cykloturisty (Spolek pro rozvoj regionu, 2013, p. 25).

V turistické sezóně zajíždí do Týna nad Vltavou tzv. Žlutá linka dopravního systému Cyklotrans. V Týně nad Vltavou není v současné době žádná půjčovna kol a tuto službu neposkytují ani místní ubytovací zařízení (Spolek pro rozvoj regionu, 2013, pp. 25-26).

Pro cykloturisty jsou připraveny nejen tři cyklotrasy po naučných tabulích v okolí Týna nad Vltavou, ale také další cyklotrasy.

Cyklisté si mohou projet následující tři cyklotrasy po naučných tabulích:

- Trasa č 2¹ Týn nad Vltavou – rozhledna – soutok Vltavy a Lužnice – Koloděje nad Lužnicí,
- Trasa č 3 Týn nad Vltavou – Hněvkovice – přehrada – Vysoký Hrádek,
- Trasa č 4 Týn nad Vltavou – Fišerák – Bohunice – Neznašov (Spolek pro rozvoj regionu, 2013, pp. 26-27).

Mezi další cyklotrasy patří:

- Cyklotrasa č. 1017 Písek – Týn nad Vltavou,
- Cyklotrasa č. 1060 Ševětín – Týn nad Vltavou,
- Cyklotrasa č. 1078 Týn nad Vltavou – Temelín – Hluboká nad Vltavou,
- Cyklotrasa č. 1079 Hluboká nad Vltavou – Purkarec – Týn nad Vltavou,
- Cyklotrasa č. 1093 Týn nad Vltavou – Bechyně.

Městem Týn nad Vltavou také prochází Vltavská cyklostezka. Trasa z Litoradlic do Týna nad Vltavou je dlouhá asi 8 km. Povrch cyklostezky je asfaltový. Přibližně polovina cyklostezky vede mimo komunikace pro motorovou dopravu a zbytek cyklostezky vede po málo frekventovaných silnicích III. třídy (Týn nad Vltavou, n.d. b).

¹ Trasa č. 1 je turistická

4.9.7 Pěší turistika

Návštěvníci města si mohou projít trasu po naučných tabulích č. 1 – turistický okruh po městě Týn nad Vltavou, dvě naučné stezky a osm turistických tras.

Městem Týn nad Vltavou prochází následující dvě naučné stezky:

- **Naučná stezka Z Týna na Onen Svět**

Naučná stezka Z Týna na Onen svět byla otevřena v květnu 2012. Stezka začíná u rozhledny Semenec a vede až do vesničky Onen Svět. Stezka je dlouhá 66 kilometrů a je pravděpodobně nejdelší naučnou stezkou v České Republice. Na naučné stezce se návštěvníci seznámí s místními historickými, kulturními a přírodovědnými zajímavostmi (Týn nad Vltavou, n.d. c).

- **Naučná lesní stezka Semenec**

Naučná lesní stezka Semenec začíná i končí u rozhledny Semenec. Stezka měří necelých 6 kilometrů a turisté na ní naleznou 10 zastavení s informačními tabulemi. Tabule informují o místní historii, pověstech, přírodních zajímavostech a o lesním hospodářství (Týn nad Vltavou, n.d. d).

Městem Týn nad Vltavou prochází následujících osm turistických tras:

- Trasa č. 1 – po památkách v historickém centru města,
- Trasa č. 2 – Týnem po týnských mostech,
- Trasa č. 3 – na soutok Lužnice a Vltavy,
- Trasa č. 4 – na bývalé dělostřelecké cvičiště Velký Depot,
- Trasa č. 5 - na agrofarmu Čihovice a po zajímavých výhledech na město,
- Trasa č. 6 – na přehradu Hněvkovice,
- Trasa č. 7 – z Týna nad Vltavou přes les Semenec do Koloděj nad Lužnicí,
- Trasa č. 8 – okolo Týna nad Vltavou a na týnský hrad (Týn nad Vltavou, n.d. e).

5 Terénní šetření

Cílem terénního šetření bylo poukázat na přednosti a nedostatky v dopravní obslužnosti na Českobudějovicku pro potřebu cestovního ruchu. Terénní šetření bylo rozděleno na dvě části, na kvantitativní výzkum - dotazníkové šetření pro účastníky cestovního ruchu a kvalitativní výzkum - řízené rozhovory.

5.1 Dotazníkové šetření

5.1.1 Příprava a realizace

Cílem dotazníkového šetření bylo upozornit na problémy a přednosti v dopravní obslužnosti Českobudějovicka z pohledu návštěvníka dané oblasti.

Dotazník byl složen celkem z 11 otázek. Mimo otázky 5, 9, 10 a 11 obsahovala každá otázka ještě několik podotázek. V dotazníku byly použity uzavřené otázky (dichotomické a výběrové) i otevřené otázky. První část dotazníku byla zaměřena na hodnocení infrastruktury silniční a cyklistické dopravy na Českobudějovicku, v druhé části dotazníku respondenti vyjadřovali svoji spokojenost či nespokojenost s dopravní obslužností na Českobudějovicku, ve třetí části respondenti, kteří využili služeb Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích, hodnotili městskou hromadnou dopravu, ve čtvrté části upozorňovali respondenti na nedostatky a přednosti v dopravní obslužnosti a poslední část byla věnována identifikačním otázkám.

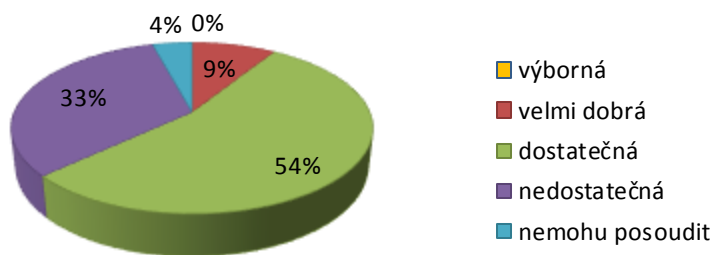
Dotazníkové šetření proběhlo ve dnech 4. a 5. dubna 2014 na veletrhu cestovního ruchu Jihočeský kompas v Českých Budějovicích, kde byli dotazováni návštěvníci tohoto veletrhu. Dále dotazníkové šetření proběhlo dne 12. dubna 2014 v Hluboké nad Vltavou. V tento den se v Hluboké nad Vltavou konala akce Mezinárodní den památek na zámku Hluboká. Dotazování byli návštěvníci Státního zámku Hluboká. Veškeré dotazování proběhlo osobně. Celkem bylo vyplněno 190 dotazníků.

5.1.2 Vyhodnocení

Otázka č. 1: Jak hodnotíte infrastrukturu silniční dopravy na Českobudějovicku?

V rámci této otázky respondenti hodnotili kvalitu silnic, síť silnic, síť dálnic a kapacitu parkovišť. Respondenti měli na výběr z těchto pěti variant odpovědí: „výborná“, „velmi dobrá“, „dostatečná“, „nedostatečná“ a pro respondenty, kteří nedokázali nebo nemohli silniční infrastrukturu posoudit, byla určena možnost „nemohu posoudit“.

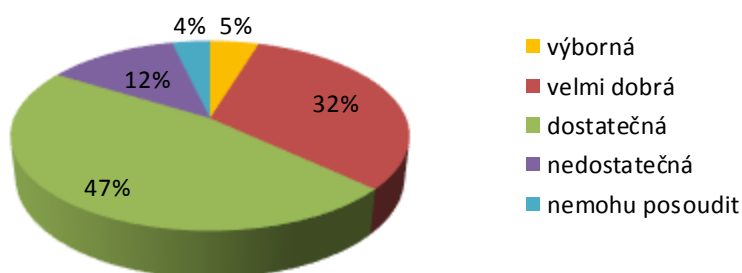
Graf 1: Hodnocení kvality silnic



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 1 vyplývá, že nejvíce respondentů (54 %) považovalo kvalitu silnic na Českobudějovicku za dostatečnou. Kvalita silnic je dle 33 % respondentů nedostatečná a pouze 9 % respondentů ohodnotilo kvalitu silnic velmi dobře.

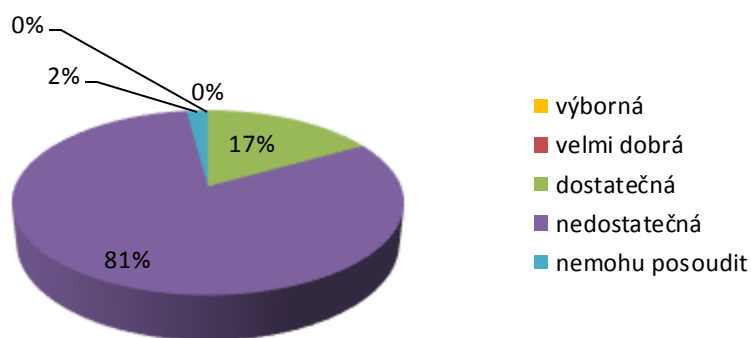
Graf 2: Hodnocení sítě silnic



Zdroj: Vlastní šetření

Síť silnic považovala za dostatečnou téměř polovina (47%) návštěvníků Českobudějovicka, za velmi dobrou považovalo síť silnic 32 % respondentů a pouze 5 % ji považovalo za výbornou.

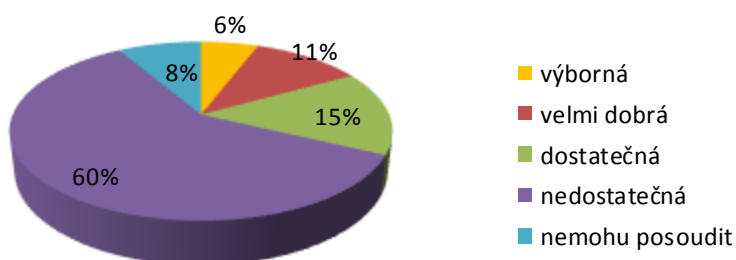
Graf 3: Hodnocení sítě dálnic



Zdroj: Vlastní šetření

Graf 3 ukazuje, že naprostá většina respondentů (81 %) považovala síť dálnic na Českobudějovicku za nedostatečnou. Přestože Českobudějovickem neprochází v současné době žádná dálnice², ohodnotilo síť dálnic 17 % respondentů dostatečně.

Graf 4: Hodnocení kapacity parkovišť



Zdroj: Vlastní šetření

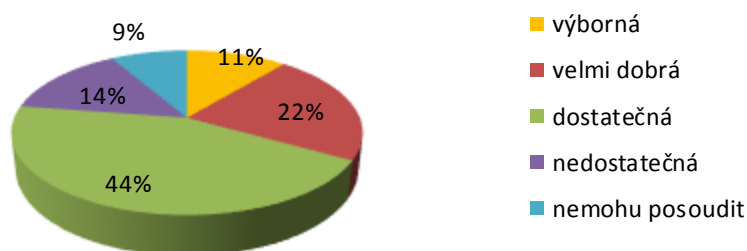
Dle grafu 4 současnou kapacitu parkovišť považuje 60 % respondentů za nedostatečnou. Pouze 6 % respondentů hodnotilo kapacitu jako výbornou.

Otázka č. 2: Jak hodnotíte infrastrukturu cyklistické dopravy na Českobudějovicku?

V této otázce respondenti hodnotili kvalitu cyklostezek a cyklotras, síť cyklostezek a cyklotras, návaznost cyklostezek a cyklotras, množství odstavných stojanů a síť linek cyklobusů. Respondenti měli na výběr také z pěti variant odpovědí: „výborná“, „velmi dobrá“, „dostatečná“, „nedostatečná“ a pro respondenty, kteří nedokázali nebo nemohli infrastrukturu cyklistické dopravy posoudit, byla určena možnost „nemohu posoudit“.

² Viz kapitola 4 Analýza dopravní obslužnosti na Českobudějovicku: Podkapitola 4.2

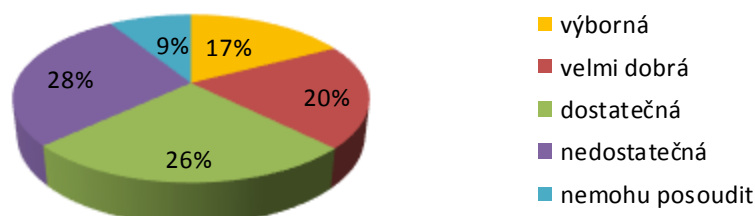
Graf 5: Hodnocení kvality cyklostezek a cyklotras



Zdroj: Vlastní šetření

Tak jako kvalitu silnic považovalo nejvíce respondentů (54 %) za dostatečnou, i kvalitu cyklostezek a cyklotras hodnotilo nejvíce respondentů (44 %) jako dostatečnou. Důvodem může být, že většina cyklotras na Českobudějovicku vede po silničních komunikacích³. Pouze 11 % dotazovaných ohodnotilo kvalitu cyklostezek a cyklotras výborně.

Graf 6: Hodnocení sítě cyklostezek a cyklotras

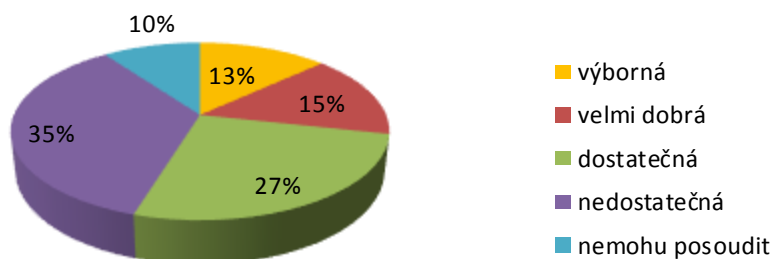


Zdroj: Vlastní šetření

Dle 28 % respondentů je síť cyklostezek a cyklotras nedostatečná. Naopak 17 % dotazovaných hodnotilo existující síť jako výbornou. Velmi dobře ohodnotilo síť cyklostezek a cyklotras 20 % respondentů a dostatečně 26 % dotazovaných.

³ Viz kapitola 4 Analýza dopravní obslužnosti na Českobudějovicku: Podkapitola 4.5

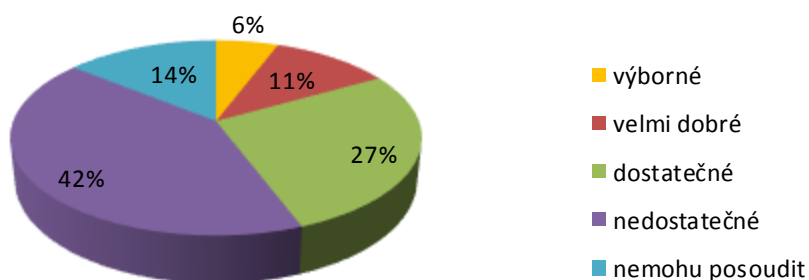
Graf 7: Hodnocení návaznosti cyklostezek a cyklotras



Zdroj: Vlastní šetření

Z celkového počtu 190 respondentů hodnotilo 35 % návštěvníků návaznost jednotlivých cyklostezek a cyklotras nedostatečně, 27 % ji hodnotilo jako dostatečnou. Pouze 13 % respondentů ohodnotilo návaznost výborně.

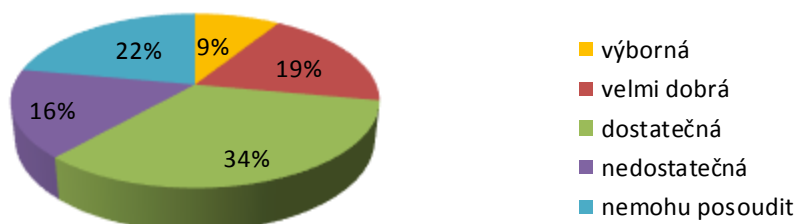
Graf 8: Hodnocení množství odstavných stojanů



Zdroj: Vlastní šetření

Množství odstavných stojanů považovalo za nedostatečné 42 % respondentů. Dle 27 % respondentů je množství odstavných stojanů dostatečné a dle 11 % velmi dobré.

Graf 9: Hodnocení sítě linek cyklobusů



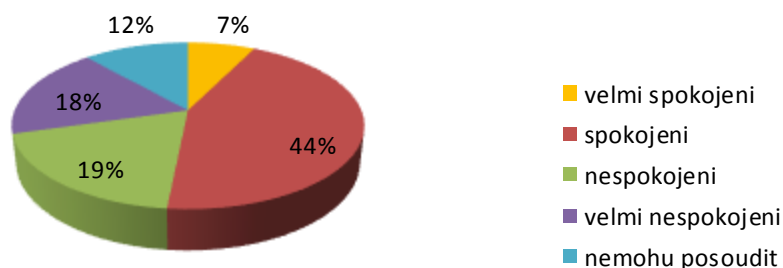
Zdroj: Vlastní šetření

Síť linek cyklobusů hodnotilo dostatečně 34 % respondentů. Otázku nemohlo posoudit 22 % respondentů. Přestože síť cyklobusů zahrnuje osm pravidelných linek, které obsluhují celý Jihočeský kraj⁴, tak výborně hodnotilo síť linek cyklobusů pouze 9 % respondentů a velmi dobře 19 %.

Otázka č. 3: Jak jste spokojeni s dopravní obslužností na Českobudějovicku železniční dopravou?

V této otázce respondenti vyjádřili svoji spokojenost či nespokojenost s počtem spojů za den, s časovými intervaly mezi spoji a s návazností jednotlivých spojů v železniční dopravě. Respondenti měli na výběr z těchto pěti variant odpovědí: „velmi spokojeni“, „spokojeni“, „nespokojeni“, „velmi nespokojeni“ a pro respondenty, kteří nedokázali nebo nemohli dopravní obslužnost posoudit, byla určena možnost „nemohu posoudit“.

Graf 10: Spokojenost s počtem spojů za den v železniční dopravě

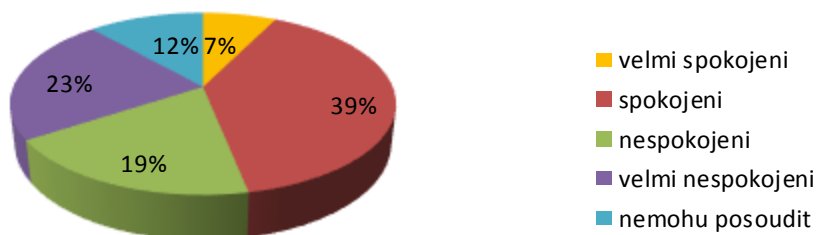


Zdroj: Vlastní šetření

S počtem spojů za den bylo spokojeno 44 % respondentů, nespokojeno bylo 19 % a velmi nespokojeno bylo 18 % respondentů. Pouze 7 % dotazovaných bylo s počtem spojů za den velmi spokojeno.

⁴ Viz kapitola 4 Analýza dopravní obslužnosti na Českobudějovicku: Podkapitola 4.5.4

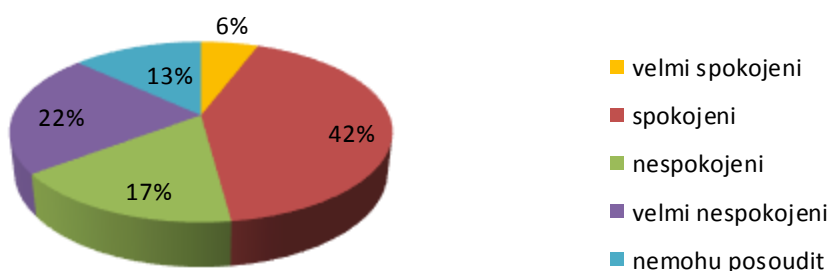
Graf 11: Spokojenost s časovým intervalem mezi spoji v železniční dopravě



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 11 vyplývá, že s časovým intervalem mezi jednotlivými spoji bylo spokojeno 39 % návštěvníků. Nespokojeno bylo 19 % a dokonce velmi nespokojena byla téměř čtvrtina (23 %) respondentů. Pouze 7 % dotazovaných bylo s časovým intervalem mezi jednotlivými spoji velmi spokojeno.

Graf 12: Spokojenost s návazností spojů v železniční dopravě



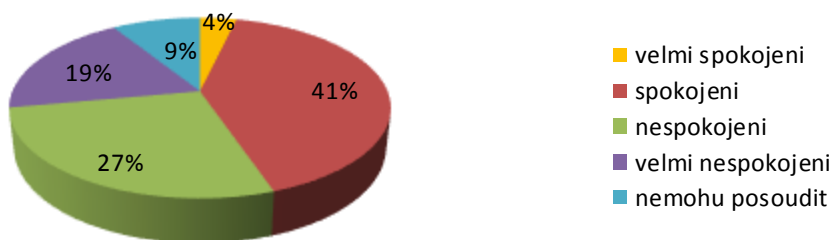
Zdroj: Vlastní šetření

Graf 12 ukazuje, že s návazností jednotlivých spojů bylo 42 % respondentů spokojeno a dokonce 6 % bylo velmi spokojeno. Nespokojeno bylo 17 % dotazovaných a velmi nespokojeno bylo 22 % respondentů.

Otázka č. 4: Jak jste spokojeni s dopravní obslužností na Českobudějovicku autobusovou dopravou?

V této otázce respondenti projevili svoji spokojenost či nespokojenost s počtem spojů za den, s časovými intervaly mezi spoji a s návazností jednotlivých spojů v autobusové dopravě. Respondenti měli na výběr z těchto pěti variant odpovědí: „velmi spokojeni“, „spokojeni“, „nespokojeni“, „velmi nespokojeni“ a pro respondenty, kteří nedokázali nebo nemohli dopravní obslužnost posoudit, byla určena možnost „nemohu posoudit“.

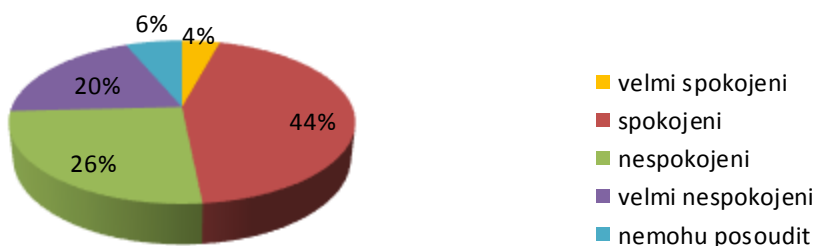
Graf 13: Spokojenost s počtem spojů za den v autobusové dopravě



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 13 vyplývá, že 41 % respondentů bylo s počtem autobusových spojů za den spokojeno, pouze 4 % cestujících byla velmi spokojena. Nespokojenost s počtem spojů vyjádřilo 27 % dotazovaných a velikou nespokojenost vyjádřilo 19 % respondentů.

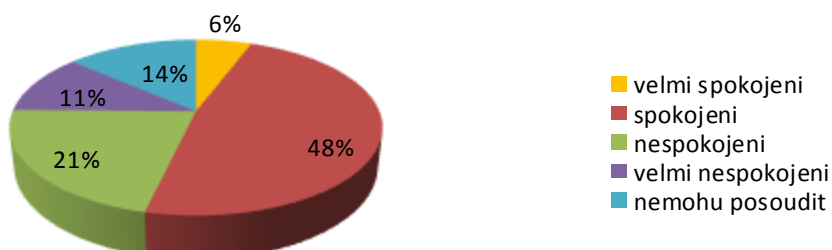
Graf 14: Spokojenost s časovým intervalem mezi spoji v autobusové dopravě



Zdroj: Vlastní šetření

S časovým intervalem mezi jednotlivými autobusovými spoji byla spokojena téměř polovina (44 %) dotazovaných, nespokojeno bylo 26 % respondentů, velmi nespokojeno bylo 20 % návštěvníků a pouze 4 % návštěvníků byla s časovým intervalem mezi spoji velmi spokojena.

Graf 15: Spokojenost s návazností spojů v autobusové dopravě

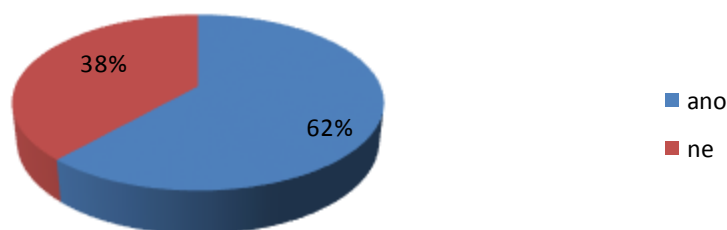


Zdroj: Vlastní šetření

Graf 15 ukazuje, že s návazností spojů v autobusové dopravě bylo spokojeno 48 % návštěvníků, nespokojeno bylo 21 % respondentů a pouze 6 % respondentů bylo s návazností spojů velmi spokojeno.

Otázka č. 5: Využil/a jste služeb Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích?

Graf 16: Využití Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích



Zdroj: Vlastní šetření

Z celkového počtu 190 respondentů využilo služeb Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích 62 % respondentů.

Otázka č. 6: Vyhovuje Vám v Městské hromadné dopravě v Českých Budějovicích doba přepravy, vzdálenost mezi zastávkami, časový interval mezi spoji a návaznost jednotlivých spojů?

Otázka číslo 6 byla zaměřena na hodnocení Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích. Respondenti hodnotili dobu přepravy, vzdálenost mezi jednotlivými zastávkami, časový interval mezi spoji a návaznost spojů. Respondenti měli na výběr z těchto čtyř variant odpovědí: „vyhovuje“, „částečně vyhovuje“, „nevyhovuje“ a „naprosto nevyhovuje.“

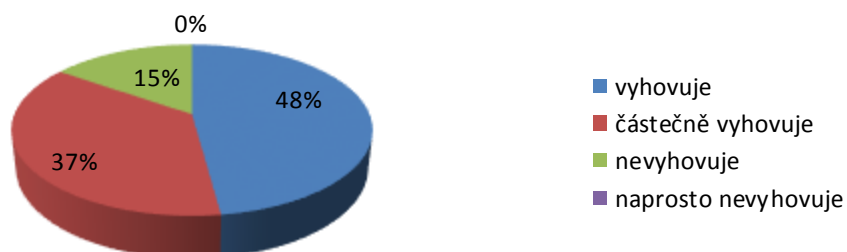
Graf 17: Doba přepravy v Městské hromadné dopravě v Českých Budějovicích



Zdroj: Vlastní šetření

Graf 17 ukazuje, že ze 117 respondentů, kteří využili služeb Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích, doba přepravy částečně vyhovovala téměř polovině cestujících (48%). Doba přepravy naopak naprosto nevyhovovala pouze 9% cestujících.

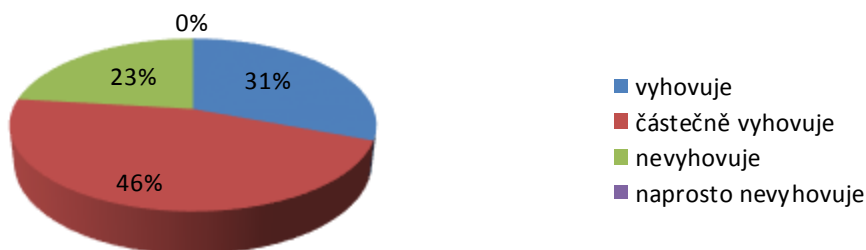
Graf 18: Vzdálenost mezi zastávkami v Městské hromadné dopravě v Českých Budějovicích



Zdroj: Vlastní šetření

Vzdálenost mezi jednotlivými zastávkami vyhovovala 48 % dotazovaných. Žádný respondent nevedl možnost „naprosto nevyhovuje“.

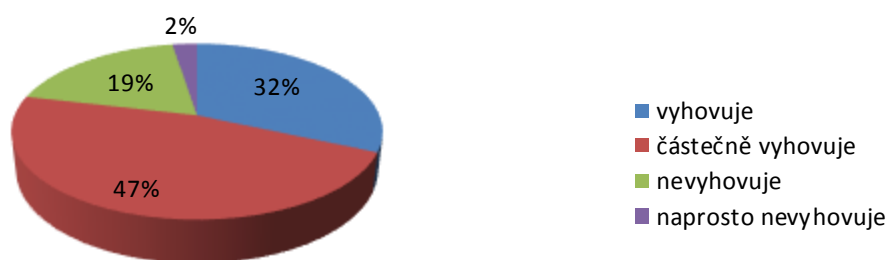
Graf 19: Časový interval mezi spoji v Městské hromadné dopravě v Českých Budějovicích



Zdroj: Vlastní šetření

Časový interval mezi jednotlivými spoji městské hromadné dopravy částečně vyhovoval téměř polovině respondentů (46 %). Ani jeden z respondentů nevedl možnost „naprosto nevyhovuje“.

Graf 20: Návaznost spojů v Městské hromadné dopravě v Českých Budějovicích



Zdroj: Vlastní šetření

Z celkového počtu 117 cestujících návaznost jednotlivých spojů vyhovovala 32 % cestujících, částečně vyhovovala 47 % cestujících a pouze 2 % dotazovaných uvedla, že jim návaznost spojů naprosto nevyhovuje.

Otázka č. 7: Co považujete za největší nedostatek v dopravní obslužnosti na Českokobudějovicku?

Otázka číslo sedm byla otázkou otevřenou. Tato otázka byla zaměřena na dopravní obslužnost autobusovou a železniční dopravou. Návštěvníci zde měli možnost vyjádřit své konkrétní připomínky.

V železniční dopravě si návštěvníci nejvíce stěžovali na:

- zrušení večerních spojů ze směru Plzeň,
- zrušení železniční dopravy do Týna nad Vltavou,
- nutnost častých přestupů,
- krátký časový interval na přestup mezi jednotlivými spoji,
- velmi častá zpoždění,
- nedodržení návaznosti spojů při zpožděních,
- časté výluky a špatnou organizaci náhradní přepravy,
- čistotu vlaků,
- rychlost a kvalitu přepravy,
- špatný stav budov nádraží, především nádraží v Českých Budějovicích,
- velkou vzdálenost nádraží od center obcí a turistických atraktivit, hlavně v Hluboké nad Vltavou,
- nedostupnost atraktivit.

V autobusové dopravě si návštěvníci nejvíce stěžovali na:

- nedostatek spojů, především o víkendech a státních svátcích,
- absenci večerních/nočních linek,
- přetíženost spojů,
- neexistenci návaznosti mezi jednotlivými spoji,
- nepříjemné chování řidičů,
- mnoho zastávek, což prodlužuje dobu cestování.

Otázka č. 8: Co naopak shledáváte jako přednost v dopravní obslužnosti na Čes-kobudějovicku?

Otázka číslo osm byla otázkou otevřenou. Tato otázka byla zaměřena také na dopravní obslužnost autobusovou a železniční dopravou. Návštěvníci zde měli ale za úkol uvést přednosti současné dopravní obslužnosti.

V železniční dopravě návštěvníci vnímají nejčastěji jako přednost:

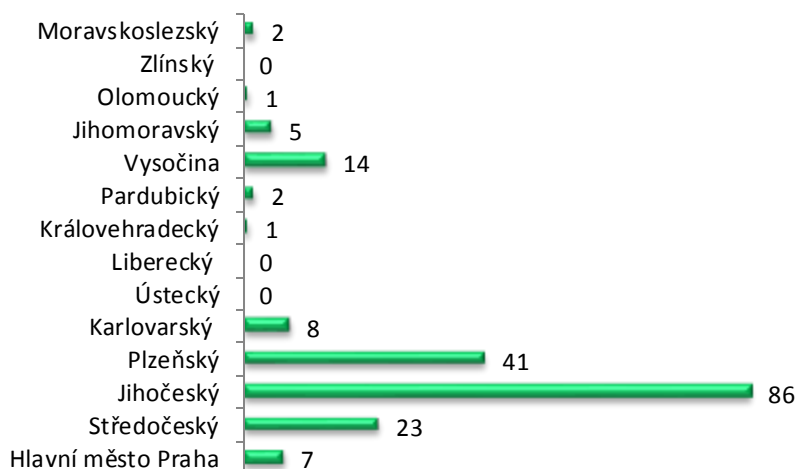
- krátké časové intervaly mezi spoji,
- počet spojů v pracovních dnech.

V autobusové dopravě návštěvníci vnímají nejčastěji jako přednost:

- krátké časové intervaly mezi spoji v pracovních dnech ve špičce,
- dostatečný počet zastávek,
- zastávky v centrech měst a blízko turistických atraktivit,
- kvalitu přepravy,
- přesnost.

Otázka č. 9: Z jakého kraje pocházíte?

Graf 21: Kraj

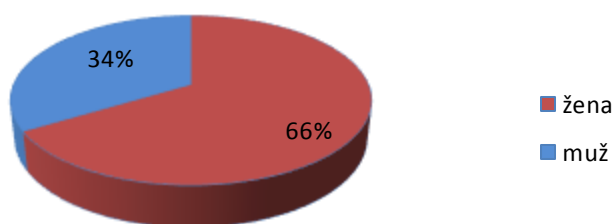


Zdroj: Vlastní zpracování

Nejvíce respondentů pocházelo z Jihočeského kraje (86), z Plzeňského kraje (41), ze Středočeského (23) a z kraje Vysočina (14). Důvodem může být to, že Plzeňský kraj, Středočeský kraj i kraj Vysočina sousedí s krajem Jihočeským. Žádný návštěvník naopak nepocházel ze Zlínského kraje, z Libereckého kraje a z Ústeckého kraje.

Otázka č. 10: Jaké je Vaše pohlaví?

Graf 22: Pohlaví

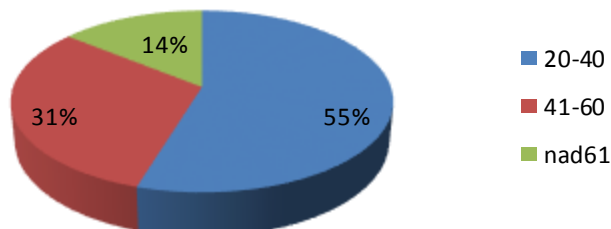


Zdroj: Vlastní zpracování

Z celkového počtu 190 respondentů bylo 66 % žen a 34 % mužů.

Otázka č. 11: Kolik Vám je let?

Graf 23: Věk



Zdroj: Vlastní šetření

Více jak polovina dotazovaných návštěvníků byla ve věkové kategorii 20-40 let. Pouze 14 % respondentů bylo ve věkové kategorii nad 61 let.

5.1.3 Shrnutí dotazníkového šetření

Dotazníkového šetření se účastnilo celkem 190 respondentů. Dotazníkové šetření proběhlo osobně ve dnech 4. a 5. dubna 2014 a dne 12. dubna 2014. Dotazování byli návštěvníci veletrhu cestovního ruchu Jihočeský kompas v Českých Budějovicích a návštěvníci Státního zámku Hluboká. Výběr respondentů probíhal metodou náhodného výběru. Cílem dotazníkového šetření bylo upozornit na problémy a přednosti v dopravní obslužnosti Českobudějovicka z pohledu návštěvníka dané oblasti.

Většina respondentů hodnotila kvalitu silnic a síť silnic na Českobudějovicku dostatečně. Síť dálnic a kapacitu parkovišť většina návštěvníků považovala za nedostatečnou.

Nejvíce návštěvníků hodnotilo kvalitu cyklostezek a cyklotras dostatečně. Současnou síť cyklostezek a cyklotras považuje nejvíce respondentů za nedostatečnou. Návaznost cyklostezek a cyklotras je dle většiny dotázaných nedostatečná. Na Českobudějovicku není dle většiny respondentů dostatek odstavných stojanů pro kola. Síť linek cyklobusů hodnotilo nejvíce návštěvníků jako dostatečnou.

V železniční dopravě byla většina respondentů spokojena s počtem spojů za den, s časovými intervaly mezi spoji i s návazností spojů. Respondenti si nejvíce stěžovali například na velmi častá zpoždění, krátký časový interval na přestup, nutnost častých

přestupů. Jako přednost návštěvníci vnímali krátké časové intervaly mezi spoji a počet spojů v pracovních dnech.

V autobusové dopravě byla většina návštěvníků spokojena s počtem spojů za den, s časovými intervaly mezi spoji i s návazností spojů. Respondenti si nejvíce stěžovali například na nedostatek spojů, přetíženost spojů, nepříjemné chování řidičů. Jako přednost návštěvníci vnímali zastávky v centrech měst a blízko turistických atraktivit, přesnost, kvalitu přepravy.

Více jak polovina respondentů využila služeb Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích. Většině respondentů v městské hromadné dopravě částečně vyhovovala doba přepravy a návaznost spojů, vzdálenost mezi zastávkami většině dotazovaných vyhovovala. Časový interval mezi spoji částečně vyhovoval většině návštěvníků.

Nejvíce dotazovaných pocházelo z Jihočeského a z Plzeňského kraje. Většina návštěvníků byly ženy. Nejvíce respondentů bylo ve věkové kategorii 20-40 let.

5.2 Řízené rozhovory

5.2.1 Příprava a realizace

Cílem řízených rozhovorů bylo nejen zhodnocení současné dopravní obslužnosti pro potřebu cestovního ruchu výše analyzovaných obcí, ale také odhalení předností a problémů.

Oslovena byla náměstkyně pro územní plánování, strategický rozvoj, dopravu, kulturu, cestovní ruch a památkovou péči v Českých Budějovicích, dále byl osloven starosta města Hluboká nad Vltavou, starosta města Týn nad Vltavou a starosta obcí Jankov-Holašovice.

Řízené rozhovory probíhaly osobně, telefonicky i formou elektronické komunikace během měsíce března a dubna 2014. Osobně byl řízený rozhovor veden dne 19. března 2014 s paní Ing. Ivanou Popelovou, náměstkyní pro územní plánování, strategický rozvoj, dopravu, kulturu, cestovní ruch a památkovou péči v Českých Budějovicích, elektronickou formou zodpověděl otázky dne 4. dubna 2014 pan Ing. Jan Jílek, starosta obcí Jankov-Holašovice a telefonicky byl řízený rozhovor veden dne 14. dubna 2014 s panem Ing. Tomášem Jirsou, starostou města Hluboká nad Vltavou.

Celkem byly provedeny tři řízené rozhovory, tyto rozhovory byly zaznamenány do záznamového archu.

5.2.2 Vyhodnocení

První řízený rozhovor byl veden s **náměstkyní pro územní plánování, strategický rozvoj, dopravu, kulturu, cestovní ruch a památkovou péči v Českých Budějovicích paní Ing. Ivanou Popelovou.**

Z rozhovoru vyplynulo, že hlavním problémem v dopravní obslužnosti Českých Budějovic jako krajského města je absence dálnice a rychlostní silnice. V současné době nejen České Budějovice, ale i celé Českokbudějovicko není napojeno na republikovou dálniční síť a potažmo na rychlostní silnice a dálnice v Rakousku. Neexistence dálnice propojující Prahu s Českými Budějovicemi komplikuje dostupnost Českokbudějovicka. Zejména pro účastníky mezinárodního cestovního ruchu, kteří se dopravují letecky do Prahy, je cesta do Českých Budějovic časově náročná. Problémem je také současná bezpečnost cestování.

Dopravní obslužnost Českých Budějovic veřejnou autobusovou dopravou považuje Ing. Popelová za velmi dobrou. Velkou výhodou vidí v tom, že do Českých Budějovic zajíždí mezinárodní autobusové linky z Itálie, Francie a Rakouska. V rámci České republiky mají České Budějovice přímá spojení se všemi významnými městy, což je pro rozvoj cestovního ruchu důležité. Paní Ing. Popelová velmi kladně hodnotila především počet spojů na trase České Budějovice – Český Krumlov a na trase České Budějovice – Hluboká nad Vltavou.

Dopravní obslužnost Českých Budějovic veřejnou železniční dopravou hodnotí Ing. Popelová také velmi dobře. Za hlavní přednost považuje dostatek přímých spojů z Linze.

Hlavním problémem v autobusové a železniční dopravě je dle Ing. Popelové neexistence sjednoceného dopravního systému Českokbudějovicka, který by usnadnil cestování pravidelným cestujícím i návštěvníkům destinace Českokbudějovicko.

Z hlediska cestovního ruchu má dle Ing. Popelové velký význam existence dvou letišť, která se nacházejí v blízkosti Českých Budějovic. Jedná se o letiště Hosín a Letiště České Budějovice. V současné době probíhá modernizace Letiště České Budějovice a v budoucnu se toto letiště stane letišťem mezinárodním. Letiště Hosín nabízí účastníkům cestovního ruchu především vyhlídkové lety.

Podle Ing. Popelové v poslední době dochází k rozvoji cykloturistiky. Návštěvníci města nepřijíždí pouze automobily, autobusy nebo vlaky, ale také na kolech.

V cyklo dopravě je problémem především existence hluchých míst, tzn. nenávaznost jednotlivých cyklotras a malé množství cyklostezek. Na východě Českých Budějovic vidí Ing. Popelová také problém ve značení cyklotras. Velkým problémem je malé množství cyklomap a málo půjčoven kol ve městě (pouze 3). Za přednost považuje Ing. Popelová napojení Českých Budějovic na Chráněnou krajinnou oblast Blanský les.

V cestovním ruchu hraje významnou roli i městská hromadná doprava. Mezi hlavní přednosti Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích dle Ing. Popelové patří existence páteřních linek a pravidelné časové intervaly mezi spoji na těchto linkách. Významným problémem je pomalost městské hromadné dopravy, která je způsobena zejména dopravní situací ve městě.

Výhodou pro rozvoj cestovního ruchu je dle Ing. Popelové i to, že v Českých Budějovicích je povolen vjezd do centra města a v centru města je možno i zaparkovat. Do centra města mohou vjet i autokary, ale pouze na krátkodobé stání jako obslužnost návštěvníků. V blízkosti centra města se nachází také zastávky městské hromadné dopravy. O víkendech a státních svátcích projíždí centrem města výletní vláček.

Další řízený rozhovor byl veden elektronickou formou s **panem Ing. Janem Jílkem, starostou obcí Jankov-Holašovice.**

Z rozhovoru vyplynulo, že Holašovice jsou napojeny pouze na autobusovou dopravu. Nevýhodou je, že v dosahu Holašovic není železniční trať. Dopravní obslužnost autobusovou dopravou považuje Ing. Jílek za celkem uspokojivou. Z hlediska cestovního ruchu může být problémem nedostatek spojů o víkendech a státních svátcích. Bohužel obec nemá dostatek finančních prostředků na to, aby zajistila dopravní obslužnost nad rámec kraje.

Holašovice jsou dle Ing. Jílka pro návštěvníky Českých Budějovic a okolí vyhledávaným cykloturistickým cílem. V Holašovicích jsou vyznačeny cyklotrasy, ale neexistuje zde samostatná vyhrazená a zbudovaná cyklostezka.

Poslední řízený rozhovor byl veden telefonicky s **panem Ing. Tomášem Jirsou, starostou města Hluboká nad Vltavou.**

Z rozhovoru vyplynulo, že dopravní obslužnost Hluboké nad Vltavou je výborná, především díky tomu, že Hluboká nad Vltavou se nachází blízko Českých Budějovic. Pan Ing. Tomáš Jirsa spatřuje velkou výhodu v tom, že v centru města zastavují přímé autobusové dálkové spoje z Prahy a příměstské autobusové spoje z Českých Budějovic.

Předností spojů z Českých Budějovic je také to, že ve všední dny jezdí zpravidla ve 30 minutových intervalech. Do Hluboké nad Vltavou jezdí z Českých Budějovic také městská hromadná doprava, ale počet spojů není dostatečný.

Dle Ing. Tomáše Jirsy hlavním problémem železniční dopravy je to, že do Hluboké nad Vltavou nejezdí přímé spoje z Prahy a z Plzně. Velkým problémem dále je vzdálenost nádraží od centra města. V Hluboké nad Vltavou se nachází dvě nádraží, ale obě jsou od centra města vzdálena několik kilometrů.

Za velkou výhodu pro cestovní ruch považuje Ing. Tomáš Jirsa také blízkost dvou letišť a splavnění úseku Vltavy z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou. V tomto úseku je provozována pravidelná lodní doprava. Tato doprava se však potýká s mnoha problémy. Dle Ing. Tomáše Jirsy problémem je to, že lodní doprava je nedotovaná, soukromá a velmi nákladná.

Hlavní předností v dopravní obslužnosti Hluboké nad Vltavou je dle Ing. Tomáše Jirsy hustá síť cyklistických tras a cyklostezek. Mezi nejdůležitější cyklostezky patří levobřežní a pravobřežní cyklostezka z Českých Budějovic.

Dle Ing. Tomáše Jirsy nejvíce návštěvníků města směřuje ke Státnímu zámku Hluboká, a proto je důležité zajistit jeho dostupnost. Z centrálního parkoviště v centru města v červenci a srpnu každý den jezdí přímo k zámku Zámecký vláček.

5.3 Vyhodnocení hypotéz

Hypotéza 1: Kvalitu silnic na Českobudějovicku hodnotí 70 % respondentů jako nedostatečnou (bylo stanoveno na základě studií týkajících se silniční dopravy).

Tato hypotéza byla vyvrácena. Kvalitu silnic na Českobudějovicku hodnotilo jako nedostatečnou pouze 33 % respondentů. Více jak polovina respondentů hodnotila kvalitu silnic jako dostatečnou.

Hypotéza 2: Síť cyklostezek a cyklotras a návaznost cyklostezek a cyklotras je dle většiny respondentů výborná.

I tato hypotéza byla vyvrácena. Nejvíce respondentů považuje současnou síť cyklostezek a cyklotras za nedostatečnou. Návaznost cyklostezek a cyklotras ohodnotilo nejvíce respondentů také jako nedostatečnou. Výborně neohodnotila síť a návaznost cyklostezek a cyklotras ani čtvrtina dotazovaných.

Hypotéza 3: Většina respondentů je velmi nespokojena s počtem spojů za den v železniční i autobusové dopravě.

Ani tato hypotéza se nepotvrdila. Téměř polovina respondentů byla spokojena s počtem spojů za den v železniční i autobusové dopravě. Velmi nespokojeno bylo s počtem spojů za den v železniční dopravě pouze 18 % respondentů a v autobusové dopravě pouze 19 % respondentů.

6 Návrhy na zlepšení stavu

Z terénního šetření (řízených rozhovorů i z dotazníkového šetření s účastníky cestovního ruchu) vyplývá, že hlavním problémem v dopravní obslužnosti Českobudějovicka silniční dopravou je absence dálnice i rychlostní silnice. Českobudějovickem by v budoucnu měla vést dálnice D3 a rychlostní silnice R3 Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko, ale stavbu těchto pozemních komunikací v současné době provází řada vleklých administrativních sporů a problémy s výkupem pozemků. Řešením by bylo **vyhnout se administrativním chybám již v průběhu přípravy projektových dokumentací, při uzavírání smluv, při zadávání a realizaci výběrových řízení a při vydávání stavebních povolení.**

Účastníci cestovního ruchu si dále stěžovali na nedostatek parkovacích míst a nedostatek odstavných stojanů pro kola, především v centrech obcí a u atraktivit cestovního ruchu. Problém s počtem parkovacích míst by mohla vyřešit **výstavba patrových parkovacích domů nebo výstavba odstavných parkovišť na okrajích obcí.** Na těchto odstavných parkovištích by návštěvníci zaparkovali své automobily a do centra a k turistickým atraktivitám by dále pokračovali městskou hromadnou dopravou, popř. vyhlídkovým vláčkem. Parkovací kapacita pro kola by mohla být zvýšena **výstavbou tzv. „cyklověží“.**

V rámci železniční dopravy návštěvníci upozorňovali na zrušení večerních spojů ze směru Plzeň. V současné době jezdí večerní spoje pouze v pátek a v neděli. Jelikož Plzeň i České Budějovice jsou krajská města, měl by Jihočeský kraj jednat s Ministerstvem dopravy o tom, aby **alespoň o letních prázdninách došlo k obnovení večerních spojů ze směru Plzeň i v dalších dnech.**

Dalším problémem železniční dopravy dle návštěvníků je čistota vlaků. V této oblasti by se mohly **zvýšit kontroly a případné postihy pracovníků zajišťující úklid vlaků.** Na druhé straně si však cestující musí uvědomit, že mnohdy nepořádek vzniká během jízdy vlaku a způsobují ho úmyslně oni sami.

Významným problémem železniční dopravy je také velká vzdálenost nádraží od center obcí a turistických atraktivit. V tomto případě by měli jednat obce, dopravci a Jihočeský kraj o zavedení autobusové dopravy. **Spoje autobusové dopravy by navazovaly na příjezd vlaků a cestující by dopravily do centra, příp. k turistickým atraktivitám.**

Z řízeného rozhovoru se starostou města Hluboká nad Vltavou vyplynulo, že do Hluboké nad Vltavou nejezdí přímé vlakové spoje z Prahy a z Plzně, přestože vlaky z tohoto směru stanicí Hluboká nad Vltavou projíždějí. Jelikož v **Hluboké nad Vltavou** se nachází jeden z nejnavštěvovanějších zámků, Státní zámek Hluboká, a další atraktivity, měl by Jihočeský kraj jednat s Českými drahami o tom, aby **vlaky ze směru Plzeň i Praha v této stanici zastavovaly alespoň v turistické sezóně**. Pro rozvoj cestovního ruchu je totiž důležité, aby atraktivity byly pro návštěvníky snadno a bez problémů dostupné.

V autobusové dopravě si návštěvníci především stěžovali na nepříjemné chování řidičů. Řidičům by mohla být **vysvětlena pravidla chování k cestujícím a význam cestovního ruchu pro destinaci**, mohlo by být **zorganizováno i školení**, při kterém by byly předvedeny různé situace řidič – cestující a způsoby jejich řešení. Řidiči by se tak seznámili se situacemi, se kterými se mohou při výkonu práce setkat a získali by „návod“ k jejich řešení. Dále by mohly být zavedeny **náhodné kontroly** chování řidičů. Předpokladem ovšem je slušné chování účastníků cestovního ruchu směrem k řidičům.

Z řízeného rozhovoru s náměstkyní pro územní plánování, strategický rozvoj, dopravu, kulturu, cestovní ruch a památkovou péči v Českých Budějovicích vyplynulo, že **na Českobudějovicku neexistuje sjednocený dopravní systém**, který by usnadnil cestování pravidelným cestujícím i návštěvníkům destinace Českobudějovicko. Vhodným řešením této situace by bylo zavedení **Integrovaného dopravního systému Českobudějovicko**. Integrovaný dopravní systém Českobudějovicko by byl zaveden na území okresu České Budějovice. Do Integrovaného dopravního systému Českobudějovicko by byly zahrnuty linky Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích a Týně nad Vltavou, regionální autobusové linky, popř. dálkové autobusové linky v úsecích procházející územím integrovaného dopravního systému, dále by do systému byly zahrnuty osobní a spěšné vlaky projíždějící územím integrovaného dopravního systému. Do Integrovaného dopravního systému Českobudějovicko by měli být zapojeni všichni významní dopravci, tj. ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s., ČSAD Jindřichův Hradec, a. s., ICOM transport, a. s., ČSAD JIHOTRANS, a. s., ČSAD STTRANS, a. s., COMETT PLUS, spol. s r. o. a České dráhy, a. s. Při zavádění integrovaného dopravního systému je nutné dbát na to, aby všechny zainteresované dopravní společnosti došly ke konsenzu proto, aby možná integrace dopravního systému nebyla ztrátová. Integrovaný dopravní systém

Českobudějovicko by byl **rozdělen do několika tarifních zón**. V rámci tarifní zóny, popř. v kombinaci tarifních zón by cestující cestovali na jednotný přestupní jízdní doklad, který by uznávali všichni dopravci zapojeni do integrovaného systému. Tento jednotný přestupní **doklad by byl časově omezený**. Pravidelní cestující by měli časové předplatné (roční, půlroční, čtvrtletní nebo měsíční) a kombinaci tarifních zón nahané na nepřenositelné elektronické kartě. Cestující by měli možnost zakoupit základní i zlevněné časové předplatné pro děti, studenty a důchodce. Pro návštěvníky Českobudějovicka by byla určena papírová karta, tzv. **Českobudějovická karta návštěvníka**. Na kartě by byla uvedena doba platnosti (např. 1 den, 3 dny, 7 dní nebo 14 dní) a tarifní zóna, popř. zóny. Prodávající by při prodeji karty vyznačil na kartě den nákupu a karta by platila po stanovenou dobu. Českobudějovická karta návštěvníka by sloužila také jako vstupenka do vybraných atraktivit cestovního ruchu nacházející se na území tarifní zóny. K dispozici by byla základní karta a zlevněná karta pro děti, studenty a důchodce. Českobudějovickou kartu návštěvníka by bylo možné zakoupit v turistických informačních centrech, na autobusových a vlakových nádražích a v předprodejních kancelářích Dopravního podniku města České Budějovice. Po zavedení Integrovaného dopravního systému Českobudějovicko by cestující nemuseli kupovat jednotlivé nepřestupní jízdenky, ale zakoupili by si pouze časové předplatné a v rámci jeho platnosti by mohli využívat různé dopravní prostředky a libovolně přestupovat.

Z řízeného rozhovoru s náměstkyní pro územní plánování, strategický rozvoj, dopravu, kulturu, cestovní ruch a památkovou péči v Českých Budějovicích dále vyplynulo, že centrem Českých Budějovic projíždí výletní vláček pouze o víkendech a státních svátcích. O letních prázdninách by mohl **výletní vláček jezdit každý den a jeho trasa by mohla být prodloužena** i k dalším atraktivitám města například k pivovaru Budvar nebo Samson. Návštěvníci města by tak poznali více atraktivit během jedné jízdy.

7 Projekt optimalizace

7.1 Návrh projektu

Z analýzy dopravní obslužnosti na Českobudějovicku vyplynulo, že většina cyklotras vede po silničních komunikacích a ne po cyklostezkách.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplynulo, že většina respondentů považuje síť a návaznost jednotlivých cyklostezek a cyklotras za nedostatečnou. Návštěvníci dále uvedli, že na Českobudějovicku se nenachází dostatečné množství odstavných stojanů pro kola.

Na základě těchto informací byl navržen projekt nazvaný Optimalizace cyklostezky České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Purkarec – Týn nad Vltavou.

Projekt optimalizace se bude skládat ze čtyř úseků.

Úsek č. 1: České Budějovice – Hluboká nad Vltavou - Zámostí

Úsek č. 1 začíná u Dlouhého mostu v Českých Budějovicích a dále vede po nové pravobřežní cyklostezce až do Hluboké nad Vltavou – Zámostí. Pravobřežní cyklostezka je určena především cyklistům, nikoliv in-line bruslařům, protože povrch cyklostezky je zpevněná šotolina. Vybudování pravobřežní cyklostezky odlehčilo přetížené levobřežní cyklostezce a došlo tak ke zvýšení bezpečnosti cyklistů a in-line bruslařů. Tento úsek je dlouhý 10 kilometrů. Na začátku cyklostezky bude umístěna informační tabule s mapou celé trasy (České Budějovice – Hluboká nad Vltavou - Týn nad Vltavou), a dále by zde měly být uvedeny informace o městě a nejvýznamnější atraktivitě Českých Budějovic. Další informační tabule bude umístěna u obce Opatovice (zde, by byly uvedeny informace o obci a o selském baroku) a u města Hluboká nad Vltavou (zde, by byly uvedeny informace o městě a významné atraktivitě města). U každé informační tabule bude umístěna lavička, dále zde bude umístěn kolostav a odpadkový koš. Na obrázku 2 je tento úsek znázorněn žlutě.

Obrázek 2: Úsek č. 1: České Budějovice – Hluboká nad Vltavou - Zámostí



Zdroj: Mapy.cz, n.d. a vlastní zpracování

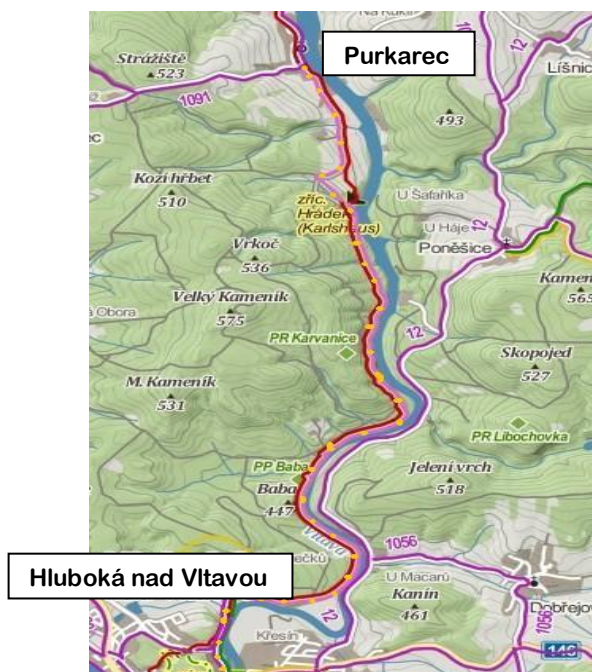
Úsek č. 2: Hluboká nad Vltavou-Zámostí – Hluboká nad Vltavou

Z Hluboké nad Vltavou-Zámostí, kde končí nově vybudovaná pravobřežní cyklostezka z Českých Budějovic, cyklisté v současné době pokračují do centra města nebo k cyklostezce Hluboká nad Vltavou – Poněšice po frekventované silnici druhé třídy II/146. Součástí projektu optimalizace je vybudování nové cyklostezky, která by propojila Hlubokou nad Vltavou – Zámostí s centrem Hluboké nad Vltavou a dále by navazovala na již vybudovanou cyklostezku do Purkarce. Vybudováním této nové cyklostezky dojde ke zvýšení bezpečnosti cyklistů, zvýšení atraktivity Hluboké nad Vltavou jako destinace cestovního ruchu a propojení cyklostezek České Budějovice – Hluboká nad Vltavou-Zámostí a Hluboká nad Vltavou – Purkarec. Dle starosty Hluboké nad Vltavou Ing. Tomáše Jirsy by výstavba této cyklostezky měla začít v roce 2017.

Úsek č. 3: Hluboká nad Vltavou – Purkarec

V Hluboké nad Vltavou začíná cyklistická stezka Hluboká nad Vltavou – Poněšice. Tato cyklistická stezka byla otevřena v roce 2010 a vede po levém břehu řeky Vltavy kolem Hněvkovické přehrady, Staré obory, přírodní rezervace Karvanice, zříceniny Karlův Hrádek až do vorařské obce Purkarec. V obci Purkarec je možné navštívit Vorařské muzeum Purkarec. Cyklistická stezka Hluboká nad Vltavou – Poněšice měří více jak 10 kilometrů. Cyklostezka je vybavena krytými odpočívadly, kolostavy a informačními tabulemi, které návštěvníkům poskytují informace o fauně, flóře a zajímavých místech. V rámci tohoto projektu bude současné vybavení cyklostezky doplněno o kolostav u zříceniny Karlův Hrádek a u Vorařského muzea v Purkarci. Na obrázku 3 je tento úsek vyznačen žlutě.

Obrázek 3: Úsek č. 3: Hluboká nad Vltavou - Purkarec



Zdroj: Mapy.cz, n.d. a vlastní zpracování

Úsek č. 4: Purkarec – Týn nad Vltavou

Z obce Purkarec v současné době pokračují cyklisté 6,5 kilometrů po silnici třetí třídy III/12221 do obce Litoradlice. Součástí projektu optimalizace je výstavba nové cyklostezky z Purkarce do Litoradlic a propojení stávajících cyklostezek. Na obrázku 4 je tento úsek znázorněn hnědě. Nová cyklostezka z Purkarce do Litoradlic povede převážně kolem řeky Vltavy v terénu, kde se v současnosti nachází zpevněné, polní či lesní cesty. Nově vybudovaná cyklostezka bude měřit 6,6 kilometrů. V blízkosti

plánované cyklostezky se nachází zbytky Slovanského hradiště Litoradice. U Slovanského hradiště bude umístěna informační tabule, která bude informovat o historii hradiště, dále zde bude umístěno zastřešené posezení, odpadkový koš a kolostav. V Litoradlicích se tato cyklostezka napojí na již existující cyklostezku vedoucí lesem k hrázi Hněvkovické přehrady. Cyklostezka je dlouhá 2 kilometry. Za hrází Hněvkovické přehrady cyklisté v současné době dále pokračují 1,5 kilometru po silnici třetí třídy III/12220 do Královцова mlýna (Hněvkovice na pravém břehu), kde se znovu napojí na již existující cyklostezku, která měří více než půl kilometru. U křižovatky cyklisté dále pokračují 1 kilometr po silnici třetí třídy III/12221 až do osady Břehy. Na obrázku 4 jsou trasy po silnicích třetích tříd vyznačeny černě a trasy po stávajících cyklostezkách jsou vyznačeny žlutě. Dle starosty Týna nad Vltavou Mgr. Milana Šnorka v současné době město Týn nad Vltavou připravuje projekt, který by propojil již existující úseky cyklostezek (na trase Litoradlice – Týn nad Vltavou) tak, aby cesta vedla mimo silnice třetí třídy kolem řeky. Na obrázku 4 jsou tyto úseky znázorněny modře.

Obrázek 4: Úsek č. 4: Purkarec - Břehy



Zdroj: Mapy.cz, n.d. a vlastní zpracování

Z osady Břehy pokračují cyklisté po již vybudované cyklostezce kolem řeky Vltavy až k parkovišti pod kostelem v Týně nad Vltavou. Tato část cyklostezky měří 2,5 kilometru. Cyklostezka je vybavena lavičkami, informačními tabulemi a odpadkovými koši, a proto nebude v rámci projektu pořizován nový mobiliář. Na obrázku 5 je cesta z osady Břehy do Týna nad Vltavou vyznačena žlutě.

Obrázek 5: Úsek č. 4: Břehy – Týn nad Vltavou



Zdroj: Mapy.cz, n.d. a vlastní zpracování

Vybudování nových cyklostezek zvýší bezpečnost cyklistů, atraktivitu a nabídku destinace Českobudějovicko, protože cesta povede lesem kolem řeky a ne mezi automobily. Výstavba uvedených cyklostezek propojí již existující cyklostezky a spojí tak město České Budějovice s městem Týn nad Vltavou.

7.2 Rozpočet projektu

Rozpočet projektu byl sestaven na základě konzultace s pracovníky Nadace Jihočeské cyklostezky. Výdaje související s projektem byly rozděleny do čtyř základních skupin, a to na výdaje za projektovou dokumentaci, výdaje za stavební úpravy, výdaje za mobiliář a výdaje za marketingovou komunikaci. Rozpočet projektu je uveden v tabulce 1. Veškeré ceny uvedené v rozpočtu jsou v Kč včetně daně z přidané hodnoty. V ceně mobiliáře je zahrnuta i jeho montáž.

Tabulka 1: Rozpočet projektu

Položka	Jednotka	Množství	Cena za jednotku v Kč	Cena celkem v Kč
I. Projektová dokumentace	x	x	x	625 000
Projektové dokumenty	x	x	x	625 000
II. Stavební úpravy	x	x	x	14 574 500
Výstavba cyklostezek	km	12,1	x	14 574 500
III. Mobiliář	x	x	x	223 210
Informační tabule	ks	4	31 300	125 200
Lavička	ks	3	4 770	14 310
Odpadkový koš	ks	4	5 930	23 720
Kolostav	ks	6	3 620	21 720
Zastřešené posezení	ks	1	38 260	38 260
IV. Marketingová komunikace	x	x	x	30 000
Informační prospekt	ks	10 000	3	30 000
V. Výdaje celkem	x	x	x	15 452 710

Zdroj: Nadace Jihočeské cyklostezky a vlastní zpracování

Celkové výdaje projektu činí včetně daně z přidané hodnoty 15 452 710 Kč.

7.3 Financování

Projekt Optimalizace cyklostezky České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Purkarec – Týn nad Vltavou by mohl být financován z dotací z Evropské unie.

V programovém období 2007 – 2013 by byl tento projekt **financován dotacemi v rámci regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad**. Tento operační program podporuje projekty realizované v rámci Plzeňského a Jihočeského kraje. Regionální operační program NUTS II Jihozápad poskytuje dotace z Evropského fondu regionálního rozvoje. Regionální operační program NUTS II Jihozápad se skládá ze čtyř prioritních os, které se dále rozdělují na oblasti podpory. Projekt Optimalizace

cyklostezky České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Purkarec – Týn nad Vltavou spadá do prioritní osy 3: Rozvoj cestovního ruchu – oblast podpory 3.1: Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu. Tato oblast podpory je mimo jiné zaměřená na výstavbu a rekonstrukci turistických cest (pěších stezek, cyklostezek, hiposteze, vodních cest, přístavů či přístavišť) včetně doprovodné infrastruktury a značení.

V programovém období 2014 – 2020 budou podobné projekty financovány dotacemi v rámci Integrovaného regionálního operačního programu.

Vzhledem ke konci programového období 2007 – 2013 (vyčerpání prostředků pro oblast 3.1) a nepřipravenosti programového období 2014 – 2020 není v současné době v oblasti podpory 3.1: Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu plánována žádná nová výzva. V další části práce jsou proto uvedeny možné zdroje financování platné v programovém období 2007 – 2013.

V programovém období 2007 – 2013 bylo možno **financovat výstavbu nových cyklostezek v rámci výzvy č. 06/2012/3.1A**. Tato výzva byla zaměřena na výstavbu nových cyklostezek včetně doprovodné infrastruktury a značení a dále byla výzva zaměřená na značení a doprovodnou infrastrukturu nových cyklotras. Výzva byla platná od 4. července 2012 do 1. října 2012. Z Evropského fondu regionálního rozvoje bylo možno získat 85 % potřebných finančních prostředků. Zbytek výdajů hradil žadatel. Minimální výše celkových výdajů na jeden projekt byla 2 000 000 Kč (Regionální rada soudržnosti Jihozápad, 2012).

Dále bylo možno **financovat výstavbu turistických cest** (kromě výstavby hiposteze a stezek pro pěší) včetně doprovodné infrastruktury a značení, **rekonstrukci turistických cest** včetně doprovodné infrastruktury a značení **v rámci výzvy č. 04/2010/3.1A**. Výzva byla platná od 19. února 2010 do 14. května 2010. Z Evropského fondu regionálního rozvoje bylo možno získat 92,5 % potřebných finančních prostředků. Zbytek výdajů hradil žadatel. Minimální výše celkových výdajů na jeden projekt byla 2 000 000 Kč (Regionální rada soudržnosti Jihozápad, 2010).

Další možností financování části tohoto projektu je **dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury**. Dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury lze poskytnout na výstavbu a údržbu cyklostezek. V roce 2014 je možné získat dotaci maximálně do výše 85 % celkových uznatelných výdajů. Maximální výše příspěvku činí 10 000 000 Kč (Státní fond dopravní infrastruktury, 2013, pp. 1-2).

8 Závěr

Cílem práce bylo zhodnotit současnou dopravní obslužnost Českobudějovicka pro potřeby cestovního ruchu, na základě terénního šetření poukázat na přednosti a nedostatky, navrhnout opatření ke zlepšení stavu a navrhnout projekt optimalizace.

Z dotazníkového šetření s účastníky cestovního ruchu vyplynulo, že většina respondentů hodnotí kvalitu silnic a síť silnic dostatečně. Síť dálnic a kapacita parkovišť je dle většiny respondentů nedostatečná. Kvalitu cyklostezek a cyklotras a síť linek cyklobusů hodnotilo nejvíce návštěvníků dostatečně. Síť, návaznost cyklostezek a cyklotras a kapacita odstavných stojanů je dle většiny dotázaných nedostatečná. V železniční i autobusové dopravě byla většina respondentů spokojená s počtem spojů za den, s časovými intervaly mezi spoji i s návazností spojů. V rámci železniční dopravy si respondenti stěžovali například na častá zpoždění a nutnost častých přestupů. Jako přednost pak uváděli krátké časové intervaly mezi spoji a počet spojů v pracovních dnech. V rámci autobusové dopravy si respondenti nejvíce stěžovali na nedostatek spojů a nepříjemné chování řidičů. Jako přednost pak vnímali zastávky v centrech měst. Více jak polovina respondentů využila služeb Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích a její služby částečně vyhovovaly většině respondentů.

Z řízených rozhovorů vyplynulo, že největším problémem v dopravní obslužnosti Českobudějovicka je absence dálnice a rychlostní silnice a neexistence integrovaného dopravního systému. Mezi hlavní přednosti patří hustá síť cyklistických tras a cyklostezek a existence dvou letišť.

V rámci diplomové práce byly stanoveny tři hypotézy. Všechny tři tyto hypotézy byly vyvráceny.

Na základě analýzy současného stavu a terénního šetření byla navržena opatření ke zlepšení stavu a na základě analýzy současného stavu, terénního šetření a informací od pracovníků z Nadace Jihočeské cyklostezky byl navržen projekt optimalizace nazvaný Optimalizace cyklostezky České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Purkarec – Týn nad Vltavou. Projekt optimalizace zahrnuje doplnění mobiliáře na stávajících cyklostezkách a výstavbu cyklostezek tak, aby došlo k propojení již existujících cyklostezek a spojení Českých Budějovic s Týnem nad Vltavou. Výstavba těchto nových cyklostezek by zvýšila bezpečnost cyklistů, atraktivitu a nabídku destinace Českobudějovicko.

I. Summary

The aim of the study was to assess the current transport services for České Budějovice region for tourism needs, based on field research to reveal strengths and weaknesses and devise solutions to improve the situation and propose optimization project.

The questionnaire survey with tourism participants showed that most respondents rate the quality of roads and road network adequately. The network of highways and parking capacity is insufficient according to most respondents. The quality of cycle ways, cycle paths and cyclobus network rated most visitors sufficiently. The network, continuity of cycle paths and cycle routes and capacity of parking capacity is insufficient according to most respondents. About the rail and bus transport, the majority of respondents were satisfied with the number of connections per day, with time intervals between connections and with continuity of connections. In the context of rail transport, respondents complained about for example frequent delays and the need for frequent transfers. As an advantage, then adduce the short time intervals between the connections and number of connections in working days. Within the bus most respondents complained about the insufficient number of connections and annoying behaviour of bus drivers. As an advantage, then perceived stops in city centres. More than half of the respondents used the services of public transport in České Budějovice and its services partly obliged most of the respondents.

Driven interviews showed that the biggest problem in transport services of České Budějovice region is the missing motorways and highways and the absent of an integrated transport system. The main advantages are a dense network of cycle routes and cycle paths and the existence of two airports.

In the scope of dissertation was presented three hypotheses. All three of these hypotheses have been disproved.

Based on the analysis of the current state and the field research was suggest a solutions to improve condition and based on the analysis of the current state of the field research and information from the staff of South Bohemia Cycling Foundation, the project of optimization called “Optimization of cycle path České Budějovice - Hluboká nad Vltavou - Purkarec - Týn nad Vltavou “. The optimization project includes complement of furniture to the existing cycle paths and the construction of cycle paths, so as to connect the existing cycle paths and connect České Budějovice with Týn nad Vltavou.

Construction of the new paths would increase the safety of cyclists, attractiveness and services of České Budějovice region.

Key words: transport, transport services, project of optimization, tourism

II. Seznam použitých zdrojů

Boučková, J., Bárta, V., Bártová, Dvořáček, M., Horáková, H., Kališová, L., ..., & Zamazalová, M. (2003). *Marketing*. Praha, Czechia: C.H.Beck.

Brinke, J. (1999). *Úvod do geografie dopravy*. Praha, Czechia: Karolinum.

COMETT PLUS, spol. s r. o. (n.d.). *Autobusová doprava: Pravidelná autobusová doprava*. Retrieved from

http://www.comettplus.cz/main_cz.php?main=4&sub=2&sub2=1

Cyklotrans. (n.d.). *Home*. Retrieved from <http://www.cyklotrans.cz/>

České dědictví UNESCO. (n.d.). *Holašovice*. Retrieved from <http://www.unesco-czech.cz/holasovice/predstaveni/>

České dráhy, a. s. (n.d. a). *Vlakem po ČR: Traťové jízdní řády – Trať č. 190*. Retrieved from <http://www.cd.cz/cs/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/files/cz-k190-140615-01.pdf>

České dráhy, a. s. (n.d. b). *Vlakem po ČR: Traťové jízdní řády – Trať č. 194*. Retrieved from <http://www.cd.cz/cs/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/files/cz-k194-140615-01.pdf>

České dráhy, a. s. (n.d. c). *Vlakem po ČR: Traťové jízdní řády – Trať č. 196*. Retrieved from <http://www.cd.cz/cs/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/files/cz-k196-140615-01.pdf>

České dráhy, a. s. (n.d. d). *Vlakem po ČR: Traťové jízdní řády – Trať č. 199*. Retrieved from <http://www.cd.cz/cs/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/files/cz-k199-131215-01.pdf>

České dráhy, a. s. (n.d. e). *Vlakem po ČR: Traťové jízdní řády – Trať č. 220*. Retrieved from <http://www.cd.cz/cs/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/files/cz-k220-140615-01.pdf>

České dráhy, a. s. (2014). *Vlakem po ČR: ČD v Jihočeském kraji – Nostalgické a zvláštní vlaky Českých drah v Jihočeském kraji 2014*. Retrieved from <http://www.cd.cz/jihocesky-kraj/nostalgicke-vlaky/-18668/>

Česko. (2013). *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020*. Retrieved from <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>

Česko. (1997). *Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104 ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích*. Retrieved from <http://portal.gov.cz/app/zakony/download?idBiblio=45313&nr=104~2F1997~20Sb.&ft=pdf>

Česko. (1994). *Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě*. Retrieved from <http://portal.gov.cz/app/zakony/download?idBiblio=41984&nr=111~2F1994~20Sb.&ft=pdf>

Česko. (1994). *Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o dráhách*. Retrieved from <http://portal.gov.cz/app/zakony/download?idBiblio=42341&nr=266~2F1994~20Sb.&ft=pdf>

Česko. (1997). *Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích*. Retrieved from <http://portal.gov.cz/app/zakony/download?idBiblio=44836&nr=13~2F1997~20Sb.&ft=pdf>

Česko. (2010). *Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů*. Retrieved from <http://portal.gov.cz/app/zakony/download?idBiblio=71223&nr=194~2F2010~20Sb.&ft=pdf>

Česko. (1995). *Zákon č. 114 ze dne 25. května 1995 o vnitrozemské plavbě*. Retrieved from <http://portal.gov.cz/app/zakony/download?idBiblio=43003&nr=114~2F1995~20Sb.&ft=pdf>

Českobudějovická plavební, a. s. (n.d). *Ceník*. Retrieved from http://www.lodnidoprava.info/cenik-lodni-dopravy_18.html

Česko jede. (n.d. a). *Dálkové cyklotrasy ČR: Eurovelo a Česko*. Retrieved from <http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/eurovelo-a-cesko/>

Česko jede. (n.d. b). *Obecné informace: Greenways*. Retrieved from <http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/greenways/>

Český statistický úřad: Krajská správa ČSÚ v Českých Budějovicích. (2012, June 4). *Kraj, okresy ...: Charakteristika okresu České Budějovice*. Retrieved from http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_cb

- Český statistický úřad: Krajská správa ČSÚ v Českých Budějovicích. (n.d.). *Kraj, okresy ...: Okresy*. Retrived from <http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/okresy>
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s. (n.d.). *Pravidelná doprava: Úvod*. Retrieved from <http://www.csadautobusy.cz/cs/pravidelna-doprava/uvod/>
- ČSAD JIHOTRANS, a. s. (n.d.). *Osobní doprava*. Retrieved from <http://osobni-doprava.jihotrans.cz/>
- ČSAD Jindřichův Hradec, a. s. (n.d.). *O firmě*. Retrieved from <http://www.icomtransport.cz/csad-jindrichuv-hradec/o-firme>
- ČSAD STTRANS, a. s. (n.d.). *Autobusová doprava: Pravidelná doprava*. Retrieved from <http://www.sttrans.cz/autobusova-doprava/pravidelna-doprava/>
- Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. (2010). *Generel městské dopravy v Českých Budějovicích: 3. Strategická část*. Retrieved from http://www.dpmcb.cz/files/File/pdf/gen_strategie_web.pdf
- Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. (n.d.). *O společnosti: Současná MHD*. Retrieved from <http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/soucasna-mhd/>
- Duval, D. T. (2007). *Tourism and transport: modes, network and flows*. Clevedon, England: Channel View.
- ECF. (n.d.). *Routes*. Retrieved from <http://www.eurovelo.org/routes/>
- Eisler, J. (2005). *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha, Czechia: Oeconomica.
- Goeldner, Ch. R., & Ritchie, J. R. B. (2009). *Tourism: principles, practices, philosophies* (11th ed.). Hoboken, NJ: John Wiley & Sons.
- Gronau, W., & Kagermeier, A. (2007). Key factors for successful leisure and tourism public transport provision. In *Journal of Transport Geography* 15 (2007) (pp.127-135). doi: 10.1016/j.jtrangeo.2006.12.008
- Hannam, K., Butler, G., & Paris, C. M. (2013). Developments and key issues in tourism mobilities. In *Annals of Tourism Research* 44 (2014) (pp. 171-185). doi: 10.1016/j.annals.2013.09.010
- Holašovice. (n.d.). *Titulní strana*. Retrieved from <http://www.holasovice.eu/titulni-strana/>

- Horáková, H. (2003). *Strategický marketing* (2nd ed.). Praha, Czechia: Grada.
- Horner, S., & Swarbrooke, J. (2003). *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha, Czechia: Grada.
- ICOM Transport, a. s. (n.d.). *Autobusová doprava: Linková doprava*. Retrieved from <http://www.icomtransport.cz/autobusova-doprava/linkova-doprava>
- Jakubíková, D. (2012). *Marketing v cestovním ruchu: jak uspět v domácí i světové konkurenci* (2nd ed.). Praha, Czechia: Grada.
- Jankov u Českých Budějovic. (n.d.). *Informace o obci: Historie a současnost*. Retrieved from <http://www.jankovcb.cz/informace-o-obci/historie-a-soucasnost/>
- JD 2Trains, s. r. o. (2013). Č. Budějovice. Retrieved from <http://www.jd2trains.cz/c-budejovice.html>
- Jihočeská Plavební. (n.d.). *Vyhlídkové plavby*. Retrieved from http://vyhlidkoveplavbyvltava.cz/?page_id=458
- Jihočeské letiště České Budějovice. (n.d. a). *Pro posádky: Technické informace*. Retrieved from <http://www.airport-cb.cz/cz/page/12/technicke-info.html>
- Jihočeské letiště České Budějovice. (n.d. b). *Letiště: Modernizace*. Retrieved from http://www.airport-cb.cz/index.php?art=page&art_id=34&lang=
- Jikord. (n.d.). *Dopravní obslužnost regionu: Přehled dopravní obslužnosti*. Retrieved from <http://www.jikord.cz/prezentace/prehled-dopravni-obslužnosti,123.html>
- Knowles, R., Shaw, J., & Docherty, I. (2008). *Transport geographies: mobilities, flows and spaces*. Malden, MA: Blackwell.
- Kotler, P. (2001). *Marketing management* (10th ed.). Praha, Czechia: Grada.
- Kozel, R., Mynářová, P., & Svobodová, H. (2011). *Moderní metody a techniky marketingového výzkumu*. Praha, Czechia: Grada.
- Kozel, R., Svobodová, H., Vilamová, Š., Baránek, P., Velčovská, Š., Ostrožná, J., ..., & Steinová, M. (2006). *Moderní marketingový výzkum*. Praha, Czechia: Grada.
- KP projekt, s. r. o. (2007). *Strategie rozvoje mikroregionu „Sdružení růže“ pro období 2007-2013: Analytická část*. Retrieved from http://www.sdruzeniruze.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=500029&id_dokumenty=31157

- Krajský úřad – Jihočeský kraj: Odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic. (2013, May 27). *Územně analytické podklady Jihočeského kraje: A. Podklady pro rozbor*. Retrieved from http://up.kraj-jihocesky.cz/files/RURU_A_2013.pdf
- Letiště Hosín. (n.d. a). *Vyhlídkové lety*. Retrieved from <http://www.letiste-hosin.cz/vyhlikovelety>
- Letiště Hosín. (n.d. b). *Akce na letišti: Kalendář akcí 2014*. Retrieved from <http://www.letiste-hosin.cz/akce-na-letisti/kalendar-akci-2014>
- Mapy.cz. (n.d.). Retrieved from <http://www.mapy.cz/>
- MĚSTO Hluboká nad Vltavou. (n.d. a). *Město a okolí*. Retrieved from <http://www.hluboka.cz/mesto-a-okoli>
- MĚSTO Hluboká nad Vltavou. (n.d. e). *Relaxace: Naučná stezka zámeckým parkem*. Retrieved from <http://www.hluboka.cz/relaxace/naucna-stezka-zameckum-parkem>
- MĚSTO Hluboká nad Vltavou. (n.d. d). *Relaxace: Vltavská pěší stezka v lokalitě Hluboká – Záměstí*. Retrieved from <http://www.hluboka.cz/relaxace/vltavska-pesi-stezka-v-lokalite-hluboka-zamosti>
- MĚSTO Hluboká nad Vltavou. (n.d. g). *Relaxace: Vyhlídkový vláček Hluboká nad Vltavou*. Retrieved from <http://www.hluboka.cz/relaxace/vyhlikovy-vlacek-hluboka-nad-vltavou>
- MĚSTO Hluboká nad Vltavou. (n.d. f). *Relaxace: Zámecký vláček*. Retrieved from <http://www.hluboka.cz/relaxace/zamecku-vlacek>
- MĚSTO Hluboká nad Vltavou. (n.d. c). *Sport: Cyklistika*. Retrieved from <http://www.hluboka.cz/sport/cyklistika>
- MĚSTO Hluboká nad Vltavou. (n.d. b). *Turistické informace – Doprava*. Retrieved from <http://www.hluboka.cz/turisticke-informace-doprava>
- Middleton, V., Fyall A., & Morgan, M. (2009). *Marketing in travel and tourism* (4th ed.). Oxford, England: Elsevier Butterworth-Heinemann.
- Ministerstvo dopravy, & CHAPS. (2014a). *Celostátní informační systém o jízdních řádech: Jízdní řády veřejné linkové osobní dopravy – České Budějovice*. Retrieved from <http://www.portal.idos.cz/Search.aspx?mi=4&c=7>

- Ministerstvo dopravy, & CHAPS. (2014b). *Celostátní informační systém o jízdních řádech: Jízdní řády veřejné linkové osobní dopravy – Hluboká nad Vltavou*. Retrieved from <http://www.portal.idos.cz/Search.aspx?mi=4&c=7>
- Ministerstvo dopravy, & CHAPS. (2014c). *Celostátní informační systém o jízdních řádech: Jízdní řády veřejné linkové osobní dopravy – Holašovice*. Retrieved from <http://www.portal.idos.cz/Search.aspx?mi=4&c=7>
- Ministerstvo dopravy, & CHAPS. (2014d). *Celostátní informační systém o jízdních řádech: Jízdní řády veřejné linkové osobní dopravy – Týn nad Vltavou*. Retrieved from <http://www.portal.idos.cz/Search.aspx?mi=4&c=7>
- Mirvald, S. (1999). *Geografie dopravy I* (2nd ed.). Plzeň, Czechia: Západočeská univerzita.
- Mirvald, S. (2000). *Geografie dopravy II., Silniční a železniční doprava*. Plzeň, Czechia: Západočeská univerzita.
- Nadace Jihočeské cyklostezky. (2009). *Na kole krajem Českobudějovicka*. (2nd ed.).
- Nadace Jihočeské cyklostezky, & Jihočeská centrála cestovního ruchu. (n.d.). *Cykloturistika v Jihočeském kraji*.
- Nadace Partnerství. (n.d. a). *Eurovelo v ČR: Eurovelo 7*. Retrieved from <http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-7.aspx>
- Nadace Partnerství. (n.d. b). *Eurovelo v ČR: Eurovelo 13*. Retrieved from <http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-13.aspx>
- Nadace Partnerství. (n.d. c). *Greenways v ČR: Greenway Praha-Vídeň – Greenway Rožmberského dědictví*. Retrieved from <http://www.greenways.cz/Greenways-v-CR/Greenway-Praha-Viden/Greenway-Rozmberskeho-dedictvi.aspx>
- Nadace Partnerství. (n.d. d). *Greenways v ČR: Vltavská cyklistická cesta*. Retrieved from <http://www.greenways.cz/Greenways-v-CR/Vltavska-cyklisticka-cesta.aspx>
- Novacká, L., et al. (2010). *Cestovný ruch, technika služieb, delegát a sprievodca*. Bratislava, Slovakia: Ekonóm.
- Orieška, J. (2010). *Služby v cestovním ruchu*. Praha, Czechia: Idea servis.
- Orieška, J. (1999). *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha, Czechia: Idea servis.

Palatková, M. (2011). *Marketingový management destinací: strategický a taktický marketing destinace turismu, systém marketingového řízení destinace a jeho financování, řízení kvality v destinaci a informační systém destinace*. Praha, Czechia: Grada.

Pastor, O., & Tuzar, A. (2007). *Teorie dopravních systémů*. Praha, Czechia: ASPI.

Pavelková, D. (2007). *Územní plán obce Jankov: Odůvodnění územního plánu*.

Retrieved from

http://www.jankovcb.cz/e_download.php?file=data/editor/103cs_8.pdf&original=Od%C5%AFvod%C4%9Bn%C4%9Bn%C3%AD+%C3%9APO.pdf

Peková, J., Pilný, J., & Jetmar, M. (2008). *Věřejná správa a finance veřejného sektoru*. (3rd ed.). Praha, Czechia: ASPI.

Pernica, P., Novák, R., Zelený, L., Svoboda, V., & Kavalec, K. (2001). *Doprava a zasilatelství*. Praha, Czechia: ASPI.

Příbyl, P., Janota, A., & Spalek, J. (2008). *Analýza a řízení rizik v dopravě: tunely na pozemních komunikacích a železnicích*. Praha, Czechia: BEN

Regionální rada soudržnosti Jihozápad. (2010). 11. Výzva. Retrieved from <http://www.rr-jihozapad.cz/dokumenty/pro-prijemce/archiv-vyzev/11-vyzva.zip>

Regionální rada soudržnosti Jihozápad. (2012). 23. Výzva. Retrieved from <http://www.rr-jihozapad.cz/dokumenty/pro-prijemce/archiv-vyzev/23-vyzva.zip>

Rygllová, K., Burian, M., & Vajčnerová, I. (2011). *Cestovní ruch- podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha, Czechia: Grada.

Ředitelství silnic a dálnic ČR: Odbor silniční databanky a NDIC. (2014). *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR: Kraj Jihočeský stav k 1.1.2014*. Retrieved from http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2014_1_jc.pdf

Ředitelství silnic a dálnic ČR. (n.d.). *Silniční a dálniční síť: Silnice I. tříd*. Retrieved from <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Silnice/silnice-itrid>

Spolek pro rozvoj regionu. (2013). *Strategie rozvoje města TÝN NAD VLTAVOU 2009-2014*. Retrieved from

http://www.tnv.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=17212&id_dokumenty=3978

Správa železniční dopravní cesty. (n.d.). *IV. Tranzitní železniční koridor*. Retrieved from <http://www.4-koridor.cz/>

Státní fond dopravní infrastruktury. (2013). *Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2014*. Retrieved from http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/2013_pravidla_cyklostezky2014.pdf

Statutární město České Budějovice. (n.d.). *Bydlení, Doprava, Životní prostředí: Letiště*. Retrieved from <http://www.c-budejovice.cz/cz/zi-votni-prostredi-bydleni-doprava/stranky/letiste.aspx>

Strategický plán města České Budějovice: Příloha č. 3 Socioekonomický profil města. (2007, November 16). Retrieved from www.c-budejovice.cz/attachment.ashx?id=2759

Turistické informační centrum. (2006). *České Budějovice: cyklomapa*. Retrieved from http://www.c-budejovice.cz/SiteCollectionDocuments/CB_cyklo_mapa-0570.pdf

Týn nad Vltavou. (n.d. a). *Turistika: Dopravní spojení*. Retrieved from <http://www.tnv.cz/dopravni-spojeni/ds-1156/p1=2879>

Týn nad Vltavou. (n.d. d). *Turistika: Turistické cíle – Naučná lesní stezka Semenec*. Retrieved from <http://www.tnv.cz/naucna-lesni-stezka-semenec/ds-1168/p1=3356>

Týn nad Vltavou. (n.d. c). *Turistika: Turistické cíle – Stezka na Onen Svět*. Retrieved from <http://www.tnv.cz/stezka-na-onen-svet/ds-1169/p1=3357>

Týn nad Vltavou. (n.d. b). *Turistika: Turistické programy, produkty – Cyklotrasy*. Retrieved from <http://www.tnv.cz/cyklotrasy/ds-1180/p1=3371>

Týn nad Vltavou. (n.d. e). *Turistika: Turistické programy, produkty – Turistické trasy*. Retrieved from <http://www.tnv.cz/turisticke-trasy/ds-1178/p1=3368>

Vaněček, D., & Kaláb, D. (2004). *Logistika. 2. Díl, Řízení dodavatelského řetězce, doprava*. České Budějovice, Czechia: Zemědělská fakulta JU.

VisitHluboka.cz. (n.d.). *Hluboká nad Vltavou*. Retrieved from <http://www.visithluboka.cz/>

VisitJizniCechy.cz. (n.d.). *Jižní Čechy – Region: Českobudějovicko*. Retrieved from <http://www.visitjiznicechy.cz/cz/jizni-cechy-region/2/>

Wokoun, R., Malinovský, J., Damborský, M., Blažek, J., & et al. (2008). *Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha, Czechia: Linde.

Zelený, L. (2007). *Osobní přeprava*. Praha, Czechia: ASPI.

Zelený, L. (2004). *Rozvoj dopravy ve světě*. Praha, Czechia: Oeconomica.

Zurynek, J., Zelený, L., & Mervart, M. (2008). *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha, Czechia: ASPI.

III. Seznam obrázků, tabulek a grafů

Obrázky

Obrázek 1: Poloha okresu České Budějovice	33
Obrázek 2: Úsek č. 1: České Budějovice – Hluboká nad Vltavou - Zámostí.....	80
Obrázek 3: Úsek č. 3: Hluboká nad Vltavou - Purkarec	81
Obrázek 4: Úsek č. 4: Purkarec - Břežy.....	82
Obrázek 5: Úsek č. 4: Břežy – Týn nad Vltavou.....	83

Tabulky

Tabulka 1: Rozpočet projektu.....	84
-----------------------------------	----

Grafy

Graf 1: Hodnocení kvality silnic	58
Graf 2: Hodnocení sítě silnic	58
Graf 3: Hodnocení sítě dálnic	59
Graf 4: Hodnocení kapacity parkovišť	59
Graf 5: Hodnocení kvality cyklostezek a cyklotras	60
Graf 6: Hodnocení sítě cyklostezek a cyklotras.....	60
Graf 7: Hodnocení návaznosti cyklostezek a cyklotras	61
Graf 8: Hodnocení množství odstavných stojanů	61
Graf 9: Hodnocení sítě linek cyklobusů.....	62
Graf 10: Spokojenost s počtem spojů za den v železniční dopravě	62
Graf: 11: Spokojenost s časovým intervalem mezi spoji v železniční dopravě.....	63
Graf: 12: Spokojenost s návazností spojů v železniční dopravě	63
Graf 13: Spokojenost s počtem spojů za den v autobusové dopravě	64
Graf 14: Spokojenost s časovým intervalem mezi spoji v autobusové dopravě.....	64
Graf 15: Spokojenost s návazností spojů v autobusové dopravě	64
Graf 16: Využití Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích.....	65
Graf 17: Doba přepravy v Městské hromadné dopravě v Českých Budějovicích.....	65
Graf 18: Vzdálenost mezi zastávkami v Městské hromadné dopravě v Českých Budějovicích	66
Graf 19: Časový interval mezi spoji v Městské hromadné dopravě v Českých Budějovicích	66
Graf 20: Návaznost spojů v Městské hromadné dopravě v Českých Budějovicích	67

Graf 21: Kraj	69
Graf 22: Pohlaví.....	69
Graf 23: Věk.....	70

IV. Seznam příloh

Příloha 1: Autobusové linky projíždějící Českými Budějovicemi

Příloha 2: Linky Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích

Příloha 3: Cyklotrasy v Českých Budějovicích

Příloha 4: Autobusové linky projíždějící Hlubokou nad Vltavou

Příloha 5: Autobusové linky projíždějící Holašovicemi

Příloha 6: Autobusové linky projíždějící Týnem nad Vltavou

Příloha 7: Dotazník

Příloha 8: Otázky pro řízené rozhovory

V. Přílohy

Příloha 1: Autobusové linky projíždějící Českými Budějovicemi

Linka	Směr
Linka 000004	Brno – Praha – České Budějovice – Bolzano – Verona - Milano
Linka 000022	Praha – České Budějovice – Linz –Salzburg – Innsbruck – Bolzano – Trento – Verona – Milano - Genova
Linka 000047	Brno – Praha - Nice
Linka 000132	Linz - Praha
Linka 000250	České Budějovice – Třeboň - Gmünd
Linka 000384	České Budějovice – Brno – Lviv - Zoločiv
Linka 132100	Praha – Tábor – Týn nad Vltavou – České Budějovice
Linka 132570	Praha – Tábor – České Budějovice
Linka 133107	Praha – Tábor – Třeboň – Chlum u Třeboně/České Budějovice – Český Krumlov – Kaplice – Lipno nad Vltavou
Linka 133109	Praha – České Budějovice – Český Krumlov
Linka 133110	Praha – Tábor – České Budějovice – Český Krumlov
Linka 133441	Praha – Písek – České Budějovice – Český Krumlov
Linka 230680	Kolín – Tábor – České Budějovice
Linka 300017	(D17) Příbram – Písek – České Budějovice
Linka 320001	České Budějovice – Týn nad Vltavou – Tábor – Vodice – Praha
Linka 320002	České Budějovice – Tábor – Praha
Linka 320003	České Budějovice – Brno
Linka 320004	České Budějovice – Jindřichův Hradec – Telč – Třebíč - Brno
Linka 320006	České Budějovice – Prachatice – Vimperk – Sušice – Klatovy - Plzeň
Linka 320007	Český Krumlov – České Budějovice – Písek/Tábor – Praha
Linka 320010	České Budějovice – Lišov – Třeboň
Linka 320020	České Budějovice – Český Krumlov – Větřní
Linka 320021	České Budějovice – Lipno nad Vltavou – Horní Planá

Linka 320022	České Budějovice – Volary – Kvilda
Linka 320023	České Budějovice – Týn nad Vltavou – Písek – Orlík nad Vltavou
Linka 320024	České Budějovice – Český Krumlov – Volary – Kvilda
Linka 320025	České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Slavonice – Vranov nad Dyjí – Znojmo
Linka 320027	České Budějovice – Lipno nad Vltavou
Linka 320028	České Budějovice - Kvilda
Linka 320030	České Budějovice – Velešín - Kaplice
Linka 320040	České Budějovice – Trhové Sviny – Nové Hrady
Linka 320050	České Budějovice – Lomnice nad Lužnicí – Novosedly nad Nežárkou
Linka 320060	České Budějovice – Hluboká nad Vltavou
Linka 320061	České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Zliv – Dívčice
Linka 320070	České Budějovice – Kolný – Lišov
Linka 320090	České Budějovice - Lhenice
Linka 320091	České Budějovice – Dubné - Holašovice
Linka 320100	České Budějovice – Vrábče – Křemže
Linka 320110	České Budějovice – Čakovec
Linka 320120	České Budějovice – Komařice
Linka 320130	České Budějovice – Římov – Besednice – Soběnov
Linka 320140	České Budějovice – Libníč – Jelmo
Linka 320150	České Budějovice – Borovany – Hluboká u Borovan
Linka 320160	České Budějovice – Zaliny – Ledenice – Trocnov – Borovany
Linka 320170	České Budějovice – Dobřejovice
Linka 320180	České Budějovice – Dubné – Lipanovice
Linka 320181	České Budějovice – Němčice – Záboří – Lipanovice
Linka 320210	České Budějovice – Zliv – Mydlovary – Dívčice
Linka 320220	České Budějovice – Dolní Bukovsko – Týn nad Vltavou

Linka 320240	České Budějovice – Třeboň
Linka 320480	České Budějovice – Ledenice – Borovany – Trhové Sviny
Linka 320510	České Budějovice – Trhové Sviny – Nové Hrady – Staré Hutě
Linka 320520	České Budějovice – Ledenice – Borovany – Nové Hrady
Linka 320720	České Budějovice – Týn nad Vltavou - Bechyně
Linka 320730	Týn nad Vltavou – Dříteň – České Budějovice
Linka 320740	Týn nad Vltavou – Ševětín – České Budějovice
Linka 320770	Týn nad Vltavou – Purkarec – České Budějovice
Linka 320800	Týn nad Vltavou – Poněšice – České Budějovice
Linka 320910	České Budějovice – Lišov – Třeboň – Borovany – Trhové Sviny
Linka 320911	České Budějovice – Tábor – Pelhřimov – Jihlava – Jindřichův Hradec – Telč – Třebíč – Brno - Olomouc
Linka 320912	České Budějovice – Tábor – Jihlava – Havlíčkův Brod – Pardubice – Hradec Králové
Linka 320993	České Budějovice – Dubné – Čakov – Jankov, Holašovice
Linka 330020	Český Krumlov – České Budějovice
Linka 330030	Kaplice – Velešín – České Budějovice
Linka 330056	Brlöh – Nová Ves – Křemže – České Budějovice
Linka 330130	Kaplice – Velešín – Římov – České Budějovice
Linka 330256	Brlöh – Loučej – Křemže - České Budějovice
Linka 330800	Frymburk – Lipno nad Vltavou – Český Krumlov – Lhenice – Písek - Praha
Linka 330821	Černá v Pošumaví – Frymburk/Kájov – Český Krumlov – České Budějovice - Praha
Linka 340004	Jindřichův Hradec – Třeboň – České Budějovice – Písek – Plzeň – Karlovy Vary
Linka 340310	Třeboň – Borovany – České Budějovice
Linka 340320	Třeboň – Zvíkov – České Budějovice
Linka 340430	Suchdol nad Lužnicí – Borovany – České Budějovice
Linka 340670	Dačice – Jindřichův Hradec – Třeboň – České Budějovice
Linka 340671	Dačice – Jindřichův Hradec – České Budějovice – Prachatice - Vimperk

Linka 340930	České Velenice – Suchdol nad Lužnicí – Třeboň – České Budějovice
Linka 350430	Humpolec – Pelhřimov – Jindřichův Hradec – České Budějovice
Linka 350660	Počátky – Jindřichův Hradec – České Budějovice
Linka 350860	Pacov – Černovice – Tučapy – Soběslav – České Budějovice
Linka 360022	Písek – Vodňany – České Budějovice
Linka 360065	Milevsko – Týn nad Vltavou – České Budějovice
Linka 370070	Vimperk – Prachatice – Lhenice – České Budějovice
Linka 370210	Vimperk – Prachatice – České Budějovice – Jindřichův Hradec – Dačice
Linka 370510	Prachatice – Netolice – České Budějovice
Linka 370511	Vimperk – Prachatice – Netolice – České Budějovice
Linka 380570	Strakonice – Vodňany – České Budějovice
Linka 380780	Blatná – Strakonice – Vodňany – České Budějovice
Linka 390820	Tábor – Soběslav – České Budějovice
Linka 600010	Chotěboř – Humpolec – Pelhřimov – Kamenice – Jindřichův Hradec – České Budějovice
Linka 610001	Hradec Králové – Pelhřimov – České Budějovice
Linka 610170	Hradec Králové – Pardubice – Humpolec – Pelhřimov – Jindřichův Hradec – České Budějovice
Linka 720255	Brno – Jindřichův Hradec – České Budějovice
Linka 721312	Brno – České Budějovice
Linka 830040	Znojmo – Jindřichův Hradec – České Budějovice

Zdroj: Ministerstvo dopravy, & CHAPS, 2014a

Příloha 2: Linky Městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích

Páteřní linky

Linka	Směr
Trolejbusová linka 1	Máj M. Horákové – Václava Talicha – Výstaviště – Poliklinika Sever – Nádraží
Trolejbusová linka 2	Borek, Točna – Nemanice – Hřbitov – Budvar - Družba-IGY – Poliklinika Sever – Senovážné náměstí – Poliklinika Jih – U Nemocnice – Papírenská – Náměstí Bratří Čapků
Trolejbusová linka 3	Máj A. Barcala – Šumava – Univerzita – Výstaviště – Poliklinika Sever – Senovážné náměstí – Nádraží
Trolejbusová linka 5	Máj A. Barcala – Václava Talicha – Vltava střed – Strakonická – Družba-IGY – Palackého náměstí – Nádraží – Senovážné náměstí – Poliklinika Jih – Nemocnice – Náměstí Bratří Čapků – Rožnov
Trolejbusová linka 9	České Vrbné – Globus – Vltava – Vltava střed – Strakonická – Družba IGY – Poliklinika Sever – Senovážné náměstí – Nádraží – Vrbenská – Suché Vrbné
Autobusová linka 11	Strakonická & Pražské sídliště – Družba IGY – Poliklinika Sever – Jeronýmova – Nádraží – Mladé – Nové Hodějovice – Staré Hodějovice.

Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice, 2010

Městské linky

Linka	Směr
Autobusová linka 6	Hosín – Hrdějovice – Kněžské Dvory – Družba – IGY – Poliklinika Sever – Nádraží – Vrbenská – Kovárna – Dobrá Voda
Autobusová linka 7	Máj A. Barcala – Dubenská – Univerzita – Výstaviště – Poliklinika Jih – Samson – Nemocnice – Náměstí Bratří Čapků – Včelná – Boršov nad Vltavou – Vrábče,
Trolejbusová linka 8	Máj A. Barcala – Jaroslava Bendy – Vltava střed – Strakonická – Budvar – Hřbitov – Okružní-rozcestí – Nemanice,
Autobusová linka 10	Kaliště – Třebotovice – Pohúrka – Aloise Kříže – Vrbenská – Nádraží – Senovážné náměstí – Poliklinika Jih – Nové Roudné – Roudné – Vidov
Autobusová linka 12	Havličkova kolonie – Malý jez – Čechova – Nádraží – Husova kolonie – Slévárenská,
Autobusová linka 13	Papírenská-točna – U Nemocnice – Grünwaldova – Senovážné náměstí – Nádraží – Edvarda Beneše – Pohúrka – Srubec,
Autobusová linka 14	Vltava – Výstaviště – Poliklinika Sever – Jeronýmova – Rudolfovská-U Sirkárny – Nové Vráto,
Autobusová linka 15	Vltava – Václava Talicha – Šumava – Univerzita – Výstaviště – Poliklinika Jih – Samson – U Nemocnice – Papírenská-točna,
Autobusová linka 18	Nádraží – Dobrovodská – Okružní-točna – Areál VŠTE – Kněžské Dvory-točna – Vltava-střed – Máj A. Barcala,
Autobusová linka 45	Máj A. Barcala – Václava Talicha – Výstaviště – Švábův Hrádek
Autobusová linka 53	Máj A. Barcala – Šumava – Univerzita – Výstaviště – Poliklinika Sever – Jeronýmova – Nádraží – Senovážné náměstí – Poliklinika Jih – Samson – Nemocnice – Náměstí Bratří Čapků.
Autobusová linka 59	Vltava – Vltava střed – Strakonická – Družba – IGY – Poliklinika Sever – Senovážné náměstí – Nádraží – Suché Vrbné

Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice, 2010

Příměstské linky

Linka	Směr
Autobusová linka 4	Hluboká nad Vltavou – Hosín – Hrdějovice – Kněžské Dvory – Družba-IGY – Nádraží
Autobusová linka 16	Mokré – Šindlovy Dvory – Litvínovice – Senovážné náměstí – Nádraží
Autobusová linka 19	Nové Homole – Homole – Planá – Letiště – Senovážné náměstí – Nádraží
Autobusová linka 21	Haklovy Dvory – Zavadilka – Máj-M. Horákové – Výstaviště – Nádraží – Vráto – Rudolfov – Hlincova Hora.

Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice, 2010

Příloha 3: Cyklotrasy v Českých Budějovicích

Páteřní cyklotrasy

Cyklotrasa č. 12	Hluboká nad Vltavou – České Budějovice – Dolní Dvořiště
Cyklotrasa č. 122	České Budějovice – Borek – Třeboň
Cyklotrasa č. 1018	České Budějovice – Vidov – Kaplice
Cyklotrasa č. 1050	České Budějovice – Dobrá Voda – Borovany – Nové Hrady
Cyklotrasa č. 1092	České Budějovice – Lipí – Holašovice
Cyklotrasa č. 1096	České Budějovice – Rudolfov – Třeboň
Cyklotrasa č. 1100	České Budějovice – Čakov – Dubné
Cyklotrasa č. 1108	České Budějovice – Vrbenské rybníky
Cyklotrasa č. 1109	České Budějovice – Čejkovice
Cyklotrasa č. 1120	České Budějovice – Staré Hodějovice – Ledenice

Městské cyklotrasy

Cyklotrasa A představuje okruh okolo centra města

Cyklotrasa B spojuje centrum města s obchodní zónou Strakonická

Cyklotrasa C vede z centra města do Husovy kolonie

Cyklotrasa D propojuje cyklotrasy B a C

Cyklotrasa E spojuje centrum města se Suchým Vrbným a Rudolfovskou třídou

Cyklotrasa F vede z centra města do parku Stromovka

Cyklotrasa G propojuje centrum města se sídlištěm Máj a Vltava

Cyklotrasa H společně s cyklotrasou G zajišťuje spojení na sídliště Vltava

Cyklotrasa I propojuje cyklotrasy H a B

Cyklotrasa J spojuje cyklotrasu I s cyklotrasou č. 122 a s cyklotrasou B (Turistické informační centrum, 2006).

Příloha 4: Autobusové linky projíždějící Hlubokou nad Vltavou

Linka	Směr
Linka 132100	Praha - Tábor - Týn nad Vltavou – České Budějovice
Linka 320001	České Budějovice – Týn nad Vltavou – Tábor - Votice - Praha
Linka 320023	České Budějovice – Týn nad Vltavou – Písek – Orlík nad Vltavou
Linka 320060	České Budějovice – Hluboká nad Vltavou
Linka 320061	České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Zliv - Dívčice
Linka 320170	České Budějovice - Dobřejovice
Linka 320720	České Budějovice – Týn nad Vltavou - Bechyně
Linka 320730	Týn nad Vltavou – Dříteň – České Budějovice
Linka 320740	Týn nad Vltavou – Ševětín – České Budějovice
Linka 320770	Týn nad Vltavou – Purkarec – České Budějovice
Linka 320800	Týn nad Vltavou – Poněšice – České Budějovice
Linka 360065	Milevsko – Týn nad Vltavou – České Budějovice

Zdroj: Ministerstvo dopravy, & CHAPS, 2014b.

Příloha 5: Autobusové linky projíždějící Holašovicemi

Linka	Směr
Linka 320090	České Budějovice - Lhenice
Linka 320091	České Budějovice – Dubné – Holašovice
Linka 320993	České Budějovice – Dubné – Čakov – Jankov, Holašovice

Zdroj: Ministerstvo dopravy, & CHAPS, 2014c

Příloha 6 : Autobusové linky projíždějící Týnem nad Vltavou

Linka	Směr
Linka 132100	Praha – Tábor – Týn nad Vltavou – České Budějovice
Linka 132101	Praha – Jistebnice/ Tábor – Bechyně – Týn nad Vltavou
Linka 132400	Praha – Orlík nad Vltavou – Zvíkovské Podhradí – Milevsko – Týn nad Vltavou
Linka 320001	České Budějovice – Týn nad Vltavou – Tábor – Votice - Praha
Linka 320023	České Budějovice – Týn nad Vltavou – Písek – Orlík nad Vltavou
Linka 320220	České Budějovice – Dolní Bukovsko – Týn nad Vltavou
Linka 320710	Týn nad Vltavou – Dolní Bukovsko – Řípec
Linka 320720	České Budějovice – Týn nad Vltavou - Bechyně
Linka 320730	Týn nad Vltavou – Dříteň – České Budějovice
Linka 320740	Týn nad Vltavou – Ševětín – České Budějovice
Linka 320750	Týn nad Vltavou - Bernartice
Linka 320760	Týn nad Vltavou – Sudoměřice u Bechyně - Bechyně
Linka 320770	Týn nad Vltavou – Purkarec – České Budějovice
Linka 320800	Týn nad Vltavou – Poněšice – České Budějovice
Linka 320810	Temelín – Týn nad Vltavou - Milevsko
Linka 320840	Týn nad Vltavou – Dříteň - Zliv
Linka 320850	Týn nad Vltavou – Temelín – Dříteň/ Číčenice - Vodňany
Linka 360005	Písek – Protivín, Myšenec – Albrechtice nad Vltavou – Všemyšlice – Týn nad Vltavou
Linka 360006	Písek – Albrechtice nad Vltavou - Všemyšlice, Neznašov – Týn nad Vltavou
Linka 360057	Milevsko – Bernartice – Borovany – Rataje – Bechyně – Týn nad Vltavou
Linka 360065	Milevsko – Týn nad Vltavou – České Budějovice
Linka 370650	Prachatice – Vodňany – Týn nad Vltavou – Bechyně - Tábor

Zdroj: Ministerstvo dopravy, & CHAPS, 2014d

Příloha 7 :Dotazník

Dobrý den, studuji obor Obchodní podnikání – specializace Cestovní ruch na Ekonomické fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Prosím Vás o vyplnění tohoto dotazníku. Cílem dotazníku je poukázat na přednosti a nedostatky v dopravní obslužnosti Českobudějovicka z pohledu návštěvníka. Dotazník je anonymní a veškeré vyplněné údaje budou použity pouze pro účely zpracování mé diplomové práce na téma Dopravní obslužnost na Českobudějovicku pro potřeby cestovního ruchu.

1) Jak hodnotíte infrastrukturu silniční dopravy na Českobudějovicku?

Ukazatel	Výborná	Velmi dobrá	Dostatečná	Nedostatečná	Nemohu posoudit
Kvalita silnic					
Síť silnic					
Síť dálnic					
Kapacita parkovišť					

2) Jak hodnotíte infrastrukturu cyklistické dopravy na Českobudějovicku?

Ukazatel	Výborná	Velmi dobrá	Dostatečná	Nedostatečná	Nemohu posoudit
Kvalita cyklostezek					
Síť cyklostezek					
Návaznost cyklostezek					
Počet odstavných stojanů					
Síť linek cyklobusů					

3) Jak jste spokojeni s dopravní obslužností na Českobudějovicku železniční dopravou?

a) počet spojů za den

velmi spokojeni spokojeni nespokojeni velmi nespokojeni nemohu posoudit

b) časový interval mezi spoji

velmi spokojeni spokojeni nespokojeni velmi nespokojeni nemohu posoudit

7) Co považujete za největší nedostatek v dopravní obslužnosti na Českobudějovicku? Uveďte!

a) dopravní obslužnost železniční dopravou

.....
.....

b) dopravní obslužnost autobusovou dopravou

.....
.....

8) Co naopak shledáváte jako přednost v dopravní obslužnosti na Českobudějovicku? Uveďte!

a) dopravní obslužnost železniční dopravou

.....
.....

b) dopravní obslužnost autobusovou dopravou

.....
.....

9) Z jakého kraje pocházíte?

.....

10) Jaké je Vaše pohlaví?

muž

žena

11) Kolik Vám je let?

20 - 40 let

41 – 60 let

nad 61 let

Děkuji!

Příloha 8 : Otázky pro řízené rozhovory

Otázky pro náměstkyni pro územní plánování, strategický rozvoj, dopravu, kulturu, cestovní ruch a památkovou péči v Českých Budějovicích

1. Jak hodnotíte dopravní obslužnost Českých Budějovic silniční, železniční a leteckou dopravou pro potřeby cestovního ruchu?
2. Jak byste zhodnotila současnou situaci v cyklodopravě v Českých Budějovicích?
3. Co považujete za hlavní přednosti a problémy městské hromadné dopravy?
4. Jak je pro návštěvníky města zajištěna dopravní obslužnost centra?

Otázky pro starostu města Hluboká nad Vltavou

1. Jak hodnotíte dopravní obslužnost Hluboké nad Vltavou silniční a železniční dopravou pro potřeby cestovního ruchu?
2. Co považujete za hlavní přednosti a problémy lodní dopravy v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou?
3. Jak byste zhodnotil současnou situaci v cyklodopravě v Hluboké nad Vltavou?
4. Jak je pro návštěvníky města zajištěna dopravní obslužnost Státního zámku Hluboká?

Otázky pro starostu obcí Jankov – Holašovice

1. Jak hodnotíte dopravní obslužnost Holašovic silniční a železniční dopravou pro potřeby cestovního ruchu?
2. Jak byste zhodnotil současnou situaci v cyklodopravě v Holašovicích?