



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 Strakonicka pro potřeby cestovního ruchu

Vypracovala: Bc. Lenka Štěpánková
Vedoucí práce: Mgr. Vladimír Dvořák

České Budějovice 2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Lenka ŠTĚPÁNKOVÁ**
Osobní číslo: **E12599**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání**
Název tématu: **Dopravní obslužnost Strakonicka 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:

Zjistit současný stav dopravní obslužnosti na Strakonicku pro potřeby cestovního ruchu včetně jeho zhodnocení. Na základě analýzy navrhnout opatření ke zlepšení stavu. Návrh projektu dopravní obslužnosti na Strakonicku.

Metodický postup:

1. Studium teoretických východisek
2. Příprava a realizace terénního šetření
3. Analýza trhu dopravy
4. Syntéza poznatků
5. Návrh na zlepšení současného stavu

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:

BAMFORD, C. G. *Transport economics*. Vyd. 4. Oxford: Heinemann, 2006. ISBN 978-0-435332-34-1.

DUVAL, D. T. *Tourism and Transport: modes, networks and flows*. Clevedon: Channel View Publications, 2007. ISBN 978-1-84541-063-6.

GOELDNER, C. R. a J. R. BRENT RITCHIE. *Tourism: principles, practices, philosophies*. Vyd. 11. Hoboken: Wiley, 2009. ISBN 978-0-470-08459-5.

KNOWLES, R. D., J. SHAW a I. DOCHERTY. *Transport geographies: mobilities, flows and spaces*. Vyd. 1. Malden: Blackwell, 2008. ISBN 978-1-4051-5322-5.

ZURYNEK, J., ZELENÝ, L. a M. MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. vyd. 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 BUĎEJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (20)
370 05 České Budějovice


Ing. Viktor Vojtko, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 4. března 2013

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 30. 4. 2014

Lenka Štěpánková

Tímto bych ráda poděkovala vedoucímu práce panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi za jeho cenné rady a pracovníkům odboru cestovního ruchu a odboru rozvoje Městského úřadu Strakonice za poskytnuté informace a materiály.

OBSAH

1	ÚVOD	4
2	LITERÁRNÍ REŠERŠE	5
2.1	DOPRAVA A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST	5
2.1.1	OBECNÁ CHARAKTERISTIKA DOPRAVY	5
2.1.2	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	6
2.1.3	DOPRAVNÍ SYSTÉM A SUBSYSTÉMY OSOBNÍ DOPRAVY	7
2.1.4	ZPŮSOBY PŘEPRAVY	8
2.1.5	DOPRAVNÍ DOSTUPNOST	11
2.1.6	MOBILITA	12
2.1.7	DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST	12
2.1.8	VZTAH DOPRAVY A CESTOVNÍHO RUCHU	13
2.2	DOPRAVA JAKO SOUČÁST INFRASTRUKTURY DESTINACE CESTOVNÍHO RUCHU	15
2.2.1	OBECNÁ CHARAKTERISTIKA DESTINACE	15
2.2.2	DESTINACE CESTOVNÍHO RUCHU	15
2.2.3	NABÍDKA CESTOVNÍHO RUCHU V DESTINACI	16
2.2.4	NABÍDKA DOPRAVY V DESTINACI	17
2.2.5	POPTÁVKA PO CESTOVNÍM RUCHU	17
2.2.6	POPTÁVKA PO DESTINACI	18
2.2.7	POPTÁVKA PO DOPRAVĚ V DESTINACI	18
2.2.8	PLÁNOVÁNÍ DOPRAVY	18
2.3	TRENDY V DOPRAVĚ	19
2.3.1	SOUČASNÉ SVĚTOVÉ TRENDY	19
2.3.2	UDRŽITELNÁ DOPRAVA	20
2.3.3	DOPRAVA A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	20
3	CÍL PRÁCE, METODIKA A HYPOTÉZY	24
3.1	CÍL PRÁCE	24
3.2	METODIKA	24

3.3	HYPOTÉZY	24
4	SITUAČNÍ ANALÝZA STRAKONICKA	26
4.1	OBECNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	26
4.2	NABÍDKA ÚZEMÍ	26
4.2.1	PŘÍRODNÍ POTENCIÁL	26
4.2.2	KULTURNĚ – HISTORICKÝ POTENCIÁL	28
4.2.3	KULTURNĚ – SPOLEČENSKÉ AKCE	29
4.2.4	ZÁKLADNÍ INFRASTRUKTURA CESTOVNÍHO RUCHU	30
4.2.5	DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA CESTOVNÍHO RUCHU	30
4.2.6	DOPRAVA JAKO SOUČÁST VŠEOBECNÉ INFRASTRUKTURY	31
4.2.7	SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ SITUACE NA ÚZEMÍ SO ORP STRAKONICE	32
4.2.8	SILNIČNÍ DOPRAVA	32
4.2.9	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	34
4.2.10	LETECKÁ DOPRAVA	34
4.2.11	VODNÍ DOPRAVA	34
4.2.12	DALŠÍ DRUHY DOPRAVY	34
4.2.13	PROJEKTY V OBLASTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY PRO POTŘEBY CESTOVNÍHO RUCHU NA STRAKONICKU	36
5	TERÉNNÍ ŠETŘENÍ	38
5.1	CHARAKTERISTIKA DOTAZNÍKU	38
5.2	VÝSLEDKY TERÉNNÍHO ŠETŘENÍ	38
5.2.1	OTÁZKY NA ÚVOD	38
5.2.2	ATRAKTIVITY	42
5.2.3	HODNOCENÍ SLUŽEB NA ÚZEMÍ STRAKONICKA	46
5.2.4	OTÁZKY NA ZÁVĚR	55
5.3	SHRnutí	57
5.4	OVĚŘENÍ HYPOTÉZ	58
6	NÁVRH OPATŘENÍ KE ZLEPŠENÍ STAVU	60

6.1	PROJEKT DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	60
6.1.1	SHRNUTÍ	66
6.2	KALKULACE PROJEKTU	67
6.2.1	MOBILIÁŘ	67
6.2.2	STAVEBNÍ ÚPRAVY A DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	68
6.2.3	PUBLICITA	68
6.2.4	DALŠÍ VÝDAJE SPOJENÉ S PROJEKTEM	68
6.2.5	CELKOVÉ NÁKLADY NA PROJEKT	69
6.2.6	EVROPSKÉ DOTACE	69
7	ZÁVĚR	71
8	SUMMARY	72
9	SEZNAMY	73
9.1	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	73
9.2	SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK	77
9.3	SEZNAM PŘÍLOH	78
10	PŘÍLOHY	

1 ÚVOD

Na světě existuje mnoho míst, která mají co nabídnout potenciálním návštěvníkům. Každé takové místo, snažící se o využití svého genia loci, však musí zkoordinovat celou řadu aktivit, která jeho nabídku učiní atraktivní, kvalitní a kompletní. Místo, jemuž se toto podaří, se nazývá destinace cestovního ruchu.

V současnosti nelze stavět na primární nabídce daného místa, je třeba se zaměřit na zkvalitňování nabídky sekundární, která návštěvníka přivede do destinace a udrží ho v ní, což pro destinaci znamená příjmy a nutno podotknout, že na světě existují místa, pro která příjmy z cestovního ruchu představují značnou nebo dokonce rozhodující část celkových příjmů státního rozpočtu. Sekundární nabídku destinace cestovního ruchu tvoří infrastruktura, zahrnující v sobě mimo jiné i infrastrukturu dopravy. Ta je nedílnou a důležitou součástí nabídky destinace. Slouží místnímu obyvatelstvu a samozřejmě návštěvníkům či rekreantům. Taková doprava se nazývá dopravou rekreační.

Pro destinaci je nesmírně důležité, aby byla co nejsnáze dostupná všemi vhodnými způsoby dopravy. Díky bezvadné dopravní dostupnosti odpadne komplikace, jak návštěvníka do destinace co nejefektivněji dopravit. Je ale důležité vzít v úvahu i pohyb návštěvníka v daném místě. Je třeba zajistit kvalitní dopravní obslužnost místa, umožňující návštěvníkovi snadný pohyb po destinaci a dostupnost atraktivit, tak, aby bylo genia loci opravdu plně využito. Ke kvalitní dopravní obslužnosti přispívá řada dopravních služeb, jejichž škála a úroveň poskytování velmi ovlivní celkové vnímání dopravní obslužnosti destinace.

Stejný zájem přilákat návštěvníka a udržet ho v destinaci, umožnit mu po ní bezproblémový pohyb a díky tomu plně využít potenciálu místa, má jako kterákoli místo všude na světě i Česká republika jako celek i její dílčí destinace. V této práci bude pozornost zaměřena na destinaci Strakonicko, jejíž dopravní obslužnost bude zanalyzována a na základě získaných dat bude vyhodnocen stávající stav a navržen způsob jeho zlepšení se zaměřením na návštěvníka a jeho touhu po poznání daného místa, jeho primární nabídky. Cílem je navrhnout takový projekt, který učiní dopravní situaci z pohledu návštěvníka destinace efektivní, umožňující snadný a logický pohyb návštěvníků po území a dostupnost atraktivit. Součástí projektu bude i kalkulace nákladů na jeho realizaci.

2 LITERÁRNÍ REŠERŠE

2.1 DOPRAVA A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

2.1.1 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA DOPRAVY

Doprava je pohyb lidí nebo zboží uskutečňující se z různých osobních či obchodních důvodů. (Bamford & Grant, 2006)

Doprava je jedním z nejsilnějších faktorů ovlivňujících a vysvětlujících distribuci sociálních a ekonomických aktivit. (Knowles, Shaw, & Docherty, 2008)

Zurynek, Zelený a Mervart (2008) charakterizují **dopravu** jako činnost spjatou s cílevědomým přemístováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.

Duval (2007) definuje **dopravu** jako všudypřítomný a komplexní globální ekonomický sektor tvořící páteř národního a mezinárodního obchodu díky schopnosti přepravit náklad a lidi.

Bártová a Růžička (2008)) nahlíží na **dopravu** jako na pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách nebo činnost dopravních zařízení a zároveň jako na souhrn činností, jimiž se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách a přemístování osob či věcí dopravními prostředky nebo zařízeními.

Horner a Swarbrooke (2003) uvádí, že **produkt dopravy** představuje možnost dostat se z jednoho místa do druhého v čase zvoleném zákazníkem.

Rekreační doprava slouží k přemístování návštěvníka po destinaci a vytváří předpoklady pro různé aktivity spojené s pohybem a pobytem v destinaci. (Királ'ová, 2003)

Rozdíl mezi dopravou a přepravou vysvětluje Zurynek a kol. (2008). Doprava představuje vlastní přemístění, proces charakterizovaný pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě. **Přeprava** je výsledný efekt přemístovacího procesu,

realizace užitné hodnoty dopravy. Kromě vlastního přemístění zahrnuje i další nezbytné činnosti s tímto procesem spojené.

Příčina změny místa člověka tkví v uspokojování potřeby. Proto je každá **přeprava** účelová. (Eisler, Kunst, & Orava, 2011)

2.1.2 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Pásková a Zelenka (2002) vycházející z děl renomovaných autorů definují **infrastrukturu** jako souhrn všech inženýrských sítí, komunikací a dalších služeb, které propojují obydlené místo s okolním regionem a zajišťují potřeby místních obyvatel, podnikatelů i návštěvníků. Patří sem i dopravní komunikace.

Goeldner a Ritchie (2009) podotýkají, že **infrastruktura** má pro úspěšný cestovní ruch prvořadý význam.

Bártová a Růžička (2008) řadí **dopravní infrastrukturu** do systému veřejné infrastruktury, která je tvořena právě dopravní infrastrukturou a technickou infrastrukturou spolu s občanským vybavením a veřejnými prostranstvími.

Bártová a Růžička (2008) v tomto smyslu dále uvádí, že veřejná infrastruktura je definována stavebním zákonem jako pozemky, stavby a zařízení zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu a zahrnuje mimo jiné i **dopravní infrastrukturu**, a že pro umístění vedení této infrastruktury jsou vymezovány plochy – koridory.

Jak uvádí Zurynek a kol. (2008), na **dopravní infrastrukturu** lze nahlížet jako na soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními a dopravních prostředků, jež se na síti pohybují. V užší souvislosti pak může být infrastruktura pojímána jako soubor dopravních cest a jejich vybavení.

Knowles a kol. (2008) vidí jasnou a široce přijímanou vazbu mezi kvalitou **dopravní infrastruktury** a úrovní ekonomického vývoje v dané zemi či regionu. Obecně vzato dopravní infrastruktura a dopravní služby jsou na vyšší úrovni v bohatých oblastech na rozdíl od oblastí méně rozvinutých.

Problémem **dopravní infrastruktury** je neschopnost sítí reagovat na zvýšenou poptávku, což způsobuje přetížení klíčových dopravních uzlů a center. To je hlavním

bodem, který řeší vyspělé ekonomiky v rámci otázky spolehlivosti dopravních sítí a služeb. (Knowles a kol., 2008).

Zurynek a kol. (2008) dodávají, že **infrastruktura silniční dopravy** má zásadní význam pro hospodářský růst, mobilitu pracovních sil i konkurenceschopnost v rámci mezinárodní dělby dopravní práce. Jde o jeden z klíčových faktorů, jenž rozhodným způsobem působí na ekonomický rozvoj a prostorové uspořádání státu.

Pásková a Zelenka (2002) infrastrukturu dále člení na **infrastrukturu cestovního ruchu**, což je souhrn organizačně – technických předpokladů pro uspokojování potřeb účastníků v dané destinaci. Součástí této infrastruktury je i doprava jako součást základní infrastruktury cestovního ruchu. Jádrem infrastruktury cestovního ruchu je **suprastruktura** (dříve nazývaná materiálně – technická základna) budovaná výhradně pro návštěvníky. **Ostatní infrastruktura** je součástí běžné občanské vybavenosti.

2.1.3 DOPRAVNÍ SYSTÉM A SUBSYSTÉMY OSOBNÍ DOPRAVY

Knowles a kol. (2008) zmiňují obecné tvrzení, že zlepšující se **dopravní systém** je výhodou pro národní ekonomiku. Lepší silnice znamenají rychlejší přepravu, lepší výměnu zboží a služeb, snižování nákladů a zlepšování národního hospodářství.

Město jako centrum ekonomické produkce a výměny požaduje takový **dopravní systém**, který bude schopen efektivně přepravit jak zboží, tak lidi. Na systém městské dopravy je ale také třeba nahlížet jako na systém ovlivňující město jako místo sociálních a kulturních aktivit. (Knowles a kol., 2008)

Zurynek a kol. (2008) popisují následující **subsystémy osobní dopravy**:

- **městská hromadná doprava** jako segment mající největší podíl na celkovém objemu veřejné dopravy;
- **příměstská hromadná doprava** v okolí měst se silnou dostřednou vazbou;
- **místní doprava** v oblastech s řídkým osídlením nebo s absencí silného dojezdového centra, místní doprava je nejméně využívaná;
- **vnitrostátní dálková doprava** mezi městy a oblastmi, hojně se využívá;
- **mezinárodní doprava** mezi městy a státy a příhraniční doprava podobná dopravě místní;

- **integrovaná doprava** propojuje výše uvedené do jednoho celku.

Městská hromadná doprava a integrovaná doprava mají podle Zuryňka a kol. (2008) pro cestovní ruch nezpochybnitelný význam v tom, že ve městech nahrazují individuální přesuny turistů a jejich skupin, které mohou být díky kapacitě i větší. Pomocí městské hromadné dopravy je možné dosáhnout většiny atraktivit, zajištěná je dostupnost ubytovacích i jiných zařízení.

Pásková a Zelenka (2002) se při definování pojmu **integrovaná doprava** opírají o renomované autory a uvádí, že integrovaná doprava je systém dopravy s realizovanou prostorovou i časovou návazností různých druhů dopravních prostředků a často i sjednocením tarifů. Nejčastější je integrace městské hromadné dopravy a železniční dopravy ve velkých městech a jejich okolí.

2.1.4 ZPŮSOBY PŘEPRAVY

Rozhodnutí lidí cestovat jako účastníci cestovního ruchu daným **typem dopravního prostředku** závisí na řadě faktorů. Těmi hlavními jsou struktura rodiny, sociální a behaviorální aspekty, celkové náklady na cestu. (Duval, 2007)

Bamford a Grantová (2006) uvádí, že pokud se cestuje z osobních důvodů, jakými mohou být třeba dovolená, návštěvy přátel či příbuzných, pak je důležitým **faktorem rozhodování** cena.

Zurynek a kol. (2008) rozlišují tyto **druhy dopravy**:

- **Silniční doprava** patří k nejmladším a k velmi progresivně se rozvíjejícím oborům dopravy. Z pohledu cestovního ruchu lze silniční dopravu rozdělit na hromadnou a individuální. Mezi její přednosti patří relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky, schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav „z domu do domu“. Mezi problémy způsobené nárůstem provozu na pozemních komunikacích patří zejména potřeba dalšího rozšiřování silniční a dálniční sítě, růst nákladů na provoz, správu, údržbu komunikací, vzestup nehodovosti a v neposlední řadě dopady na životní prostředí. (Zurynek a kol., 2008)
- **Železniční doprava** má řadu výhod, z nichž nesmí být opomenuty šetrnost k životnímu prostředí, vyšší kapacitní možnosti, vyšší rychlost a bezpečnost.

Největší nevýhodou železniční dopravy je její omezená dostupnost. (Zurynek a kol., 2008)

- K výhodám **letecké dopravy** patří rychlost, pohodlnost a kultura cestování, zvyšující se přepravní kapacity, značný rozsah poskytovaných služeb a bezpečnost. Nevýhodami jsou negativní vliv na životní prostředí, zvyšování vzdálenosti letišť od center a tím vyšší potřeba času potřebného k realizaci letu, bezpečnostní opatření. (Zurynek a kol., 2008)
- **Vodní doprava** je jednou z nejstarších forem dopravy. Mezi přednosti vodní dopravy patří vysoký přepravní objem, relativní bezpečnost, nižší provozní náklady, výhradní a jediná dopravní dostupnost k některým významným lokalitám. Vodní doprava minimálně zatěžuje životní prostředí. K negativům vodní dopravy patří havárie tankerů a s nimi spojené dlouhodobé následky související se zásahem do životního prostředí, nižší rychlost, závislost na počasí a vodních stavech. V cestovním ruchu se využívá především služeb osobní říční dopravy. (Zurynek a kol., 2008)
- **Silniční dopravu** dále Zurynek a kol. (2008) charakterizují jako souhrn činností, jimiž je zajišťována přeprava osob, zvířat a věcí vozidly, jakož i přemísťování těchto vozidel samých.

Silniční dopravu lze dělit na pravidelnou a příležitostnou, přičemž příležitostná silniční doprava je neveřejná osobní doprava vyznačující se přepravou skupiny cestujících vytvořené z podnětu zákazníka nebo dopravce. (Zurynek a kol., 2008)

Goeldner a Ritchie (2009) míní, že se většina cest na světě uskuteční automobilem. Cenová dostupnost, flexibilita a pohodlí dělají z **cestování automobilem** nejpopulárnější způsob přepravy na světě.

Působení **železniční dopravy** rozděluje Zurynek a kol. (2008) na tři základní okruhy, a to na pravidelnou dopravu; turistické, příležitostné a nostalgické vlaky a vlaky na objednávku. Pro cestovní ruch jsou významné všechny tyto okruhy.

Turistický provoz, příležitostné a nostalgické vlaky představují dopravu po tratích, které mohou být buď součástí sítě, nebo mohou být specifické a oddělené, zajišťované historickými vozidly podle pravidelného jízdního řádu a o vlaky nostalgické. (Zurynek a kol., 2008)

Pásková a Zelenka (2002) opírající se o renomované autory vymezují pojem **nostalgická jízda** jako veřejnou jízdu historického dopravního prostředku nabízenou zpravidla za zvláštní jízdné, často spojenou s dalším programem. Jedná se o specifický produkt tematického cestovního ruchu.

Zvláštní vlak je pak podle Páskové a Zelenky (2002) vlak vypravený mimo pravidelný jízdní řád na základě objednávky, jedoucí podle zvláštního jízdního řádu.

Charterové vlaky se nevyskytují v pravidelném jízdním řádu a mohou být provozovány za různým účelem. Z hlediska cestovního ruchu se jedná o vypravené zvláštní vlaky na objednávku nebo připojené zvláštní vagóny k pravidelnému spoji. (Zurynek a kol., 2008)

Goeldner a Ritchie (2009) uvádí, že světová ekonomika a průmysl cestovního ruchu potřebují „zdravý“ **systém letecké dopravy**. Bez pasažérů v letecké dopravě by automobily k pronájmu zůstaly nepronajaty, hotely by neprodaly svoje kapacity a atraktivitu cestovního ruchu by nebyly navštěvovány. Letecká doprava způsobila revoluci v cestování na dlouhé vzdálenosti a dosah a rychlost cestování tryskovými letadly značně rozšiřuje čas a zdroje, které cestující ušetří a mohou je tak vynaložit alternativním způsobem.

Ačkoliv hlavní výhodou **letecké dopravy** je podle Goeldnera a Ritchieho (2009) rychlost šetřící čas, který následně můžeme využít k jiným aktivitám, existují i negativa letecké dopravy. Mezi ně lze zařadit strach některých lidí z létání, nedostatečnou geografickou dostupnost (ne všechny oblasti jsou vybaveny na poskytování letecké dopravy), dalším negativem je bezesporu čas nutný k dopravě na a z letiště, který často překračuje délku samotného letu.

Mezi další způsoby přepravy v cestovním ruchu patří i **pěší chůze**. Netradičními dopravními prostředky jsou **tramvaje, lanovky, gondoly, lyžařské vleky** a další, které jsou důležité pro specifické rezorty a destinace. Usnadňují pohyb účastníků cestovního ruchu a v mnoha případech jsou jediným způsobem, jak se dostat do jinak nepřístupných oblastí. Tyto dopravní prostředky pak mohou samy o sobě tvořit atraktivitu cestovního ruchu. (Goeldner & Ritchie, 2009)

Sít' pro pěší dopravu, která by byla atraktivní pro její uživatele, by měla splňovat řadu kritérií. Její struktura by měla být členitá a hustě provázaná, chodníky a pěší zóny by měly být dostatečně velké, důležitý je pocit bezpečí (například při přecházení vozovky), měla by být přehledná, chráněná před omezováním jinými účastníky silničního provozu a měla by existovat návaznost sítě na ostatní dopravní prostředky, zejména pak na městskou hromadnou dopravu. (Becker a kol., 2008)

Významná je podle autorů (Becker a kol., 2008) kvalita prostoru. Atraktivita a pečlivé udržování prostranství pro **pěší dopravu** je základním předpokladem pro jejich kladné přijetí ze strany uživatelů. Nemělo by chybět osázení zelení, dostatečné oddělení chodníků od vozovky, existence míst k odpočinku a pobytových zón. Zřízení pěších zón nebo oddělení cyklostezek od cest pro pěší umožňuje vytvořit atraktivní úseky, které by se mohly objevit na turistických pláncích měst.

Jízdní kolo umožňuje ekologický a úsporný způsob individuálního přemístování dostupný všem skupinám obyvatelstva. Podpora **cyklistické dopravy** nabývá na významu zejména ve městech. K využití tohoto potenciálu je nezbytné systematické zlepšování podmínek pro cyklo dopravu. Prvořadými motivy volby kola, jako dopravního prostředku jsou dnes zejména flexibilita, úspora času a zdravotní hledisko. (Becker a kol., 2008)

2.1.5 DOPRAVNÍ DOSTUPNOST

Pásková a Zelenka (2002) opírající se ve svých definicích o díla renomovaných autorů vymezují **dostupnost** obecně jako možnost poskytnout nebo možnost čerpat danou službu. **Dostupností destinace** pak rozumí snadnost přemístit se z jednoho místa na místo jiné, jako funkci vzdálenosti, použitého dopravního prostředku, reliéfu terénu, dopravních předpisů, jízdních řádů a podobně. Dostupnost destinace se vyjadřuje přepravní vzdáleností, dobou přepravy nebo její cenou.

Knowles a kol. (2008) dále komparují pojem **dostupnost** s pojmem mobilita. Dostupnost lze podle autorů definovat jako schopnost daného místa být dosaženo, zatímco mobilita se týká pouze schopnosti pohybu jedinců. Není pochyb o tom, že mobilita je důležitou součástí dostupnosti, není však jejím jediným aspektem.

Dopravní dostupnost lze definovat jako stupeň daného dopravního systému užívaného maximálním počtem lidí, který tento systém umožňuje, jinak řečeno dopravní dostupnost je stupeň snadnosti, s jakou je možné dosáhnout z daného zdroje cesty určitého cíle. Na regionální úrovni je dopravní dostupnost ovlivněna propojeností komunikací, službami veřejné dopravy, hustotou obyvatelstva a využitím území, přičemž regiony s lepší dostupností mají rozsáhlou síť komunikací a efektivně fungující veřejné dopravní služby. (Bártová & Růžička, 2008)

Dostupnost místní dopravy v destinaci cestovního ruchu a její vnímaná kvalita mají vliv na návštěvníka a jeho zážitek, celkovou spokojenost a opakovanou návštěvu. Usuzuje se, že snadné použití místní dopravy v destinaci má na spokojenost návštěvníka větší vliv než její efektivnost nebo bezpečnost. (Thompson & Schofield, 2007)

Királová (2003) uvádí, že doprava a **dopravní dostupnost** představují základní předpoklad společenského a ekonomického styku návštěvníka s destinací. Zabezpečují pohybovou složku cestovního ruchu, neboli přesun návštěvníka z místa jeho trvalého bydliště do destinace a zpět.

2.1.6 MOBILITA

Svoboda cestování je pokládána za jedno ze základních práv člověka a růst cestování byl mimo jiné ovlivněn usnadněním **mobility**. (Knowles a kol., 2008)

Mobilita je podle Páskové a Zelenky (2002) označení pro veškerý pohyb osob v prostoru. Dělí se na migraci a cirkulaci. Cestovní ruch je součástí cirkulace.

Mobilitou se rozumí fyzický pohyb realizovaný prostřednictvím chůze, cyklistiky, veřejnou dopravou, individuální automobilovou dopravou nebo jinými způsoby dopravy. (Bártová & Růžička, 2008)

Mobilita je základním problémem turistů navštěvujících velká města, protože představuje klíčový faktor pro jejich pohodlí. (Albalade & Bel, 2010)

2.1.7 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

Základní **dopravní obslužností** určitého územního celku je ve smyslu ustanovení § 19a zákona o silniční dopravě (č. 111/1994 Sb.) chápáno zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především jako doprava do škol,

do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání včetně dopravy zpět. Dopravní obslužnost jako celek je nutno chápat jako potřebu pokrytí všech dopravních potřeb území. Má být koncipována tak, aby jí byla naplněna potřeba veřejného zájmu a byla jedním z článků rozvoje územního celku. („Strategická analýza území...“, 2006)

Dopravní obslužnost se ve své publikaci zabývá Eisler a kol. (2011). Uvádí, že dopravní obslužnost neboli vzájemné propojení jednotlivých linek a spojů a jejich propojení s drážní dopravou se zabezpečuje rozhodováním o udělení licence jednotlivým dopravcům a schvalováním jízdních řádů dopravců. Cílem zajištění dopravní obslužnosti je poskytování vysoce kvalitních služeb cestujícím prostřednictvím regulované hospodářské soutěže. Je třeba přihlížet rovněž k sociálním a environmentálním faktorům regionálního rozvoje. S dopravní obslužností regionu jsou spojena i práva občanů, kteří musí mít k dispozici takový dopravní systém, jaký jim umožní snadnou dosažitelnost obchodního, správního či zdravotního centra.

Eisler a kol. (2011) se dále opírá o dělení dopravní obslužnosti na základní a ostatní. **Základní dopravní obslužnost** v osobní dopravě je v České republice definována jako právo občana dosáhnout místa svého zaměstnání případně místa příslušné školy u žáků a studentů, místa poskytnutí zdravotní péče a místa úřadů, do jejichž působnosti občan spadá, a to veřejnou dopravou zákonem stanovené kvality. **Ostatní dopravní obslužnost** představuje zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. Na zajištění této obslužnosti uzavírá obec závazek veřejné služby s dopravcem, jemuž hradí ze svého rozpočtu ztrátu, která mu prokazatelně vznikne plněním závazku veřejné služby.

2.1.8 VZTAH DOPRAVY A CESTOVNÍHO RUCHU

Cestovní ruch představuje celou řadu procesů, které jsou závislé na dopravě a tvoří značnou část poptávky po ní. Vztah mezi cestovním ruchem a dopravou souvisí s řadou otázek týkajících se **dopravní geografie**. (Knowles a kol., 2008)

Geografie dopravy studuje prostorové aspekty dopravy. Doprava je neodmyslitelně spjatá s prostorem, vyvíjí se z důvodu potřeby lidí a zboží přemísťovat se. Lidé se jen vzácně vyskytují na stejném místě jako věci, které chtějí a potřebují a doprava je tak

podle Knowlese a kol. (2008) ve své podstatě vyjádřením potřeby spojení nabídky s poptávkou.

Hall (2010) považuje definici **dopravní geografie** coby studia prostorových aspektů dopravy za nedostačující. Uvádí, že je třeba neomezovat se pouze na studium prostorovosti nýbrž doplnit dosavadní studie o teorie a metodiky z jiných sociálních a fyzikálních věd.

Technologické inovace v dopravě přímo souvisí s rozsahem a intenzitou cestovního ruchu a volného času. (Duval, 2007)

Existuje pět hlavních vlivů, kterými **dopravní inovace** ovlivnily cestovní ruch. Popisuje je Duval (2007):

- zkrácení času,
- snížení cestovních nákladů,
- zlepšení v oblasti komfortu a bezpečnosti cestujících,
- rostoucí pohodlí,
- rostoucí dostupnost destinací

Cestovní ruch je pro veřejnou dopravu **pozitivní externalitou**, jelikož poskytuje dodatečné finance, ale rovněž vytváří externí náklady mající vliv na rezidentní účastníky veřejné dopravy v podobě přetížení. (Albalate & Bel, 2010)

Doprava může podle Knowlese a kol. (2008) sloužit pro účely cestovního ruchu **výhradně** (chartery), **částečně** (pravidelné linky a další), **příležitostně** (místní veřejná doprava v sezónní destinaci cestovního ruchu), nebo **vzácně** (příměstská doprava a podobně).

Podle Duvala (2007) **nárůst dopravy** jednoznačně souvisí s **nárůstem cestovního ruchu** a naopak.

2.2 DOPRAVA JAKO SOUČÁST INFRASTRUKTURY DESTINACE CESTOVNÍHO RUCHU

2.2.1 OBEČNÁ CHARAKTERISTIKA DESTINACE

Destinace obecně je podle Palatkové (2011) svazek různých služeb koncentrovaných v určitém místě nebo oblasti.

Destinace není podle Navrátila (2012) ničím jiným než koexistencí velkého množství soukromých subjektů hájících své vlastní zájmy, které si ne vždy uvědomují podstatu destinace jako společného prostředí, jehož zachování a růst je potřeba zabezpečit. Podstatou konkurenceschopnosti destinace je konkurenceschopnost podniků a ochota spolupracovat.

Destinace jsou vzájemně si konkurující jednotky plnící řadu funkcí, a to funkci marketingovou, nabídkovou, funkci zastoupení různých zájmových skupin a funkci plánovací, přičemž společným cílem těchto služeb je prodej. (Palatková, 2011)

Destinace se snaží o perfektní a kvalitní organizaci celého řetězce služeb, jehož vazba na určité teritorium je rozhodující pro klienta, který vnímá řetězec služeb v daném regionu či místě jako celek. (Palatková, 2011)

2.2.2 DESTINACE CESTOVNÍHO RUCHU

Destinace cestovního ruchu je přirozeným celkem majícím jedinečné vlastnosti lišící se od vlastností jiných destinací. Királ'ová (2003)

Destinaci cestovního ruchu definuje Palatková (2011) jako „místo určení“ či geograficky určený „cíl cesty“ neboli geografický prostor, který si klient vybírá jako svůj cíl cesty.

Destinaci cestovního ruchu chápe Navrátil (2012) jako směsici produktů cestovního ruchu nabízející účastníkům cestovního ruchu propojené zážitky, obvykle pod nějakou značkou.

2.2.3 NABÍDKA CESTOVNÍHO RUCHU V DESTINACI

Nabídku v cestovním ruchu tvoří podle Palatkové a Zichové (2011) ty objekty, které představují souhrn atraktivit, služeb, hmotných statků a užitečných efektů, které jsou k dispozici v určitém místě a čase, aby uspokojily potřeby účastníka cestovního ruchu, a které chtějí prodávající na trhu cestovního ruchu realizovat.

Nabídku cestovního ruchu rozděluje Királ'ová (2003) na primární a sekundární. Primární nabídka uspokojuje potřeby a požadavky návštěvníků destinace, sekundární nabídka určuje využitelnost destinace pro aktivity cestovního ruchu.

Sekundární nabídka cestovního ruchu představuje prostředky k uspokojení tužeb a přání návštěvníků destinace. Je tvořena turistickou suprastrukturou a infrastrukturou a všeobecnou infrastrukturou. **Turistická suprastruktura** v sobě nese existenci ubytovacích a hostinských zařízení. **Turistická infrastruktura** zahrnuje mimo jiné rekreační dopravu. **Všeobecná infrastruktura** pak z dopravy zahrnuje dopravu a dopravní dostupnost a půjčovny automobilů. (Királ'ová, 2003)

Součástí **nabídky cestovního ruchu** je takzvaný provozní sektor, jehož nejpřednější komponentou je dopravní sektor jako typický představitel pohybu lidí. Doprava je kritickou komponentou provozního sektoru cestovního ruchu, protože nic nenastane bez toho, že účastník cestovního ruchu opustí místo svého trvalého pobytu. Bez dopravy by byl účastník cestovního ruchu neschopen dosáhnout přirozeného a vybudovaného prostředí. (Goeldner & Ritchie, 2009)

Nabídka destinace cestovního ruchu představuje souhrn zboží, služeb a volných statků, které se destinace snaží realizovat na trhu cestovního ruchu. Předmětem nabídky jsou služby a zboží poskytované veřejným i soukromým sektorem a volné statky sloužící k uspokojení potřeb návštěvníků destinace. (Palatková, 2011)

Nabídka destinace je tvořena dvěma podstatnými součástmi, a to atraktivitami destinace a vybaveností destinace. Druhou z těchto složek lze rozdělit na suprastrukturou a infrastrukturu, přičemž suprastruktura v sobě zahrnuje především služby ubytovací a stravovací zatímco infrastruktura je obvykle členěna na infrastrukturu dopravní, jejíž součástí je silniční a železniční síť, letecké koridory, veřejná doprava, parkoviště

a odpočívadla a dále na veřejnou infrastrukturu, která není primárně budována pro potřeby turistů. (Palatková & Zichová, 2011)

2.2.4 NABÍDKA DOPRAVY V DESTINACI

Nabídka dopravy zahrnuje širokou škálu režimů přes vyspělou infrastrukturu v podobě letišť až po systém autobusových sítí v rámci města. Doprava je základním nástrojem účastníků cestovního ruchu pro jejich pohyb po městě, návštěvy městských památek, návratu do ubytovacích zařízení a podobně. (Albalade & Bel, 2010)

Nabídková strana dopravy ve vztahu k cestovnímu ruchu obecně souvisí se schopností firem poskytovat adekvátní úroveň služeb k obsluze uzlů a připojených sítí. Na nabídku lze pohlížet z makro hlediska jako na trh, v rámci něž daný způsob dopravy funguje nebo z mikro hlediska jako na střet nebo soulad s poptávkou. (Duval, 2007)

Ve vztahu k **nabídkové stránce dopravy v cestovním ruchu** lze dle Knowlese a kol. (2008) identifikovat čtyři obecné prostorově vyjádřené role:

- propojení zdrojového trhu s hostitelskou destinací,
- poskytování mobility a přístupu v rámci daného území,
- poskytování mobility a přístupu v rámci vlastní turistické atrakce,
- usnadnění pohybu po rekreačních trasách poskytujících zážitky.

V případě první z rolí nemohou být způsoby dopravy či její infrastruktura zcela navrženy pro účely turistů. Co se týče třetího bodu, pak je nutné zmínit, že přepravní požadavky na jednotlivé turistické atrakce mohou být značně specifické či jedinečné. V případě čtvrtého bodu doprava sama o sobě doplňuje nebo přímo vytváří turistickou atrakci. Příkladem mohou být historické parní lokomotivy. (Knowles a kol., 2008)

2.2.5 POPTÁVKA PO CESTOVNÍM RUCHU

Poptávku v cestovním ruchu lze chápat jako projev potřeb účastníka cestovního ruchu podložený koupěschopností, jinak řečeno jako ochotu účastníka cestovního ruchu směniti určité množství peněz za statky cestovního ruchu. (Palatková & Zichová, 2011)

Současné trendy **poptávky v cestovním ruchu** podle Palatkové a Zichové (2011) hovoří mimo jiné o změně poměru masových turistů k turistům nezávislým nebo

chceme – li individuálním. Příčinu tohoto trendu lze spatřovat i v rozvoji dopravních technologií.

2.2.6 POPTÁVKA PO DESTINACI

Pro každého, kdo se zabývá cestovním ruchem, je podle Goeldnera a Ritchieho (2009) jedním ze základních bodů zájmu **poptávka po dané destinaci**, konkrétně kolik návštěvníků dorazilo, jakými dopravními prostředky, jak dlouho v destinaci pobýli a v jakém typu ubytovacího zařízení a kolik peněz utratili.

S **poptávkou po destinaci** souvisí podle Goeldnera a Ritchieho (2009) pojem ekonomická vzdálenost vyjadřující souvislost mezi časem a náklady vynaloženými na cestu z místa trvalého bydliště do destinace, v destinaci a na cestu zpět. Čím je ekonomická vzdálenost vyšší, tím vyšší je i odolnost vůči návštěvě dané destinace a tudíž nižší poptávka.

2.2.7 POPTÁVKA PO DOPRAVĚ V DESTINACI

Poptávka po dopravě představuje pro ekonomy poptávku odvozenou. To znamená, že doprava jako služba nebo funkce není poptávána čistě proto, co představuje, ale proto, co může učinit. (Bamford & Grant, 2006)

Poptávku po dopravě lze podle Duvala (2007) vyjádřit jako funkci $E_i = f(D_i, A_i, T_i)$, kde E_i představuje *celkové výdaje za dovolenou v dané destinaci*, D_i jsou *nepředepsané výdaje*, A_i jsou *výdaje za ubytování* a T_i *náklady na dopravu*. spojení dopravní nabídky a poptávky

Za nejdůležitější **spojovací článek mezi dopravní nabídkou a poptávkou** lze dle Palatkové a Zichové (2011) považovat dopravní infrastrukturu umožňující vnější dopravní dostupnost destinace.

2.2.8 PLÁNOVÁNÍ DOPRAVY

Dopravní plánování je vždy součástí využití území, tedy územního plánování. (Bártová & Růžička, 2008)

Goeldner a Ritchie (2009) doporučují při **plánování dopravy** v destinaci následující činnosti:

- nepřetržitá detailní studie dopravy užívané pro cestovní ruch počítající s nezbytnými vylepšení a rozšíření;
- zavedení plánu cest vztahujících se k cestovnímu ruchu, je – li to nutné, pak stavění nových komunikací, oprava těch komunikací, které se nachází v nevyhovujícím stavu a zlepšování systému dopravního značení;
- zlepšení železniční dopravy nejen mezi důležitými centry, ale i na kratších vzdálenostech;
- zlepšení stavu hraničních přechodů, zvětšování jejich kapacity k zajištění hladšího překračování státních hranic a pohybu přicházejících a odcházejících návštěvníků;
- poskytování odpovídajících služeb v letecké dopravě;
- plánování přístavů a marín užívaných v cestovním ruchu;
- rozšíření autoslužeb pro návštěvníky, kteří přiletí nebo příplují.

Plánování městské veřejné dopravy je zřídka ovlivněno plánováním cestovního ruchu. Soustředí se zejména na potřeby místních obyvatel spíše než na množství a požadavky návštěvníků, pro něž tudíž nemusí být výsledný systém městské veřejné dopravy zcela ideální. (Thompson & Schofield, 2007)

Albalate a Bel (2010) tvrdí, že osoby odpovědné za **plánování veřejné dopravy** musí brát v úvahu dva následující cíle:

- poskytovat efektivní a pohodlný dopravní systém k zajištění potřeb účastníků cestovního ruchu a maximalizovat výhody plynoucí z jejich pobytu;
- minimalizovat negativní externality zejména v podobě přetížení během turistické sezóny.

2.3 TRENDY V DOPRAVĚ

2.3.1 SOUČASNÉ SVĚTOVÉ TRENDY

Trend světové dopravy podle Zuryňka a kol. (2008) harmonicky spojuje rychlost, bezpečnost, hospodárnost a v osobní dopravě k nim přidává požadavek pohodlí a kulturnosti cestování.

Současné **dopravní trendy** ohrožují podle Bártové a Růžičky (2008) kulturu a prostředí evropských historických měst. Plánování musí na tato ohrožení reagovat, aby se zlepšila dopravní dostupnost a zároveň kvalita životního prostředí. Řešením by měla být politika vybudování transevropských dopravních sítí (TEN).

2.3.2 UDRŽITELNÁ DOPRAVA

Podle Knowlese a kol. (2008) neexistuje jasně stanovená definice **udržitelné dopravy**, nicméně tento pojem lze vysvětlit jako dopravní systém, který je sám o sobě schopen života v ekonomickém, environmentálním a sociálním smyslu a který nebrání celkové udržitelnosti společnosti.

Pro rozvoj politiky územního rozvoje a jeho financování jsou nejvýznamnější opatření TEN (politiky vybudování transevropských dopravních sítí) zaměřená na dobře fungující a **trvale udržitelný dopravní systém**. Velká část investic v rámci TEN byla vynaložena na výstavbu rychlostních železničních koridorů sloužících k lepší propojenosti měst s doposud špatným spojením. (Bártová & Růžička, 2008)

2.3.3 DOPRAVA A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Doprava, ať už jakákoli, vytváří řadu ekonomických a sociálních výhod, a rovněž širokou škálu přímých či nepřímých dopadů na životní prostředí. Jasným příkladem je vysoká **spotřeba neobnovitelných zdrojů** užívaných jak k výrobě vozidel, tak k budování samotné dopravní infrastruktury. Konkrétně silniční doprava je pak **významným zdrojem škodlivin** v podobě plynů dále negativně ovlivňuje životní prostředí **nadměrnou hlučností** a má neblahý **vliv na živá společenstva a ekosystémy**. Na vliv dopravy na životní prostředí můžeme nahlížet ze dvou hledisek. Prvním z nich je hledisko přímých fyzikálních dopadů v podobě emisí, hluku, záboru půdy, odpadů a dalších. Druhé hledisko souvisí se změnou životního stylu způsobujícího **nárůst individuálního motorismu**, tedy zvyšující se počet majitelů automobilů. (Knowles a kol., 2008)

Becker a kol. (2008) poukazují ve své publikaci na to, že dopravní sektor v rozvinutých zemích vede ke **značnému využívání zdrojů**. Doprava potřebuje pro své fungování prostor. Území, které využíváme pro dopravu, obvykle nelze využít jiným způsobem. Často se proto hovoří o **záboru prostoru či území** dopravou. Spotřebě

energie v silniční dopravě dominuje přímá **spotřeba pohonných hmot**, podíl má ovšem i samotné **zásobování palivem**, značnou část spotřeby energie představuje i **budování a provoz nezbytné infrastruktury**.

Hlavními aktivitami lidské společnosti, které nejvíce zatěžují klimatický systém planety, jsou podle Beckera a kol. (2008) spalování fosilních paliv, odlesňování, zemědělská činnost a změna využívání krajiny. Doprava se na změně klimatu podílí zejména **spalováním fosilních paliv**, stále vážnějším problémem se však stávají i **emise oxidu dusičitého** z výroby biopaliv a **oxidy dusíku** z letecké dopravy. Hlavním skleníkovým plynem ze sektoru dopravy je **oxid uhličitý**, který vzniká nejen spalováním paliv, ale také při budování, údržbě a recyklaci infrastruktury, automobilů a paliv.

V roce 2005 byl cestovní ruch zodpovědný za 5% všech emisí oxidu uhličitého, 75% z toho způsobila právě **osobní doprava**. Se stále se zvyšujícím tempem růstu mezinárodního cestovního ruchu lze do budoucna počítat s rostoucím příspěvkem tohoto sektoru k tvorbě emisí, což je čím dál tím více v rozporu s globální klimatickou politikou. (Dubois, Peeters, Ceron, & Gössling, 2011)

Goeldner a Ritchie (2009) uvádí, že nárůst dopravy způsobený nárůstem světového cestovního ruchu vytváří tlak na dopravní možnosti a to může mít za následek nepříznivé účinky. Problémy vyvolané těmito nepříznivými účinky se zdají být celosvětovými. Následující z nich zasluhují naléhavou pozornost ze strany tvůrců politik:

- **Dopravní zácpy** – zejména ve velkoměstech hrozí kvůli dopravním zácpám naprostý dopravní kolaps. Dopravní zácpy znamenají nutné zpoždění, a tím i plýtvání času a energie.
- **Bezpečnost a ochrana** – zajištění bezpečnosti a ochrany při přepravě je základním požadavkem cestovního ruchu a postupně nabývá na důležitosti.
- **Životní prostředí** – nárůst dopravy poškozují životní prostředí v místech, která nejsou schopna přijmout dodatečné množství účastníků cestovního ruchu. Při dopravním plánování je třeba vzít v úvahu ekonomické, sociální, kulturní náklady a náklady na přírodní zdroje.

- **Sezónnost** – sezónnost v poptávce po cestovním ruchu může způsobit přelidnění. V takovém okamžiku je třeba brát na ještě větší váhu problémy spojené s dopravními zácpami, bezpečností, ochranou a vlivem na životní prostředí.

Vlivem dopravy na životní prostředí se zabývají autoři Zurynek a kol. (2008). Uvádí, že dopravní sektor ovlivňuje řada aspektů, z nichž je mnohými považován za primární a rozhodující **aspekt ekologický**.

Doprava je podle Zurynka a kol. (2008) velkým spotřebitelem paliv, elektrické energie, mazacích olejů, kaučuku a mnoha dalších materiálů. Růst dopravního sektoru má dopad na okolní prostředí. Jde o řadu ekologických a sociálních účinků na uživatele dopravy a na společnost. Doprava se stává hlavním **spotřebitelem neobnovitelné energie**. Dochází k podstatnému nárůstu **znečištění prostředí** škodlivými látkami produkovanými dopravou. Dalšími formami zatížení prostředí dopravou je **nadměrný hluk** a s ním spojené vibrace mající vliv na stavby, převážně kulturní a historické objekty. Mezi další rizika spojená s dopravou patří také rostoucí **nehodovost**.

Lidé po celé Evropě dávají přednost **automobilu** před veřejnou dopravou, což má dopady na **životní prostředí**. (Horner & Swarbrooke, 2003)

Možná opatření či řešení stávající situace vidí Becker a kol. (2008) ve snižování spotřeby energie v odvětví dopravy díky **změně chování uživatelů dopravy**, například změnou využívání vozidla (spolujízda, nejezdit na krátké vzdálenosti) nebo prostřednictvím **pobídek pro řidiče dopravců** (využití městské, místní a příměstské veřejné dopravy apod.). Negativní vlivy dopravy na životní prostředí lze snížit **omezením objemu dopravy, přechodem na jiný druh dopravy nebo zvýšením efektivity dopravy**.

Velká část škod na životním prostředí vzniká podle Beckera a kol. (2008) proto, že jejich původci přímo nepocítují důsledky svého jednání. K přenesení externích nákladů na jejich původce slouží tyto cenové nástroje – **daně a poplatky a emisní povolenky**. Daně představují příjmy veřejných rozpočtů, jejich účinek na míru znečištění životního prostředí však nelze přesně určit. U emisních povolenek je tento účinek jistý. Emisní povolenky vytváří cenu za znečištění životního prostředí.

Závěrem Becker a kol. (2008) shrnují **opatření na snížení negativních vlivů dopravy** na životní prostředí do čtyř skupin, na takzvaná „4E“, a to:

- *enforcement* – opatření legislativního charakteru,
- *education* – vzdělávání, osvěta a informace,
- *engineering* – projektování a realizace,
- *economy/encouragement* – pobídkové systémy, cenová opatření.

3 CÍL PRÁCE, METODIKA A HYPOTÉZY

3.1 CÍL PRÁCE

Cílem práce je prostřednictvím analýzy zjistit současný stav dopravní obslužnosti na Strakonicku pro potřeby cestovního ruchu včetně jeho zhodnocení.

Na základě analýzy navrhnout opatření ke zlepšení stavu a vytvořit projekt dopravní obslužnosti.

3.2 METODIKA

Práce sestává z analytické, syntetické a aplikační části.

Analytická část byla vytvořena na základě využití sekundárních zdrojů, zejména odborné literatury, strategických dokumentů dostupných na webu a jiných internetových zdrojů. Z informací získaných z uvedených pramenů byla vytvořena literární rešerše a situační analýza zvolené oblasti.

Podklady k syntetické části byly získány z terénního šetření, které probíhalo od konce září do konce prosince roku 2013 osobně a elektronickou formou. Z 246 vyplněných dotazníků, byly vyřazeny ty, jejichž respondenti uvedli, že nikdy nenavštívili danou oblast. Primární data z 232 zbývajících dotazníků byla vyhodnocena pomocí programu Microsoft Excel a dále využita v aplikační části.

Data získaná z terénního šetření posloužila v aplikační části k vytvoření návrhu na zlepšení současného stavu a tvorbě projektu dopravní obslužnosti, k níž ochotně přispěli potřebnými informacemi a materiály pracovníci odboru cestovního ruchu a odboru rozvoje Městského úřadu Strakonice, díky nimž bylo možné zpracovat samotný projekt včetně návrhu jeho financování.

3.3 HYPOTÉZY

Foret a Stávková (2003) definují hypotézu jako výpověď o dosud neprokázaném stavu dvou či více jevů ve zkoumané oblasti, kterou lze testovat. Hypotézy lze členit na deskriptivní a explanační. Zatímco deskriptivní hypotézy pouze popisují daný stav,

explanační hypotézy předpokládají existenci vztahu příčiny a následku mezi sledovanými jevy.

Pro tuto práci byly stanoveny dvě hypotézy:

- 1) Za nejdůležitější kritérium při volbě způsobu dopravy budou respondenti považovat cenu.
- 2) Respondenty nejčastěji voleným způsobem dopravy po Strakonicku bude jízda automobilem. Nejvíce respondentů, kteří takto odpoví, bude ve věkové kategorii 27 – 35 let. Tato skupina se bude na celku podílet nejméně 40%.

V průběhu práce budou tyto hypotézy buďto potvrzeny anebo vyvráceny.

4 SITUAČNÍ ANALÝZA STRAKONICKA

4.1 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Strakonicko je pro účely této práce vymezeno jako správní obvod obce s rozšířenou působností (dále jen SO ORP). Území ležící v západní části Jihočeského kraje přímo sousedí s Plzeňským krajem na západě, se SO ORP Blatná na severu, SO ORP Písek na východě, SO ORP Vodňany na jihovýchodě, SO ORP Prachatice na jihu a SO ORP Vimperk na jihozápadě. SO ORP Strakonice se rozkládá na území velkém 574 km², co do hustoty obyvatel je s počtem 79 obyvatel na km² třetím nejlidnatějším správním obvodem v kraji po Českých Budějovicích a Táboru. Správní obvod zahrnuje 69 obcí¹, z nichž dvě – Strakonice a Volyně mají statut města. (Hruška a kol., 2012)

4.2 NABÍDKA ÚZEMÍ

Strakonicko stejně jako celý Jihočeský kraj oplývá množstvím přírodního a kulturního bohatství. Je zde rozvinutá síť turistických a cykloturistických tras spojujících nejzajímavější místa na území. Ve spojení s hipoturistikou tvoří tato síť základní potenciál pro provozování letní turistiky, která v této oblasti jasně převažuje nad turistikou zimní. I zde stejně jako v celém Jihočeském kraji existuje tradice rybníkářství. Svoji tradici zde má i myslivost. V blízkosti SO ORP Strakonice se nachází národní park Šumava. („Územně analytické podklady...“, 2008)

4.2.1 PŘÍRODNÍ POTENCIÁL

Celé území náleží Českému masívu. Z hlediska geomorfologického členění spadá severní část Strakonicka do Českomoravské subprovincie reprezentované Středočeskou pahorkatinou. Do jižní části oblasti, Volyňska, zasahuje rozsáhlé území Šumavského podhůří. Mezi oba tyto geomorfologické celky, Středočeskou pahorkatinu a Šumavské

¹ Cehnice, Čejetice, Čepřovice, Čestice, Doubravice, Drachkov, Drážov, Drouzetice, Dřešín, Hlupín, Horní Poříčí, Hoslovice, Hoštice, Chrástovice, Jinín, Kalenice, Katovice, Kladruby, Kraselov, Krejnice, Krty-Hradec, Kuřimany, Kváskovice, Libětice, Litochovice, Malenice, Mečichov, Milejovice, Miloňovice, Mnichov, Mutěnice, Nebřehovice, Němčice, Němětice, Nihošovice, Nišovice, Nová Ves, Novosedly, Osek, Paračov, Pracejovice, Přední Zborovice, Předslavice, Přechovice, Přešovice, Radějovice, Radomyšl, Radošovice, Rovná, Řepice, Skály, Slaník, Sousedovice, Strakonice, Strašice, Strunkovice nad Volyňkou, Střelské Hoštice, Štěchovice, Štěkeň, Třebohostice, Třešovice, Úlehle, Únice, Vacovice, Velká Turná, Volenice, Volyně, Zahorčice, Zvotoky

podhůří, zasahuje podél města Strakonice ještě Českobudějovická pánev. („Strategická analýza území...“, 2006)

Území Strakonicka není bohaté na nerostné suroviny. Nachází se zde spíše suroviny stavební, a to především stavební kámen, vápenec, žula a šterkopísky. Zajímavostí je výskyt chráněných ložiskových území zlatonosně rudy – zlata. (Hruška a kol., 2012)

Z klimatického hlediska se Strakonicko dělí na oblast mírně teplou a mírně suchou s převážně mírnou zimou a oblast mírně teplou a mírně vlhkou. („Strategická analýza území...“, 2006)

Strakonicko náleží k povodí řeky Otavy, která na zmíněné území přitéká od Horažďovic, protéká Střelskými Hořticemi, Katovicemi, Strakonicemi, aby pak území opustila za obcí Čejetice. („Strategická analýza území...“, 2006)

Otava tvoří přirozenou přírodní osu Strakonic. Je dlouhá 113 kilometrů. V minulosti proslula rýžováním zlata a získáváním perel z perlorodek říčních. Sloužila rovněž k voroplavbě. („Řeka Otava“, n.d.)

Dalšími významnými toky na území jsou Březovský a Novosedelský potok a v neposlední řadě řeka Volyňka ústící do Otavy ve Strakonicích. K nejvýznamnějším rybníkům na území patří Velkohorský rybník, severně od Strakonic leží Horní a Dolní Řepický rybník. („Strategická analýza území...“, 2006)

V popisovaném území se vyskytuje poměrně běžně lovná zvěř – srnčí, koroptve, bažanti, zajíci i černá zvěř. Zcela běžně zde lze spatřit strakapouda velkého, sojku obecnou či kukačku obecnou. Z plazů a obojživelníků žijí na území skokan hnědý, ropucha obecná, rosnička, ještěrka živorodá, slepýš křehký či užovka obojkovitá. Běžně vyskytujícími se šelmami jsou kuna lesní, hranostaj, lasice kolčava i tchoř tmavý. Hojně se tu vyskytuje i liška obecná. („Program sociálního a ekonomického...“, 2000)

Flora byla na území původně reprezentována listnatými lesy se zastoupením dubu, břízy či lípy, ty však byly postupně nahrazeny ekonomicky výnosnějším smrkem. Nejběžněji se vyskytujícími zástupci květeny na území jsou jetel, divizny, trnky, hlohy, lísky, plané růže, břízy, osiky, jeřáby a jívy. Podrost ve smrkových lesích tvoří hlavně borůvka, brusinka a vřes, přeslička či ostřice. V bukových lesích najdeme hluchavku

žlutou, vraní oko či konvalinku vonnou. V okolí obce Rovná se nachází chráněné naleziště hořce jarního. („Program sociálního a ekonomického...“, 2000)

Chráněná území

- Národní přírodní památka – Rovná
- Přírodní rezervace – Bažantnice u Pracejovic, Kněží hora, Kovašínské louky, Kuřidlo, Míchov
- Přírodní památky – Chvalšovické pastviny, Kozlovská stráž, Na opukách, Na vysokém, Pastvina u Přešťovic, Pastvina u Zahorčic, Ryšovy, Sedlina, Tůně u Hajské

(„Strategická analýza území...“, 2006)

4.2.2 KULTURNĚ – HISTORICKÝ POTENCIÁL

Strakonicko oplývá celou řadou kulturně – historických památek, z nichž zřejmě nejznámější a nejvýznamnější je Strakonický hrad, národní kulturní památka, jehož výstavba je datována do 13. Století.

Hrad byl původně ve vlastnictví Bavorů ze Strakonice, ti však jeho část darovali rytířskému řádu johanitů, kteří zde sídlili dlouhých sedm set let. Z architektonického hlediska je Strakonický hrad jedinečný díky propojení církevní a světské architektury v poměrně raném období. (Michálek a kol., 2002)

Součástí hradu jsou kapitulní síň, věže Rumpál a Jelenka nebo kostel sv. Prokopa. Hrad se pyšní třemi nádvořími. Novinkou je hradní safari.

Dalšími památkami z kategorie hrady, zámky a tvrze na území Strakonicka jsou tvrz Cehnice, zřícenina hradu Helfenburk, hrad Střela, zámky Čestice, Němčice, Nihošovice, Kladruby, Střelské Hoštice a Štěkeň. („Strategická analýza území...“, 2006)

Součástí hradního areálu ve Strakonících je i Muzeum středního Pootaví Strakonice se stálou expozicí i s příležitostnými výstavami. Mezi další muzea stojící za návštěvu patří Muzeum řeky Otavy a voroplavby ve Střelských Hošticích, Muzeum selského statku Volyně a Městské muzeum Volyně.

V poslední době velmi oblíbenou atraktivitou na území Strakonicka je nejstarší dochovaný vodní mlýn v Česku v obci Hoslovice. Jedná se o komplex tří staveb – mlýnice s obytnou částí, chlívů s kolnou a stodoly – obklopených nádhernou přírodou. („Středověký vodní mlýn,“ 2011). Návštěva mlýna spolu s vyprávěním průvodce přenesou návštěvníky do dob dávno minulých. Při akcích zde pořádaných si návštěvníci mají možnost vyzkoušet i řadu původních řemesel.

Na Strakonicku je zastoupena i lidová architektura. Přímo ve městě Strakonice ji představují Masné krámy a Papežovy domy. Další ukázkou lidových staveb jsou zechovické statky, skupina kamenných stodol ve Střelskohoštické Lhotě a stavby v obcích Předslavice, Litochovice a Vepřovice na Volyňsku. („Strategická analýza území...,“ 2006)

Památkově chráněné objekty reprezentující selské baroko se nacházející v obcích Radošovice, Štěkeň, Řepice, Volenice, Střelskohoštická Lhota, Štěchovice, Radomyšl, Přechovice, Makarov, Novosedly, Mutěnice, Litochovice, Katovice, Hoštice u Volyně, Chrástovice a Čepřovice. („Územně analytické podklady...,“ 2008)

Mezi zástupce sakrálních památek na území patří kostel sv. Prokopa na Strakonickém hradě, kostel sv. Markéty ve Strakonících, kostel Všech svatých ve Volyni, kostel sv. Filipa a Jakuba v Katovicích, kostel sv. Mikuláše ve Štěkni a mnoho dalších. („Strategická analýza území...,“ 2006)

Co se týče ochrany památek na území Strakonicka, pak ta zahrnuje především městskou památkovou zónu ve Volyni, vesnickou památkovou rezervaci v Nahořanech a vesnické památkové zóny v obcích Kváskovice, Jiřetice, Koječín a Zechovice. Mezi nemovitě národní kulturní památky patří například Rennerovy sady ve Strakonících a rýžoviště zlata v městské části Hajska ve Strakonících. (Hruška a kol., 2012)

4.2.3 KULTURNĚ – SPOLEČENSKÉ AKCE

Mezi nejvýznamnější kulturně – společenské akce na území Strakonicka patří bezesporu Mezinárodní dudácký festival, pořádaný vždy v sudý rok na konci srpna, s bohatým programem a s tradiční účastí souborů z mnoha zahraničních zemí, z nichž mezi nejoblíbenější patří již po řadu let účastníci ze Skotska, Francie nebo Španělska.

Další významnou akcí na území Strakonicka, respektive Volyňska, je celorepublikově proslulá Stodola Michala Tučného, festival pro příznivce country hudby, pořádaná rok co rok v letních měsících v Hořticích u Volyně.

Další kulturně – společenské akce na Strakonicku – Jamboree, festival pro příznivce folkové hudby, Salve vita, Salve caritas – hudební festival mentálně a zdravotně postižených, Skupovy Strakonice – tradiční loutkářská přehlídka, Mistrovství Čech mažoretkových skupin a řada dalších.

4.2.4 ZÁKLADNÍ INFRASTRUKTURA CESTOVNÍHO RUCHU

Český statistický úřad eviduje k roku 2012 v rámci SO ORP Strakonice 36 hromadných ubytovacích zařízení s 663 pokoji, 2000 lůžky a 741 místy pro stany a karavany. Nejvíce hromadných ubytovacích zařízení najdeme v kategorii penzion a kemp. („Hromadná ubytovací zařízení...“, 2013)

Stravovací služby jsou na Strakonicku zastoupeny celou řadou zařízení nejrůznějších kategorií, z nichž nejčetnější jsou restaurace a rychlá občerstvení.

4.2.5 DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA CESTOVNÍHO RUCHU

Na území Strakonicka funguje celá řada cestovních kanceláří a agentur, převážně zaměřených na výjezdový cestovní ruch, nicméně nalezneme zde i agentury zprostředkávající zájezdy po České republice.

O informovanost návštěvníků se jen ve Strakonici starají dvě turistická informační centra. Městské informační centrum Strakonice se sídlem na Velkém náměstí je certifikované podle standardu agentury CzechTourism a je členem Asociace turistických informačních center České republiky (A.T.I.C. ČR) s certifikátem kategorie B. Provozní doba v sezóně od května do září je šest dní v týdnu, od pondělí do soboty. Mimo hlavní sezónu od října do dubna je provozní doba pětidenní. („Informační centrum,“ n.d.)

Druhým strakonickým informačním centrem je Regionální turistické informační centrum Ciao... Strakonice, rovněž člen A. T. I. C. ČR. I město Volyně má své Městské informační centrum, sídlící na volyňském náměstí v historické budově radnice.

Možnosti sportovně – rekreačního vyžití na Strakonicku jsou značné. Na své si přijdou milovníci atletiky, fotbalu, házené, jízdy na in – linech, ke sportovnímu vyžití slouží sportovní hala, zimní stadion a plavecký stadion ve Strakonících, v jehož blízkosti se nachází i skatepark. Pro tenisové nadšence je zde možnost pronajmutí tenisových kurtů. Na své si přijdou i milovníci wellness, kteří mohou navštívit saunu. Posílit tělo mohou návštěvníci například v některém z místních fitness. Samozřejmě na území Strakonicka funguje řada půjčoven kol či lodí.

Za zvláštní zmínku stojí městská plovárna ve Volyni – kulturní památka, jejíž atmosféra a vybavení stále připomínají čtyřicátá léta minulého století, kdy plovárna vznikla. V České republice je toto koupaliště jediným svého druhu. („Koupaliště – kulturní památka,“ 2008)

Mezi nejvýznamnější kulturně – společenská zařízení řadíme jistě ta strakonická, zejména pak Městské kulturní středisko Strakonice – Dům kultury, kde se každý měsíc pořádá celá řada kulturních akcí, od divadelních představení či koncertů po besedy se známými osobnostmi. Areál Strakonického hradu disponuje sály, nejen výstavními, kde se rovněž pořádají besedy se známými osobnostmi a dalšími zajímavými hosty. Jen ve Strakonících jsou k dispozici hned tři kina. Zajímavé akce pořádá i Šmidingerova knihovna.

4.2.6 DOPRAVA JAKO SOUČÁST VŠEOBECNÉ INFRASTRUKTURY

Všeobecná infrastruktura je z hlediska tématu práce nejdůležitější součástí situační analýzy Strakonicka, právě proto, že v sobě zahrnuje dopravu a dopravní dostupnost území.

Mezi republikové priority území SO ORP Strakonice patří mimo jiné tvorba podmínek pro zlepšování jeho dostupnosti, a to rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví. Dalšími prioritami jsou tvorba podmínek pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování ochrany před hlukem a emisemi, s čímž souvisí i tvorba podmínek pro environmentálně šetrné formy dopravy (železniční, cyklistická). (Hruška a kol., 2012)

SO ORP Strakonice spadá do rozvojové oblasti Písecko – Strakonicko. Mezi hlavní zásady při rozhodování o změnách území dle návrhu Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje pro tuto oblast patří mimo jiné podpora kapacitního dopravního napojení na významné mezinárodní a vnitrostátní silniční a železniční tahy s vazbou na Středočeský a Plzeňský kraj a Německo. Návrh Zásad dále stanovuje úkoly jako řešení územní souvislosti upřesněného koridoru rychlostní silnice R4 a kapacitní silnice I/4 a dále koridorů silnic I. třídy (I/20 směr Plzeň a I/22 směr Klatovy) a železnice ČD 190 směr Plzeň. Dalším úkolem je zpřesnění rozsahu zastavitelných ploch a stanovení pravidel pro jejich využití včetně dopravního napojení a napojení na veřejnou technickou infrastrukturu. (Hruška a kol., 2012)

4.2.7 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ SITUACE NA ÚZEMÍ SO ORP STRAKONICE

Mezi silné stránky dopravní infrastruktury na Strakonicku patří existence silnice I/4 spojující Strakonice s Prahou a Německem, vysoká hustota silniční sítě, dobrá dostupnost obce Strakonice hromadnou dopravou, bohatá železniční síť (zejména železniční trať číslo 190 spojující Plzeň s Českými Budějovicemi) a existence veřejného vnitrostátního letiště. Naopak slabými stránkami území jsou hluk v obcích způsobený hlavně tranzitní dopravou, prašnost v obcích způsobená stejným činitelem a vysoká intenzita dopravy v obci Strakonice. (Hruška a kol., 2012)

Problémy s hlukem a prašností se týkají zejména obcí Volyně, Přechem, Strunkovice nad Volyňkou, Cehnice, Strakonice, Rovná a Katovice, kterými prochází silnice I. třídy. Obce Dřešín, Čestice, Volyně, Hlupín, Radomyšl a Strakonice mají zhoršené životní podmínky kvůli silnicím II. třídy. (Hruška a kol., 2012)

Jako příležitosti jsou vnímány výstavba nových obchvatů a přeložek na silnicích I. a II. tříd s cílem snížit hlučnost a prašnost a výstavba protihlukových stěn. Hlavní hrozbou by bylo neřešení problémů se silnicemi I. a II. třídy procházejícími obcemi. (Hruška a kol., 2012)

4.2.8 SILNIČNÍ DOPRAVA

Oblast SO ORP Strakonice je velice dobře dostupná díky křižovatce dvou silnic I. třídy (I/4 spojující Prahu se Strakonice a Německem a I/22 spojující Domažlice,

Klatovy, Horažďovice, Strakonice a Vodňany). Hlavním problémem silniční dopravy na území je častý průchod dvou nejdůležitějších silnic (I/4 a I/22) obcemi, což způsobuje hlučnost a prašné prostředí. Vznikají proto záměry na řešení tohoto problému zejména v podobě výstavby obchvatů. (Hruška a kol., 2012)

Významné silniční komunikace na území:

- I/4 Praha – Strakonice – SRN
- I/22 Domažlice – Klatovy – Horažďovice – Strakonice – Vodňany
- II/139 Horažďovice – Radomyšl – Písek
- II/140 Písek – Putim – Drahonice – Bavorov
- II/169 Horažďovice – Rabí – Sušice – Horská Kvilda – Kvilda
- II/170 Němětice – Čestice – Vacov – Zdíkovec
- II/171 Janovice nad Úhlavou – Strážov – Běšiny – Petrovice u Sušice – Sušice – Strašín – Vacov – Čkyně
- II/172 Katovice – Volenice – Mačice – Strašín
- II/173 Blatná – Sedlice – Radomyšl – Strakonice

(Hruška a kol., 2012)

Na území SO ORP Strakonice funguje veřejná hromadná doprava zajišťovaná převážně společností ČSAD STTRANS a. s. Ta zajišťuje více než pět set spojů po území Jihočeského kraje pomocí téměř čtyřiceti linek, z toho dvou linek dálkových. Společnost zajišťuje rovněž městskou hromadnou dopravu v obci Strakonice a přilehlých obcích. (Hruška a kol., 2012)

Městská hromadná doprava ve Strakonici prošla před nedávnem změnami nejen v jízdních řádech, ale především v počtu linek. S platností od 1. 7. 2013 jsou provozovány tyto čtyři linky městské hromadné dopravy:

- MHD 1 – 385001 na trase Strakonice, železniční stanice – Strakonice, Sídliště – Strakonice, Starý Dražejov
- MHD 2 – 385002 na trase Strakonice, Modlešovice – Strakonice, Hajská – Strakonice, železniční stanice
- MHD 3 – 385003 na trase Strakonice, železniční stanice – Strakonice, Nový Dražejov – Katovice

- MHD 4 – 385004 na trase Strakonice, Modlešovice – Strakonice, železniční stanice – Strakonice, ulice Tisová – Strakonice, Starý Dražejov

(„MHD Jízdní řády,“ 2013)

4.2.9 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Bezproblémovou dopravní dostupnost území zajišťuje také železniční doprava, zejména trať číslo 190 spojující Plzeň s Českými Budějovicemi. Dalšími tratěmi vedoucími z a do Strakonice jsou trať číslo 198 Strakonice – Volary a trať číslo 203 Březnice – Blatná – Strakonice. (Hruška a kol., 2012)

4.2.10 LETECKÁ DOPRAVA

Na území SO ORP Strakonice se nachází veřejné vnitrostátní letiště s názvem Letiště Strakonice (kód ICAO Mezinárodní organizace pro civilní letectví LKST), jehož provozovatelem je aeroklub Strakonice nabízející rezidentům i návštěvníkům vyhlídkové lety nad Strakonice. Atraktivitou pro návštěvníky mohou být letecké dny. (Hruška a kol., 2012)

4.2.11 VODNÍ DOPRAVA

Územím SO ORP Strakonice protéká řeka Otava, samotné město Strakonice leží na soutoku řek Otavy a Volyňky. Řeka Otava není využívána ke každodenní přepravě osob, pouze pro vodáckou turistiku. Právě vodácké sporty slouží návštěvníkům ke zpříjemnění krátkodobé rekreace na sjízdných úsecích Horažďovice – Strakonice a Strakonice – Čejetice. (Hruška a kol., 2012)

4.2.12 DALŠÍ DRUHY DOPRAVY

Pro milovníky cyklistiky nabízí Strakonicko celkem patnáct cyklotras procházejících územím a další v blízkém okolí.

Mezi cyklotrasy procházející územím Strakonicka patří následující:

- Trasa č. 1045 Strakonice – Písek
- Trasa č. 1062 Březnice – Strakonice
- Trasa č. 1063 Uzeničky – Lnáře

- Trasa č. 1064 Lnáře – křižovatka s trasou č. 1062 Březnice – Strakonice
- Trasa č. 1065 křižovatka s trasou č. 312 Blatná – Horažďovice
- Trasa č. 1066 Horažďovice – Strakonice
- Trasa č. 1067 Radomyšl – Čejetice
- Trasa č. 1068 Strakonice – Vacov
- Trasa č. 1069 Horažďovice – Hoslovice
- Trasa č. 1070 Mutěnice – Paračov
- Trasa č. 1071 Vacov – Volyně
- Trasa č. 1072 Čepřovice – Sudoměř
- Trasa č. 1112 Volyně – Bavorov
- Trasa č. 121 Soběšice – Husinec
- Trasa č. 312 Blatná – Horažďovice

(„Cykloturistika,“ n.d.)

V rámci Strategického plánu rozvoje města Strakonice na roky 2010 – 2025 jsou naplánovány následující aktivity týkající se zlepšení stavu dopravní infrastruktury, konkrétně pak cykloturistiky:

- Rozšiřování kolostavů na území města Strakonice
- Studie cyklostezky a cyklotrasy na území města Strakonice
- Cyklostezka mezi mostem Jana Palacha a mostem v Ellerově ulici včetně lávky pro pěší a cyklisty
- Cyklostezka Nový Dražejov – Katovice
- Cyklostezka Strakonice – Přešťovice
- Lávka pro pěší a cyklisty pod soutokem Otavy s Volyňkou
- Lávka pro pěší a cyklisty v Novém Dražejově

(„Strategický plán rozvoje...,“ 2010)

Pěší turistiku si návštěvníci mohou okořenit návštěvou řady zajímavých míst v okolí. Projít si mohou například dvě naučné stezky nacházející se na území – naučnou stezku Podskalí a naučnou stezku Švandy dudáka.

V poslední době se na území Strakonicka těší oblibě hipoturistika provozovaná především v obcích Volenice, Volyně, Čestice a Malenice. (Hruška a kol., 2012)

Zpestřením nejen pro rezidenty, ale i pro návštěvníky Strakonicka mohou být silvestrovské jízdy zvláštních vlaků pořádané Stifterovým pošumavským železničním spolkem Vimperk. Zvláštní vlak vyjíždí z Vimperka, zastavuje i ve Strakonících a cílem jeho cesty je nejvýše položená železniční stanice v Čechách Kubova Huť, kde na cestující čeká bohatý doprovodný program. V roce 2011 byl tématem speciální jízdy Cirkusový vlak, v roce 2012 Vlak sedmi moří, tématem roku 2013 se stal Detektivní vlak, aneb vražda v Orient expresu. (Šlégr & Stifterův pošumavský železniční spolek Vimperk, 2012; „Akce spolku 2013,“ 2013)

4.2.13 PROJEKTY V OBLASTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY PRO POTŘEBY CESTOVNÍHO RUCHU NA STRAKONICKU

Od prosince roku 2005 do srpna roku 2006 byl na území Strakonicka realizován projekt **Hrad Strakonice – infrastruktura cestovního ruchu**, jehož hlavním cílem bylo **zlepšení dopravní infrastruktury v areálu hradu**. Konkrétně došlo k rekonstrukci komunikací, vozovky a autobusové zastávky, kompletní rekonstrukci parkoviště, vytvoření nových parkovacích míst, rekonstrukci chodníků a prodloužení komunikace k řece, díky níž byl umožněn přístup vodákům na hrad. („Hrad Strakonice – infrastruktura...,“ n.d.)

Celkový rozpočet tohoto projektu vyšel na **33 988 185 Kč**. Příspěvky ze státního rozpočtu, Evropského fondu regionálního rozvoje (dále jen ERDF) a rozpočtu města činily shodně 33,3% celkové sumy, tedy 9 520 500 Kč. („Hrad Strakonice – infrastruktura...,“ n.d.)

Dalším projektem realizovaným na Strakonicku v období duben až září 2006 byl projekt s názvem **Otavská cyklistická stezka** podpořen z Programu Iniciativy Společenství INTERREG IIIA Česká republika – Svobodný stát Bavorsko, Priorita 1 – Hospodářský rozvoj, Opatření 1.2 Cestovní ruch, volný čas a rekreace. Obsahem tohoto projektu bylo **vybudování doprovodné infrastruktury pro rozvoj cykloturistiky**, konkrétně realizaci informačních a odpočinkových bodů na Otavské cyklostezce a její propojení s rakouskou a bavorskou stranou pro bezpečné a pohodlné cestování přes hranice. („Otavská cyklistická stezka,“ n.d.)

Celkový rozpočet projektu se vyšplhal na **1 203 566 Kč**, z toho příspěvek státního rozpočtu činil 60 178 Kč, příspěvek ERDF činil 902 674 Kč a město Strakonice přispělo k celkovému financování částkou 240 714 Kč. („Otavská cyklistická stezka,“ n.d.)

Projekt **Lávka u strakonického hradu**, jehož cílem bylo posílit **provázanost městských atraktivit**, probíhal v rozmezí ledna až listopadu roku 2009. Projekt byl spolufinancován ERDF v rámci Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad, prioritní osa 3 – Rozvoj cestovního ruchu, oblast podpory 3.1 – Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu. V rámci projektu došlo k **výstavbě lávky pro pěší a cyklisty** přes řeku Otavu v těsné blízkosti Strakonického hradu a k propojení tohoto úseku se stávajícími cyklotrasami. („Lávka u Strakonického hradu...“, n.d.)

Z celkového rozpočtu projektu činícího **49 869 191 Kč** přispěl ERDF částkou 46 129 000, 99 Kč, což činilo 92,5% všech způsobilých výdajů. Zbytek byl financován z rozpočtu města Strakonice. („Lávka u Strakonického hradu...“, n.d.)

Stejně jako předešlý projekt tak i projekt **Cyklotrasa Volyňka**, jehož bylo město Strakonice partnerem, byl spolufinancován ERDF v rámci Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad. Cílem projektu probíhajícího v měsících srpen až listopad roku 2013 bylo **vyznačení liniové cyklotrasy** o délce 42 km od pramenů řeky Volyňky až po její soutok s řekou Otavou v centru Strakonice. Došlo tak k **propojení nejfrekventovanějších jihočeských cyklotras** Vltavské a Otavské. („Město Strakonice je...“, n.d.)

Rozpočet tohoto projektu byl vyčíslen na **2 100 000 Kč**. Příspěvek regionálního operačního programu činil 85% způsobilých výdajů, tedy 1 785 000 Kč. Město Strakonice se na výši rozpočtu podílelo částkou 105 000 Kč stejně jako města Volyně a Vimperk. („Město Strakonice je...“, n.d.)

5 TERÉNNÍ ŠETŘENÍ

5.1 CHARAKTERISTIKA DOTAZNÍKU

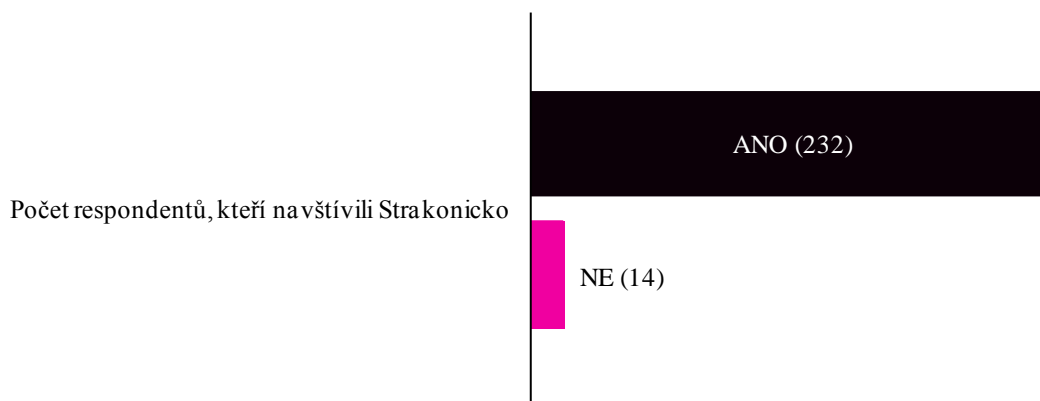
Dotazník s názvem **Dopravní obslužnost Strakonicka pro potřeby cestovního ruchu**² byl sestaven pomocí internetového serveru Survio (<http://www.survio.com>), obsahoval 35 otázek a mezi respondenty byl distribuován osobně a elektronickou formou. Odpovědi byly shromažďovány od konce září do konce prosince roku 2013. Celkem bylo vyplněno 246 dotazníků. Na následujících stránkách jsou použita data z těch dotazníků, kde respondenti u první otázky, která zněla, zda již někdy navštívili Strakonicko, odpověděli „Ano“, tedy z 232 dotazníků. Data byla zpracována a vyhodnocena pomocí programu Microsoft Excel.

5.2 VÝSLEDKY TERÉNNÍHO ŠETŘENÍ

5.2.1 OTÁZKY NA ÚVOD

Otázka č. 1: Navštívil/a jste již někdy Strakonicko?

Obrázek 1: DOTAZNÍK (Otázka č. 1): Počet respondentů, kteří navštívili Strakonicko



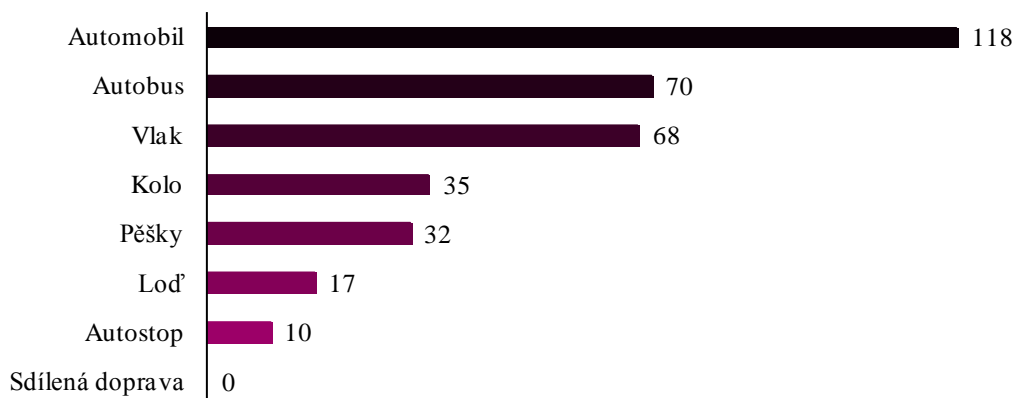
Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Jak vyplývá z obrázku, z celkového počtu 246 respondentů, odpovědělo 232, že Strakonicko již navštívili. Data z těchto 232 dotazníků jsou použita dále.

² Viz kapitola 10 PŘÍLOHY: Příloha č. 1: Dotazník

Otázka č. 2: Jaký způsob dopravy jste využil/a při cestě na Strakonicko? (možno uvést více odpovědí)

Obrázek 2: DOTAZNÍK (Otázka č. 2): Způsob dopravy na Strakonicko



Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Při volbě způsobu dopravy na Strakonicko měli respondenti možnost volby z několika možností, které mohli libovolně kombinovat. Z obrázku vyplývá, že v součtu byl nejčastěji voleným dopravním prostředkem při cestě na Strakonicko automobil, následoval autobus a vlak.

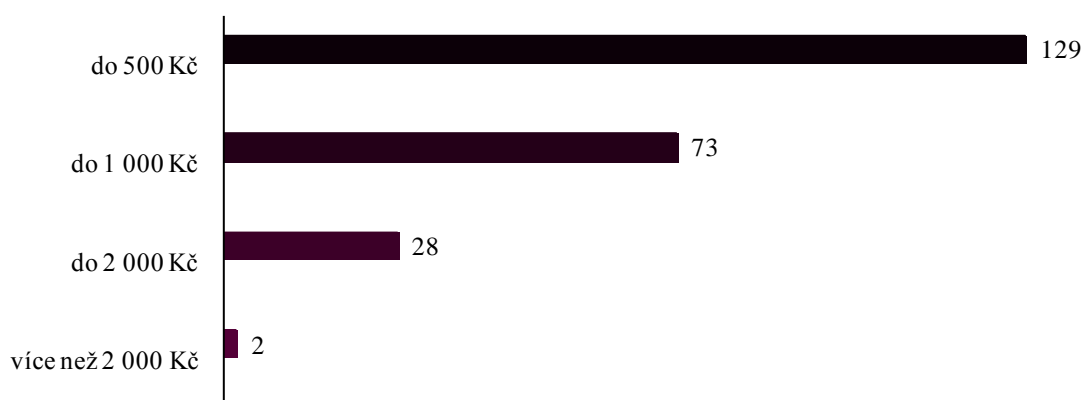
To, že automobil převážil jako způsob dopravy do destinace, může svědčit o dvou skutečnostech, za prvé toto zjištění zcela koresponduje s výsledky otázky č. 4 (viz dále), kde respondenti za nejdůležitější kritérium při volbě dopravního prostředku zvolili pohodlí, za druhé se tím potvrzují skutečnosti uvedené v kapitole 2 LITERÁRNÍ REŠERŠE: Podkapitole 2.3.3 Doprava a životní prostředí (str. 20 – 23) kde řada renomovaných autorů hovoří o nárůstu individuálního motorismu jako jednoho z posledních trendů v dopravě.

Poněkud netradičně se může jevit způsob dopravy lodí, který zvolilo 17 respondentů, nicméně právě tento způsob dopravy byl podpořen zlepšením stávajícího stavu dopravní infrastruktury Strakonického hradu³, jehož součástí bylo i prodloužení komunikace k řece, čímž byl usnadněn přístup vodákům do hradu. Navíc řeka Otava, pramenící soutokem řek Vydry a Křemelné na Šumavě, patří k známým splavným řekám v České republice, a proto nebyl v dotazování opomenut ani tento způsob dopravy.

³ Viz kapitola 4 SITUAČNÍ ANALÝZA STRAKONICKA: Podkapitola 4.2.13 Projekty v oblasti dopravní infrastruktury pro potřeby cestovního ruchu na Strakonicku, str. 36

Otázka č. 3: Kolik jste utratil/a za dopravu do destinace?

Obrázek 3: DOTAZNÍK (Otázka č. 3): Útrata za dopravu do destinace

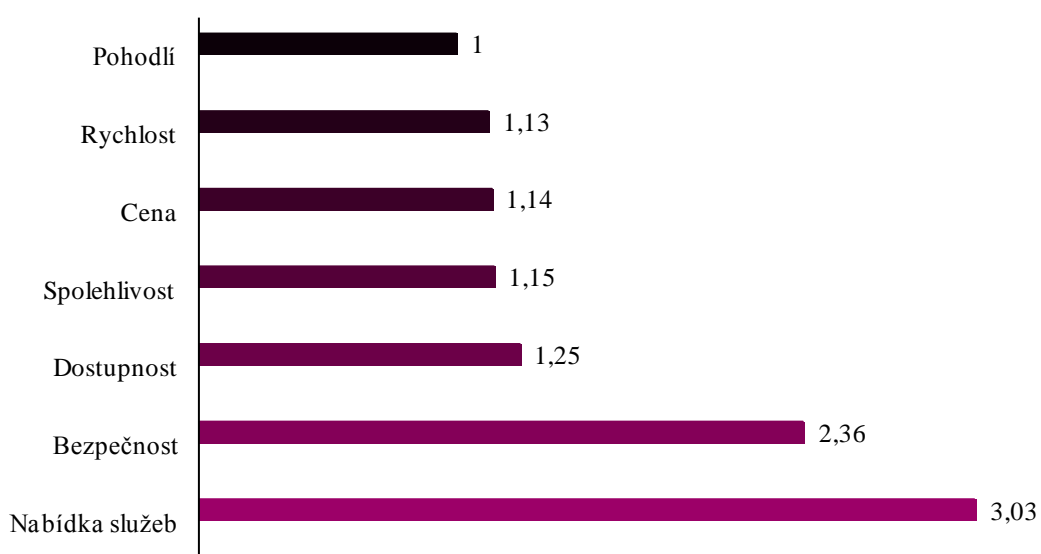


Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Za dopravu do destinace Strakonicko utratilo nejvíce respondentů částku do 500 Kč. Druhou nejčastěji volenou možností byla částka do 1 000 Kč. Naopak více než 2 000 Kč utratili za dopravu do destinace jen dva respondenti.

Otázka č. 4: Které z následujících kritérií hrálo při Vaší volbě způsobu dopravy největší a které naopak nejmenší roli? Seřad'te kritéria dle významnosti od nejméně významného po nejvíce významné.

Obrázek 4: DOTAZNÍK (Otázka č. 4): Kritéria významnosti



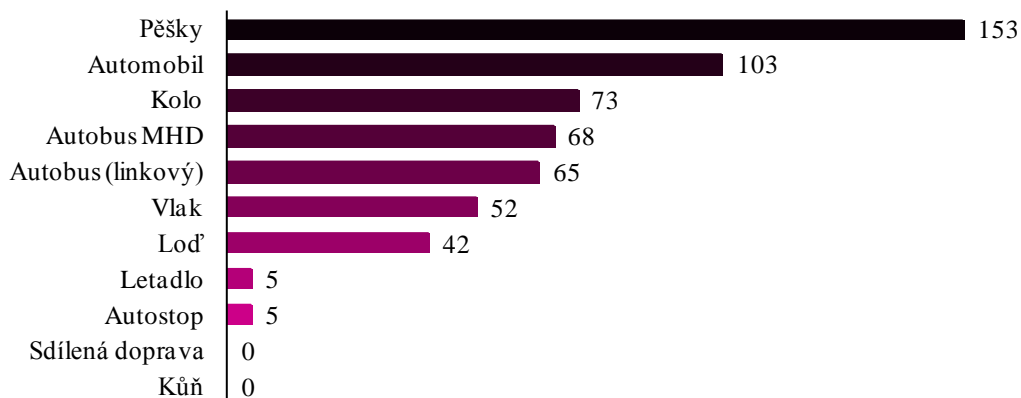
Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Na obrázku je znázorněno konečné pořadí jednotlivých kritérií. U každého z nich je uvedeno výsledné průměrné hodnocení důležitosti. Nejnižší číslo znamená nejvyšší důležitost a naopak. Z obrázku tedy vyplývá, že za nejdůležitější kritérium při volbě způsobu dopravy, jak bylo zmíněno již výše u otázky č. 2, považují respondenti pohodlí, dále rychlost a až na třetím místě cenu. Naopak bezpečnost a nabídka služeb se umístili až na posledních příčkách a jsou tedy považovány za nejméně důležité.

Volba pohodlí a rychlosti jako nejdůležitějších kritérií při volbě způsobu dopravy zcela podporuje výsledky již zmíněné otázky č. 2, kde jako způsob dopravy do destinace převážil automobil, umožňující splnit obě tato kritéria. S volbou automobilu by se dalo jistě spojit i kritérium spolehlivosti, které se v hodnocení respondentů umístilo až na čtvrté příčce za cenou.

Otázka č. 5: Jaký způsob dopravy jste volil/a na území Strakonicka? (možno více odpovědí)

Obrázek 5: DOTAZNÍK (Otázka č. 5): Způsob dopravy na území destinace



Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Stejně jako u otázky č. 2, kde respondenti volili způsob dopravy na Strakonicko, i zde při volbě způsobu dopravy v rámci destinace měli na výběr z několika možností, přičemž mohli označit vícero z nich. Nejčastějším způsobem dopravy na území destinace byla pěší chůze. Následoval automobil a kolo. Naopak nikdo z respondentů nevyužil možnost sdílené dopravy ani hipoturistiky.

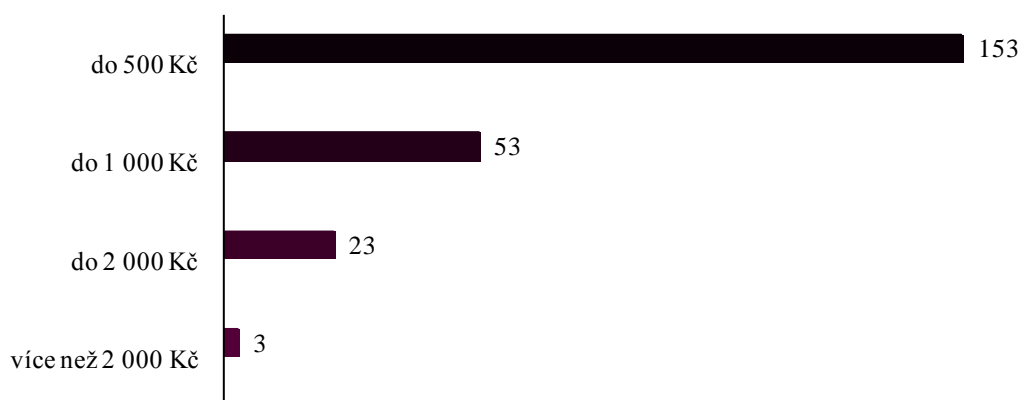
Volba pěší chůze jako způsobu dopravy po destinaci svědčí o dobré docházkové vzdálenosti navštěvovaných atraktivit, případně dalších cílů cesty návštěvníků

Strakonicka. Daná skutečnost může rovněž napovídat to, že návštěvníci navštěvovali zejména ty atraktivity, které se nacházely v bezprostřední blízkosti místa, kde byli ubytováni a nebylo proto zapotřebí volit jiného způsobu dopravy.

Hojně využívaným dopravním prostředkem bylo také kolo. Častá volba městské hromadné dopravy jako způsobu dopravy mohla být podpořena i zavedením nové linky MHD ve Strakonících⁴, která objíždí skutečně celé město a každý, kdo ji využije, má možnost dostat se prakticky kamkoli potřebuje. Co se týče lodní dopravy, která byla zmíněna již v otázce č. 2, pak lze jen potvrdit její pevné místo mezi rekreační dopravou na Strakonicku, kde jí využilo 42 respondentů.

Otázka č. 6: Kolik jste utratil/a za dopravu v destinaci?

Obrázek 6: DOTAZNÍK (Otázka č. 6): Útrata za dopravu v destinaci



Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

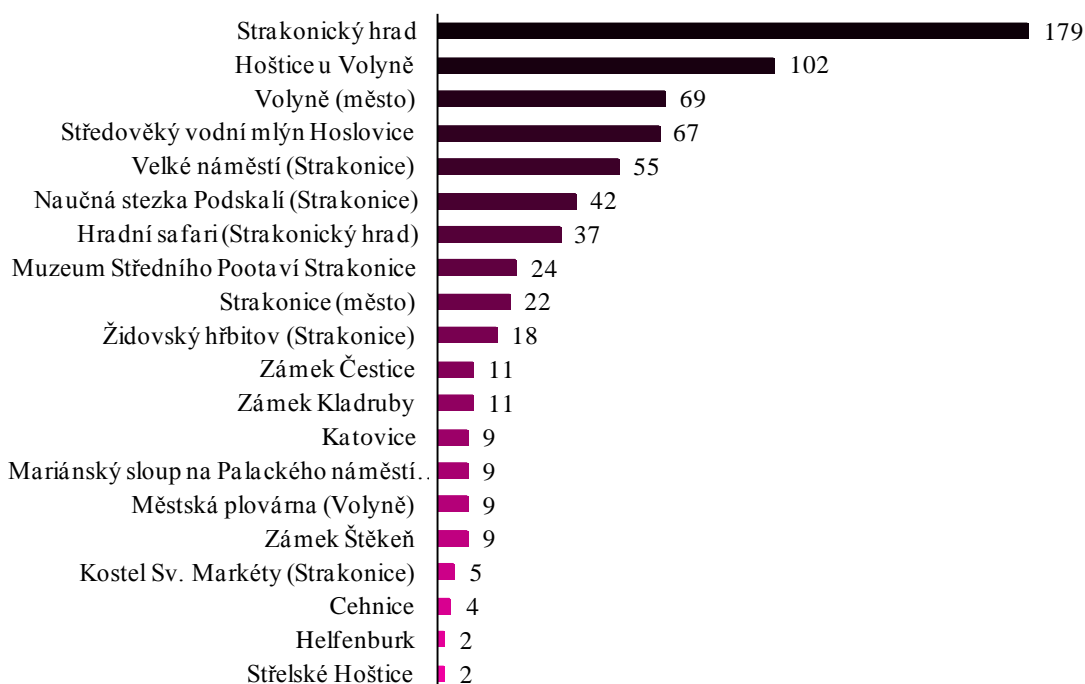
Z předchozího vyplývá, že vzhledem k nejčastěji zvolenému způsobu dopravy po Strakonicku, kterým byla pěší chůze, utratila většina respondentů za dopravu v destinaci nejvýše 500 Kč. Naopak více než 2 000 Kč utratili pouze tři respondenti.

5.2.2 ATRAKTIVITY

Otázka č. 7: Které atraktivity na území Strakonicka jste navštívil/a a jakým způsobem jste se k nim dopravil/a? Uveďte maximálně pět atraktivit a ke každé z nich daný způsob dopravy.

⁴ Viz kapitola 4 SITUAČNÍ ANALÝZA STRAKONICKA: Podkapitola 4.2.8 Silniční doprava, str. 33
– 34

Obrázek 7: DOTAZNÍK (Otázka č. 7): Atraktivita

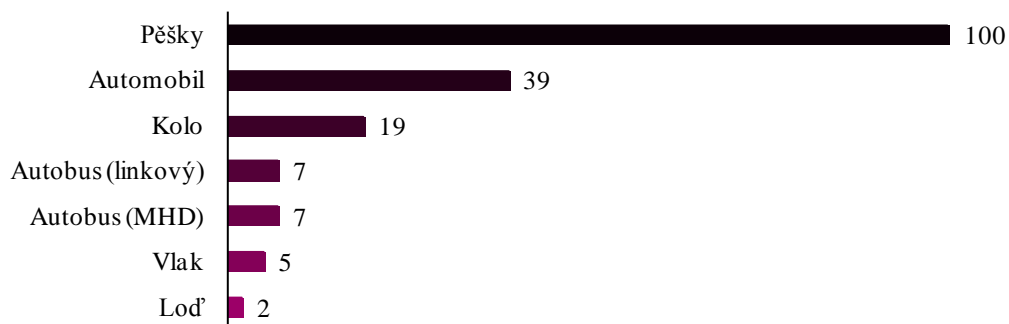


Zdroj: („Survio“, 2014) a vlastní práce

Z obrázku lze vyčíst všechny atraktivita, které respondenti uvedli ve svých odpovědích (celkem jich bylo 20). Mezi první desítku nejčastěji navštívených atraktivit se vměstnalo 7 atraktivit ležících přímo ve městě Strakonice (jednou z atraktivit bylo i město Strakonice obecně). Vůbec nejnavštěvovanější atraktivitou z výše zmíněných byl Strakonický hrad. Do první pětičky se dále dostaly Hoštice u Volyně, Volyně, středověký vodní mlýn v Hoslovicích a Velké náměstí ve Strakonici.

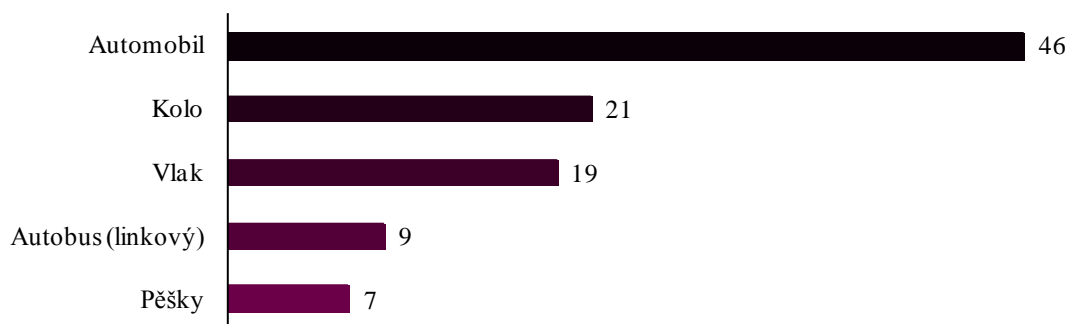
Každý respondent měl uvést maximálně pět atraktivit, které na území Strakonicka navštívil a ke každé z nich uvést daný způsob dopravy. Na následujících obrázcích jsou vyobrazeny všechny zmíněné způsoby dopravy k pěti výše zmíněným nejvíce navštěvovaným atraktivitám.

Obrázek 8: DOTAZNÍK: (Otázka č. 7): Strakonický hrad



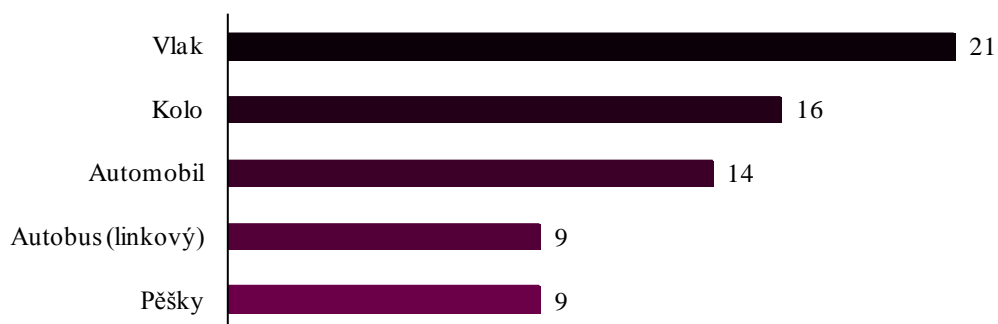
Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Obrázek 9: DOTAZNÍK (Otázka č. 7): Hořtice u Volyně



Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Obrázek 10: DOTAZNÍK (Otázka č. 7): Volyně (město)



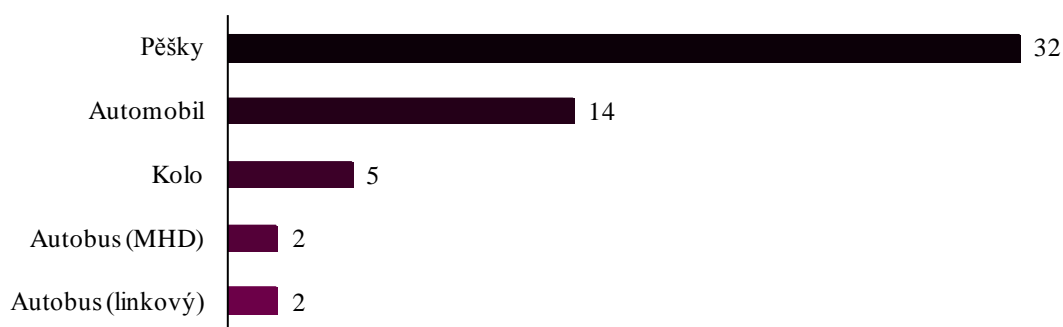
Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Obrázek 11: DOTAZNÍK: (Otázka č. 7): Středověký vodní mlýn Hoslovice



Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Obrázek 12: DOTAZNÍK (Otázka č. 7): Velké náměstí (Strakonice)



Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

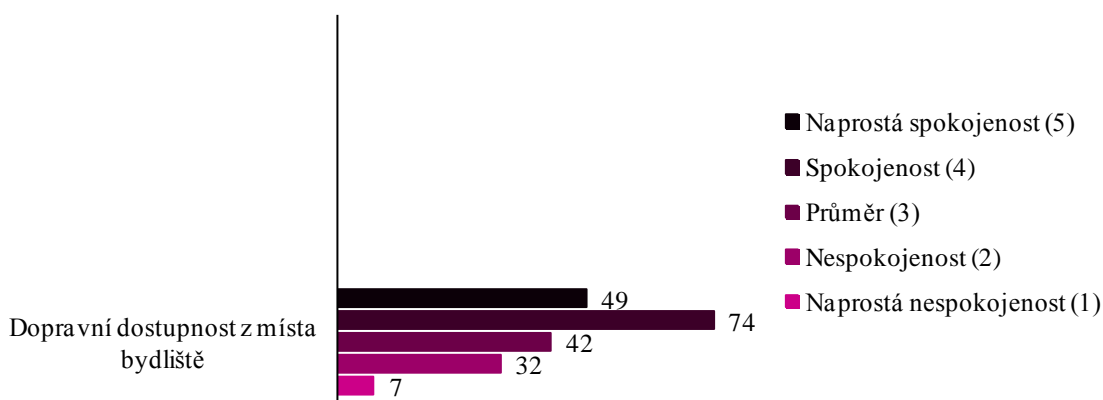
Jak vyplývá z obrázků, pak Strakonický hrad byl suverénně nejvýše navštěvován pěšky. Do Hoštic u Volyně se naopak nejvíce návštěvníků dopravilo automobilem. U města Volyně nebyly rozdíly mezi počtem návštěvníků využívajících různých dopravních prostředků tak markantní jako v předchozích případech. Nejčastěji voleným způsobem dopravy zde byla cesta vlakem, na kole nebo automobilem. U středověkého vodního mlýna v Hoslovicích převládla jako způsob dopravy cesta automobilem, následovalo kolo. Velké náměstí ve Strakonici bylo nejčastěji navštíveno pěšky. U všech těchto atraktivit se vždy mezi prvními třemi nejčastěji zmíněnými způsoby dopravy objevilo kolo a automobil.

5.2.3 HODNOCENÍ SLUŽEB NA ÚZEMÍ STRAKONICKA

Otázky č. 8 až č. 31 se týkaly hodnocení služeb spjatých s dopravou na území Strakonicka. Respondenti přiřazovali jednotlivým službám hodnocení od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost s danou službou a 5 = naprostá spokojenost s danou službou. U těch služeb, které respondenti ohodnotili stupněm 1 nebo 2 (naprostá nespokojenost nebo nespokojenost), byli dále požádáni, aby uvedli důvody své nespokojenosti s konkrétní službou. Na výběr měli z několika možností nebo mohli uvést možnost vlastní (byla zde i možnost uvést více odpovědí). U každé služby bylo také vypočteno průměrné hodnocení, jaké daná služba od respondentů získala.

Otázka č. 8 a 9: Dopravní dostupnost z místa bydliště

Obrázek 13: DOTAZNÍK (Otázka č. 8): Dopravní dostupnost z místa bydliště

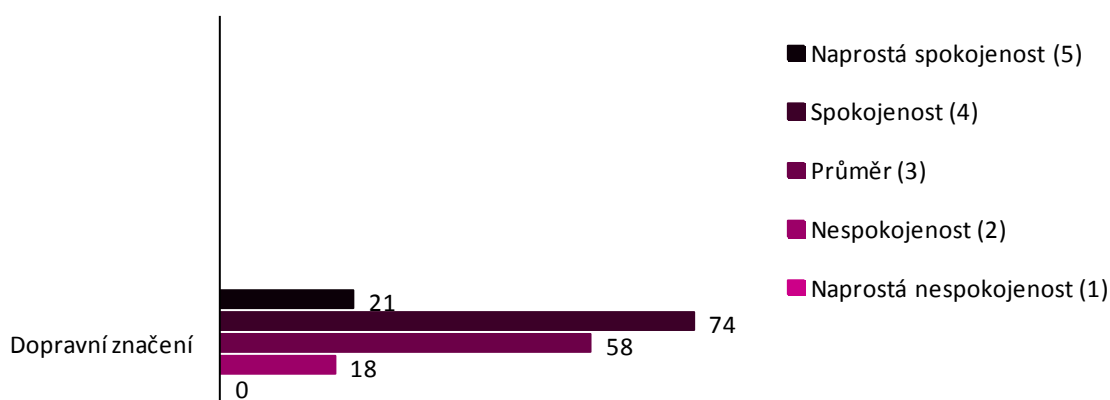


Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Dopravní dostupnost Strakonicka z místa bydliště respondentů dosáhla na stupnici od 1 do 5 **průměrného hodnocení 3,62**. Jako důvod nespokojenosti s úrovní dopravní dostupnosti z místa svého bydliště do destinace Strakonicko uvedli respondenti dopravní spojení (19 respondentů), neexistenci navazujících spojů (17 respondentů), špatnou úroveň komunikací (8 respondentů) a špatné dopravní značení (2 respondenti). Všemi těmito problémy se podrobněji zabývaly i následující otázky.

Otázka č. 10 a 11: Dopravní značení

Obrázek 14: DOTAZNÍK (Otázka č. 10): Dopravní značení

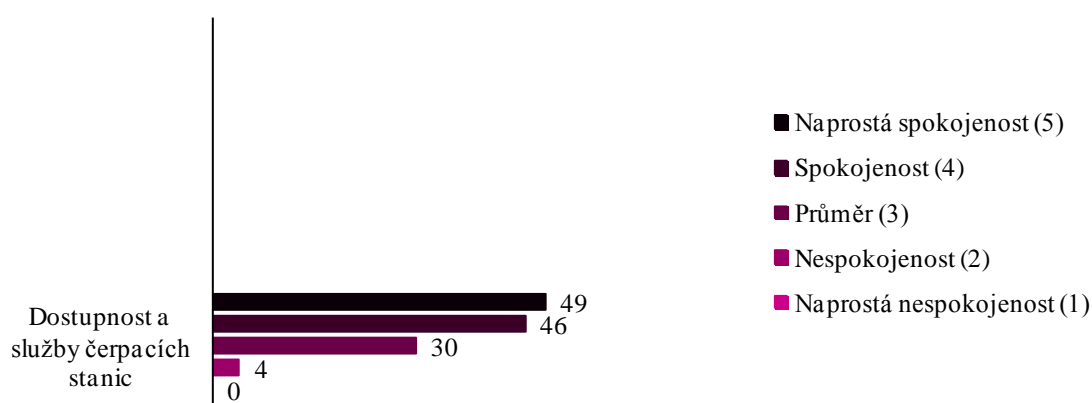


Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Respondenti pohybující se po Strakonicku individuálně, tedy bez využití veřejné dopravy, měli rovněž možnost ohodnotit kvalitu provedení a vypovídací schopnost dopravního značení. V průměru získalo dopravní značení **ohodnocení 3,57**. Z těch, kteří nebyli s dopravním značením spokojeni, se 7 respondentům zdálo nedostačující a 14 nepřehledné.

Otázka č. 12 a 13: Dostupnost a služby čerpacích stanic

Obrázek 15: DOTAZNÍK (Otázka č. 12): Dostupnost a služby čerpacích stanic



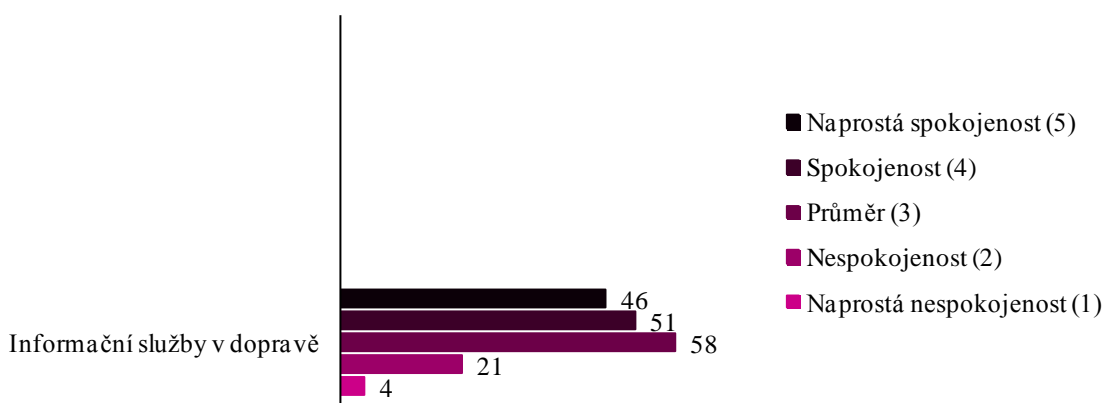
Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Dostupnost a služby čerpacích stanic byly ohodnoceny převážně jako uspokojivé. **Průměrné ohodnocení** na stupnici od 1 do 5 dosáhlo stupně **4,09**. To bylo vůbec

nejlepší průměrné hodnocení ze všech zmiňovaných kritérií. Čerpací stanice ohodnotila více jak polovina respondentů, tak vysoké číslo bylo jistě ovlivněno i častou volbou automobilu k dopravě jak na Strakonicko, tak po jeho území. Jedinými problémy v očích nespokojených respondentů byly nedostačující služby (tuto možnost uvedl 1 respondent) a nízká úroveň obsluhujícího personálu (tuto možnost uvedli 3 respondenti).

Otázka č. 14 a 15: Informační služby v dopravě

Obrázek 16: DOTAZNÍK (Otázka č. 14): Informační služby v dopravě



Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

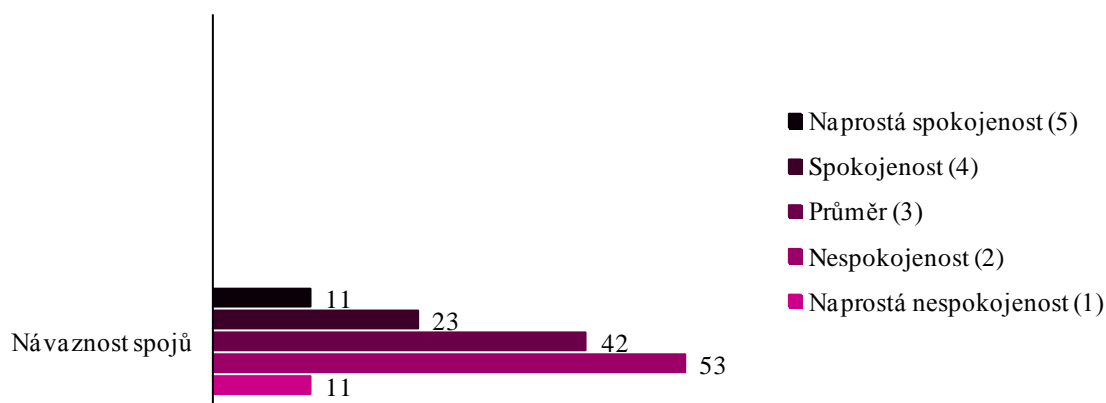
Informační služby byly respondenty obecně hodnoceny průměrně až nadprůměrně (výsledné **hodnocení 3,63**). Nicméně 25 respondentů bylo s informačními službami na území destinace Strakonicko nespokojeno nebo naprosto nespokojeno. Tito dotazovaní uváděli jako důvod jejich negativního postoje k informačním službám nedostačující informace (15 respondentů) nebo nízkou úroveň personálu poskytujícího informační služby (11 respondentů).

Otázkou zůstává, kde hledat problém způsobující skutečnost, že někteří respondenti považují informace za nedostatečné. Vzhledem k tomu, že nejvíce využívaným médiem pro získání informací o dopravních službách byl internet (viz dále), může tkvět problém v neaktualizovaných informacích na konkrétních webových stránkách. Přátelé, známí a rodina, kteří svým blízkým poskytují informace, rovněž nemusí být seznámeni s nejaktuálnějším děním, stejně tak tištěné mapy mohou být v mnoha ohledech zastaralé. Jednou věťou je tedy třeba hledat mezery v aktuálnosti dostupných informací. Pokud si někdo stěžuje na nízkou úroveň personálu poskytujícího informace, lze chybu

spatřovat jak v lidském faktoru tak rovněž v neochotě nebo v neexistující příležitosti průběžně obnovovat a aktualizovat své znalosti.

Otázka č. 16 a 17: Návaznost spojů

Obrázek 17: DOTAZNÍK (Otázka č. 16): Návaznost spojů



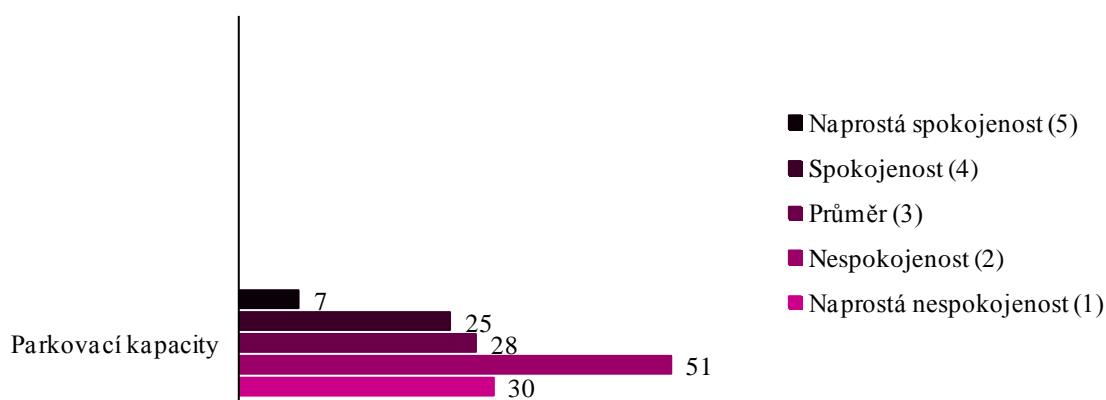
Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Většina respondentů byla s kritériem návaznosti spojů nespokojena nebo naprosto nespokojena, případně jej ohodnotila jako průměrné (výsledné **průměrné hodnocení** dosáhlo stupně **2,79**). Nejčastějším důvodem uváděným jako příčina nespojenosti s navazujícími spoji byly dlouhé časové prodlevy mezi jednotlivými spoji (44 respondentů) případně jejich neexistence (13 respondentů). 6 respondentů potom uvedlo, že návaznost spojů sice existuje, ale prodlevy mezi nimi jsou příliš krátké a v případě zpoždění jednoho, kdy v důsledku tohoto zpoždění nestíhají spoj navazující, musí čekat dlouhou dobu na jiný navazující spoj.

Možná že právě tato skutečnost, kterou snad mohli respondenti nabýt i po předešlé zkušenosti, vedla řadu z nich k využívání způsobů dopravy, které nevyžadují závislost na jízdním řádu. Jak bylo již několikrát uvedeno, častým způsobem dopravy byla doprava automobilem, také na kole anebo pěšky.

Otázka č. 18 a 19: Parkovací kapacity

Obrázek 18: DOTAZNÍK (Otázka č. 18): Parkovací kapacity



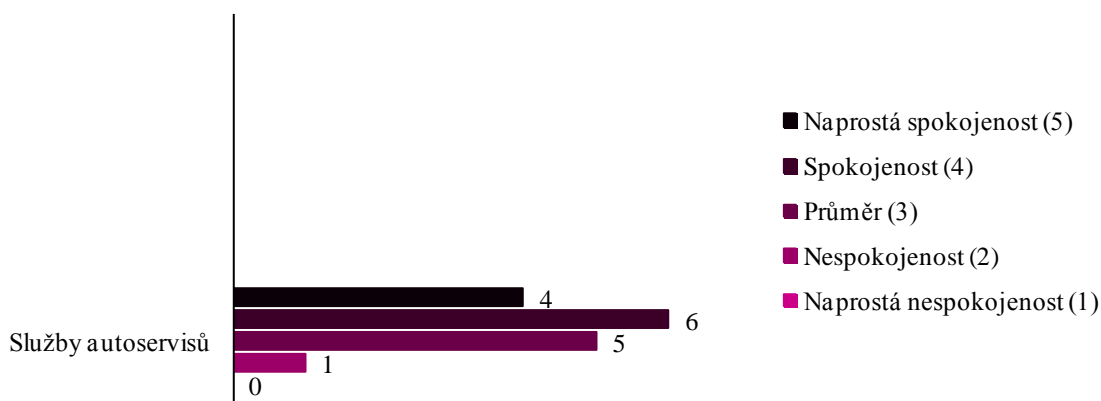
Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Průměrné hodnocení kritéria Parkovací kapacity dosáhlo dle respondentů stupně **2,49**. Příčinou nespokojenosti s parkovacími kapacitami mezi respondenty byla zejména nedostačující kapacita parkovacích míst (tuto možnost označila naprostá většina nespokojených respondentů, celkem 76). Možnost drahého parkovného označilo za důvod nespokojenosti 17 respondentů. 4 respondenti zvolili možnost jiné, kde uvedli, že postrádají parkovací místa pro kola.

Otázka parkovacích míst je aktuální i vzhledem ke skutečnostem uváděným ve Strategickém plánu rozvoje města Strakonice pro období 2010 – 2025. Lze zde nalézt zmínku o tom, že v rámci zlepšení stavu dopravní infrastruktury budou budována nová parkoviště a dojde i k rozšiřování sítě kolostavů. („Strategický plán rozvoje...“, 2010) Tato skutečnost byla zmíněna již v kapitole 4 SITUAČNÍ ANALÝZA STAKONICKA: Podkapitola 4.2.12 Další druhy dopravy, str. 34 – 36.

Otázka č. 20 a 21: Služby autoservisů

Obrázek 19: DOTAZNÍK (Otázka č. 20): Služby autoservisů

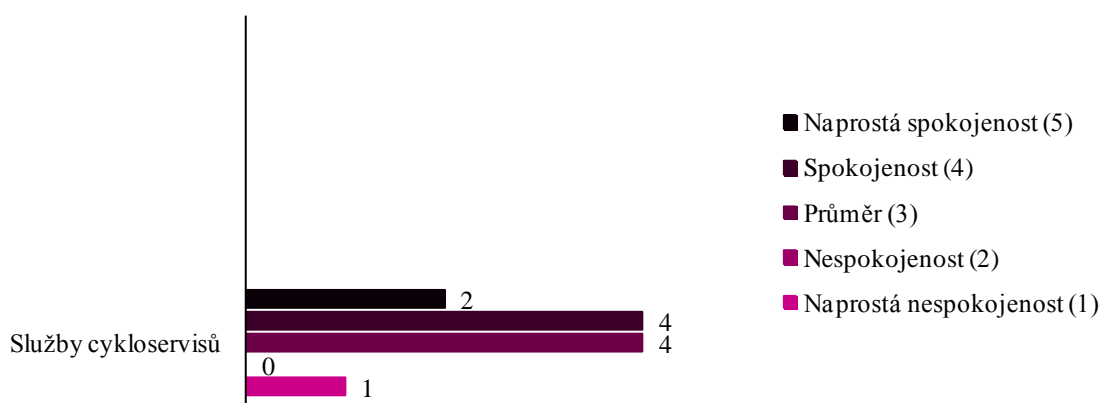


Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Vzhledem k vysokému počtu respondentů, kteří ke svému pohybu po destinaci využívali automobilu, bylo v několika případech zapotřebí i služeb autoservisů. S jejich službami byla většina respondentů spokojena. **Průměrné hodnocení** dosáhlo stupně **3,81**. Jako důvod nespokojenosti uvedl jediný respondent vysokou cenu za poskytnuté služby.

Otázka č. 22 a 23: Služby cykloservisů

Obrázek 20: DOTAZNÍK (Otázka č. 22): Služby cykloservisů



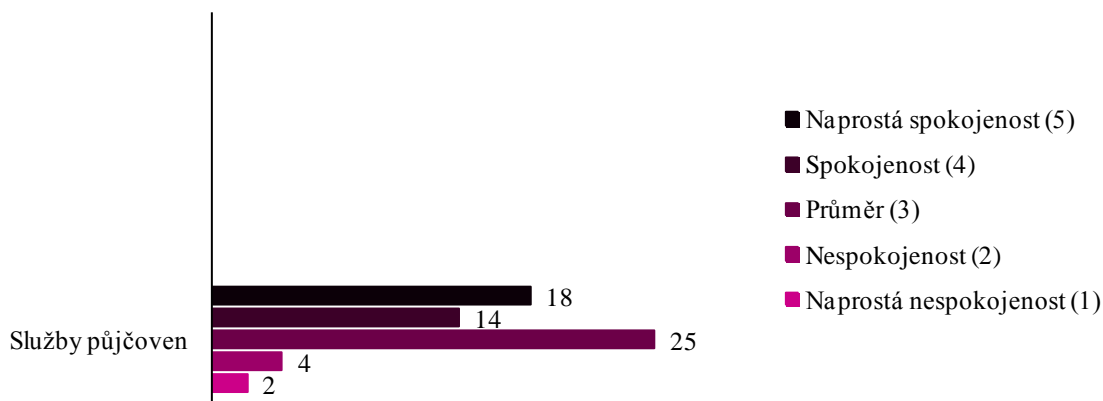
Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Stejně jako v předchozím případě, i zde lze potřebu využít služeb některého z cykloservisů přičíst vysoké míře využívání kola coby dopravního prostředku.

Průměrné hodnocení tohoto kritéria na škále od 1 do 5 bylo **3,55**. Nespokojenost se službami vyjádřil pouze 1 respondent. Jako důvod uvedl jejich nedostatek na území.

Otázka č. 24 a 25: Služby půjčoven

Obrázek 21: DOTAZNÍK (Otázka č. 24): Služby půjčoven



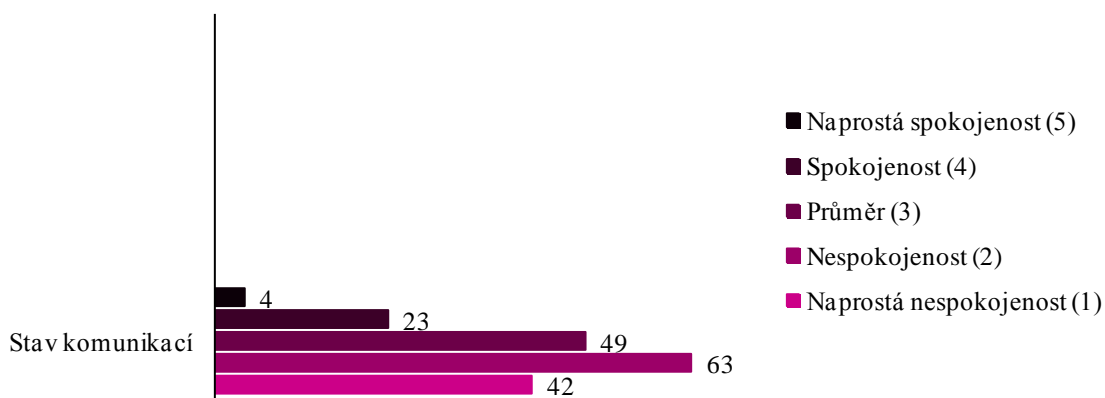
Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Dalšími hodnocenými službami byly služby půjčoven. Vzhledem k počtu respondentů, kteří se po Strakonicku pohybovali lodí, lze usuzovat, že využívány byly zejména tyto půjčovny. Nelze ovšem vyvrátit ani využívání půjčoven kol, která rovněž v mnoha případech sloužila jako dopravní prostředek po destinaci, a ani dalších půjčoven.

Problémy, které uváděli respondenti v případě služeb půjčoven, ať už to byly půjčovny automobilů, kol, lodí či motocyklů, byly nízká úroveň poskytovaných služeb, nízká úroveň obsluhujícího personálu a nedostatek půjčoven na území. Všechny tyto možnosti byly označeny shodně dvakrát. **Průměrné hodnocení** tohoto kritéria bylo **3,67**.

Otázka č. 26 a 27: Stav komunikací

Obrázek 22: DOTAZNÍK (Otázka č. 26): Stav komunikací

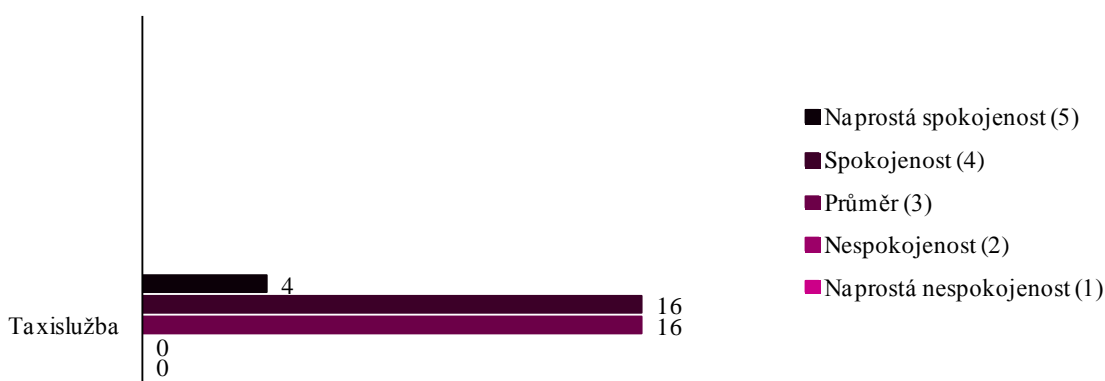


Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Stav komunikací ohodnotili respondenti převážně jako neuspokojivý. Na škále od 1 do 5 jej ohodnotili v průměru stupněm **2,36**, což bylo vůbec **nejhorší hodnocení** ze všech uváděných kritérií. Nejčastěji jim vadilo, že komunikace jsou špatně udržované (to uvedlo 102 respondentů), dalším problémem bylo nepřehledné značení komunikací (to uvedlo jako důvod nespokojenosti 37 respondentů).

Otázka č. 28 a 29: Taxislužba

Obrázek 23: DOTAZNÍK (Otázka č. 28): Taxislužba



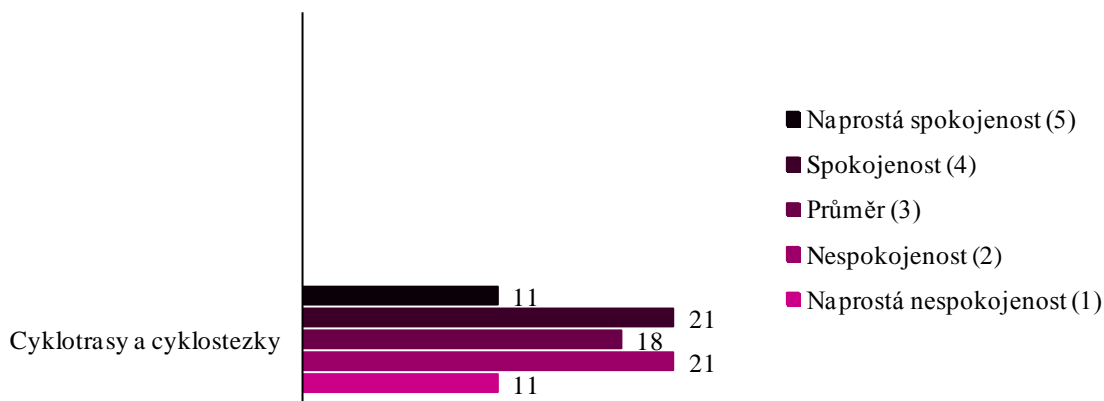
Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Využívána a následně hodnocena byla i taxislužba. S taxislužbou na území Strakonicka byla většina respondentů spokojena nebo ji označila za průměrnou

(výsledné **průměrné hodnocení 3,67**). Neuspokojivě taxislužbu neohodnotil žádný z respondentů.

Otázka č. 30 a 31: Úroveň a vybavení cyklotras a cyklostezek

Obrázek 24: DOTAZNÍK (Otázka č. 30): Úroveň a vybavení cyklotras a cyklostezek



Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

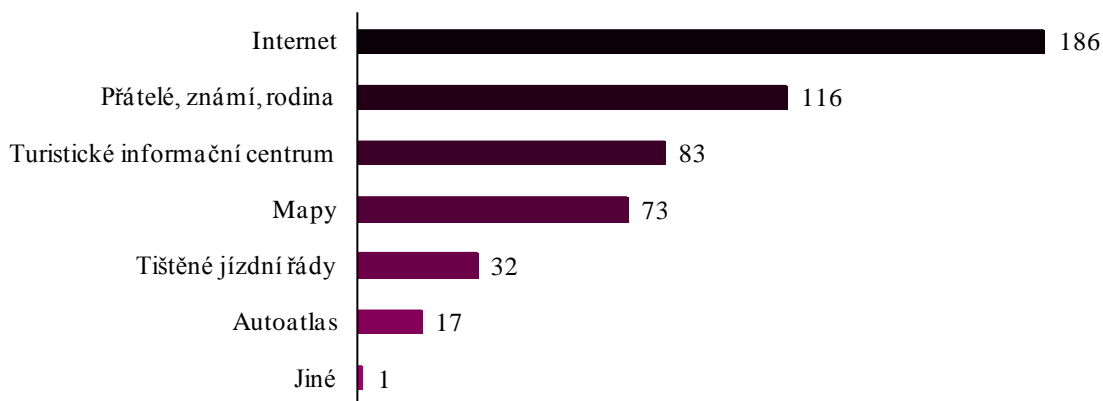
Průměrné hodnocení kritéria Úroveň a vybavení cyklotras a cyklostezek dosáhlo stupně **3,00**. Slabinou v úrovni a vybavení cyklotras a cyklostezek na území Strakonicka bylo podle dotazovaných respondentů jejich špatné udržování, špatné značení a nedostačující dostupnost atraktivit po těchto cestách (ve všech případech shodně 25 respondentů). 20 respondentů označilo za důvod nespokojenosti nízkou vybavenost doplňkovými službami. 2 respondenti vyjádřili vlastní myšlenku, a to že cyklotrasy často vedou po běžné komunikaci.

Vzhledem k tomu, že cykloturistika je prioritou Strakonicka, jak bude ještě zmíněno dále, lze předpokládat, že problémy související s tímto tématem jsou nebo budou řešeny v budoucnu a že bude usilováno o celkové zlepšení stávající situace. Některé plánované kroky jsou uveřejněny v dokumentu Strategický plán rozvoje města Strakonice pro období 2010 – 2025 a bylo o nich pojednáno již dříve.

5.2.4 OTÁZKY NA ZÁVĚR

Otázka č. 32: Kde jste čerpal/a informace o dopravních službách na území Strakonicka? (možno více možností)

Obrázek 25: DOTAZNÍK (Otázka č. 32): Informace o dopravních službách



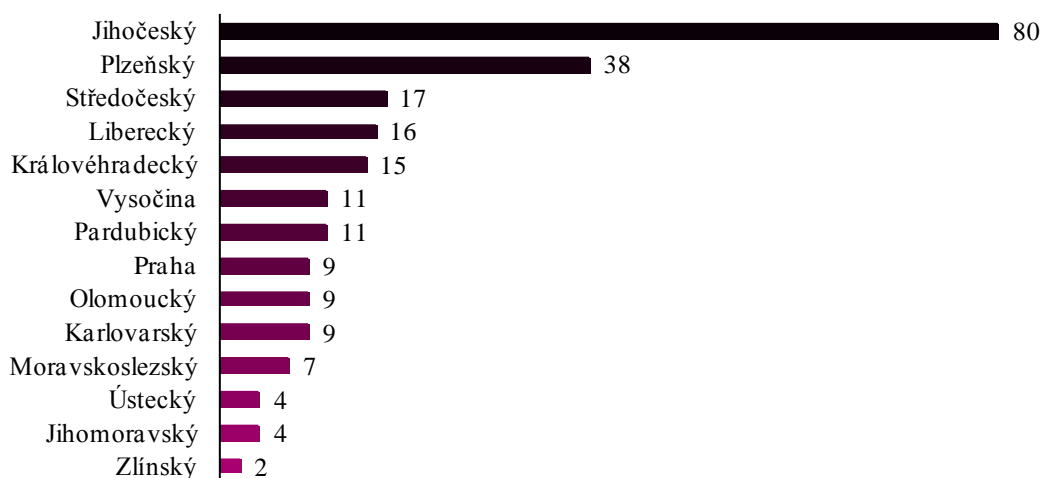
Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Za převažující zdroj informací o dopravních službách na území Strakonicka lze dle výsledků dotazování jednoznačně považovat internet, který označilo 186 respondentů. Následovaný byl přáteli, známými a rodinou, tento zdroj informací byl označen 116 krát. Třetím respondenty nejvyužívanějším zdrojem informací bylo turistické informační centrum. Využívány byly i klasické mapy či tištěné jízdní řády. Nejméně využívaným zdrojem informací o dopravních službách se stal autoatlas. Jeden z respondentů využil možnosti uvést jiný zdroj, než které byly nabídnuty a uvedl, že se při využívání dopravních služeb v destinaci řídil vlastní zkušeností.

Výsledky této otázky jistě souvisí i s věkovým složením respondentů. Vzhledem k tomu, že převažovali respondenti z kategorie 18 – 26 let, 36 – 45 let a 27 – 35 let, není početné zastoupení internetu nijak zarážející. Naopak překvapivě může v porovnání s počtem těch, kteří cestovali automobilem, působit poměrně nízký počet respondentů (17), kteří se řídili radami autoatlasů. Ovšem je nutné poznamenat, že dnešní doba GPS navigací a právě internetu přináší řidičům i jiné možnosti.

Otázka č. 33: Z jakého kraje pocházíte?

Obrázek 26: DOTAZNÍK (Otázka č. 33): Kraje

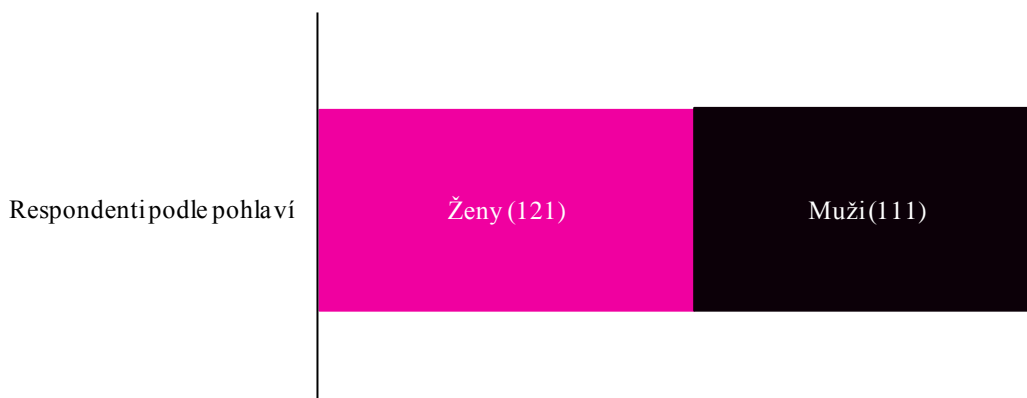


Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Mezi respondenty převažovali ti, kteří pocházeli z Jihočeského kraje (80) a Plzeňského kraje (38). Tyto kraje byly následovány krajem Středočeským s 17 respondenty, Libereckým se 16 a královéhradeckým s 15 respondenty. Nejméně zastoupenými kraji byly kraj Jihomoravský a Ústecký shodně se 4 respondenty a vůbec nejméně respondentů pocházelo ze Zlínského kraje (2).

Otázka č. 34: Uveďte vaše pohlaví.

Obrázek 27: DOTAZNÍK (Otázka č. 34): Pohlaví

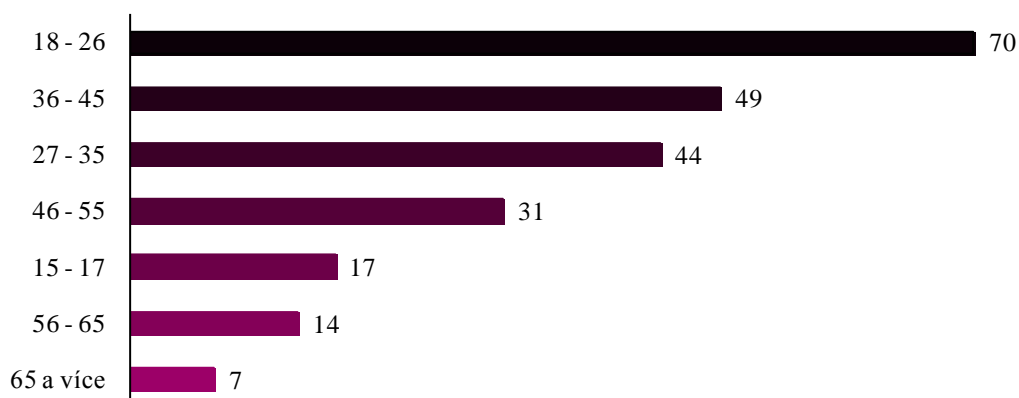


Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Z 232 respondentů bylo 121 žen a 111 mužů.

Otázka č. 35: Uved'te, do jaké věkové kategorie patříte.

Obrázek 28: DOTAZNÍK (Otázka č. 35): Věkové kategorie



Zdroj: („Survio,“ 2014) a vlastní práce

Vzhledem k tomu, že dotazník byl šířen elektronickou formou, převažuje mezi respondenty mladší generace. Nejvíce respondentů bylo zastoupeno v kategorii 18 – 26 let. Následovaly kategorie 36 – 45 let a 27 – 35 let. Ve snaze zmírnit tento rozdíl byl dotazník distribuován rovněž osobní formou.

5.3 SHRNU TÍ

Z celkového počtu 246 respondentů uvedlo **232**, že již někdy v minulosti navštívili Strakonicko. Odpovědi z těchto 232 dotazníků byly zpracovány v programu Microsoft Excel do výsledného hodnocení dopravní obslužnosti Strakonicka z pohledu návštěvníků destinace.

Nejčastěji voleným dopravním prostředkem při cestě do destinace byl **automobil**. Většina respondentů uvedla, že za dopravu do destinace neutratila více než **500 Kč**. Nejvýznamnější kritérium při volbě způsobu dopravy bylo pro respondenty **pohodlí**, dále rychlost a až na třetím místě cena.

Na území destinace se většina návštěvníků pohybovala **pěšky, automobilem** nebo **na kole**. Většina respondentů utratila za dopravu po destinaci maximálně **500 Kč**. Nejnavštěvovanější atraktivitou na území Strakonicka byl jednoznačně **Strakonický hrad**. Následovaly Hoštice u Volyně, město Volyně, středověký vodní mlýn v Hoslovicích a Velké náměstí ve Strakonících. U všech těchto atraktivit se mezi

způsoby, jakými se k nim respondenti dopravili, objevily na předních místech **automobil a kolo**. U **Strakonického hradu a Velkého náměstí** ve Strakonických převládá **pěší způsob dopravy**.

Následovalo hodnocení dopravních služeb. Respondenti hodnotili následující: dopravní dostupnost, dopravní značení, dostupnost a služby čerpacích stanic, informační služby v dopravě, návaznost spojů, parkovací kapacity, služby autoservisů, služby cykloservisů, služby půjčoven, stav komunikací, taxislužbu a úroveň a vybavení cyklostezek. Většina služeb dosáhla nadprůměrného hodnocení, získala tedy průměrnou známku větší než 2,5. Nejlépe hodnoceným kritériem bylo **dostupnost a služby čerpacích stanic** s průměrným hodnocením **4,09** naopak nejhůře, tedy podprůměrně, byla hodnocena kritéria **parkovací kapacity (2,49)** zejména z důvodu jejich nedostatku a **stav komunikací (2,36)** kvůli jejich špatné údržby.

Nejčastějším zdrojem informací pro návštěvníky byl **internet**. Nejvíce respondentů pocházelo z **Jihočeského kraje**. Poměr žen a mužů byl prakticky vyrovnaný, **ženy** mezi respondenty převažovaly jen nepatrně. Nejvíce dotazovaných bylo z věkové skupiny **18 – 26 let**, následovaly věkové skupiny **36 – 45 let** a **27 až 35 let**. Nejméně respondentů spadalo do poslední věkové kategorie **65 let a více**.

5.4 OVĚŘENÍ HYPOTÉZ

Hypotéza č. 1: **Za nejdůležitější kritérium při volbě způsobu dopravy budou respondenti považovat cenu.**

Dle výsledků dotazování⁵ lze tuto hypotézu zcela jasně **vyvrátit**. *Návštěvníci nepovažují za nejdůležitější kritérium při volbě způsobu dopravy cenu. Za nejdůležitější kritérium při volbě způsobu dopravy považují respondenti pohodlí, dále rychlost a cenu umístili až na třetí místo.*

Hypotéza č. 2: **Respondenty nejčastěji voleným způsobem dopravy po Strakonicku bude jízda automobilem. Nejvíce respondentů, kteří takto odpoví, bude ve věkové kategorii 27 – 35 let. Tato skupina se bude na celku podílet nejméně 40%.**

⁵ Viz kapitola 5 TERÉNNÍ ŠETŘENÍ: Podkapitola 5.2.1. Otázky na úvod: Otázka č. 4, str. 40

Hypotézu, že *nejčastěji voleným způsobem dopravy po Strakonicku bude jízda automobilem*, lze **vyvrátit**. Nejčastěji se respondenti po Strakonicku pohybovali pěšky⁶. Automobil jako způsob dopravy po destinaci si zvolilo 103 respondentů⁷, z toho 38 respondentů bylo ve věkové kategorii 27 – 35 let. Tato skupina byla početně největší (následována 27 respondenty ve věku 36 – 45 let a 26 respondenty ve věku 18 – 26 let). Lze tedy **potvrdit** tu část hypotézy, že *nejvíce respondentů, kteří si při cestování po Strakonicku zvolí za způsob dopravy jízdu automobilem, bude ve věkové kategorii 27 – 35 let*. Tu část hypotézy, že se tato věková kategorie bude podílet na celkovém množství těch, kteří si zvolí automobil nejméně 40%, lze naopak **vyvrátit**. Z výpočtu podílu této skupiny (38 osob) na celku (103 osob) vyplývá, že respondenti ve věku 27 – 35 let se na celkovém počtu respondentů volících automobil podílí pouze 36,89%. *Tato skupina tedy netvoří nejméně 40% celku.*

⁶ Viz kapitola 5 TERÉNNÍ ŠETŘENÍ: Podkapitola 5.2.1. Otázky na úvod: Otázka č. 5, str. 41

⁷ Ze 103 respondentů, kteří volili automobil, bylo 0 v kategorii 15 – 17 let, 26 v kategorii 18 – 26 let, 38 v kategorii 27 – 35 let, 27 v kategorii 36 – 45 let, 6 v kategorii 46 – 55 let, 4 v kategorii 56 – 65 let a 2 v kategorii 66 let a více.

6 NÁVRH OPATŘENÍ KE ZLEPŠENÍ STAVU

Z výsledků terénního šetření vyplývá, že většina návštěvníků se po území Strakonicka pohybuje pěšky, automobilem anebo **na kole**. Kolo se zároveň objevilo jako způsob dopravy u pěti nejnavštěvovanějších atraktivit na Strakonicku, a to vždy do třetího místa pomyslného žebříčku. Mezi negativními ohlasy na cyklo dopravu na Strakonicku patřila mimo jiné **nedostatečná dostupnost atraktivit** po značených cyklotrasách či cyklostezkách nebo to, že cyklotrasy často **vedou po běžných komunikacích**. Podle informací, získaných od pracovníků odboru cestovního ruchu Městského úřadu Strakonice, patří rozvoj cykloturistiky k **prioritním strategiím Strakonicka**.

Dle těchto získaných informací byl navržen následující projekt dopravní obslužnosti na Strakonicku, nazvaný **Cyklookruh po nejnavštěvovanějších atraktivitách Strakonicka**⁸, snažící se o zapracování všech výše zmíněných připomínek a o jejich nápravu.

6.1 PROJEKT DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Projekt propojení nejnavštěvovanějších atraktivit s využitím cyklo dopravy nazvaný **Cyklookruh po nejnavštěvovanějších atraktivitách Strakonicka** se skládá z **šesti úseků**:

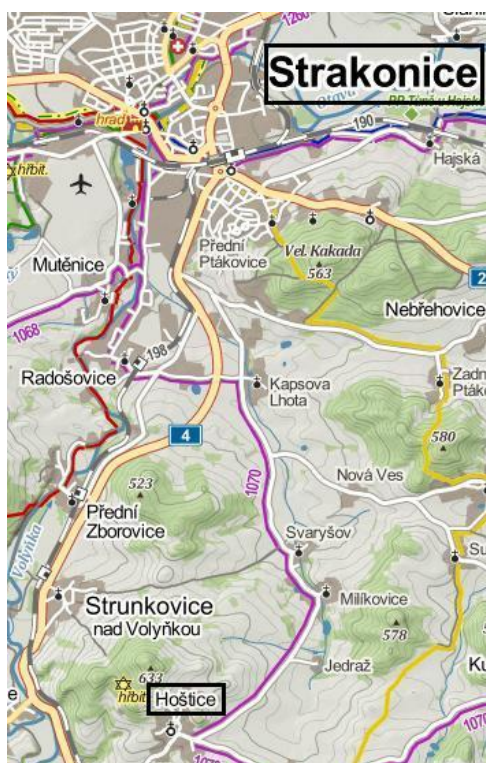
Úsek č. 1: Strakonice – Hoštice u Volyně

Úsek začíná u **Strakonického hradu** (podle respondentů nejnavštěvovanější atraktivita na Strakonicku) na *trase č. 1068* směrem na Mutěnice, kde přechází v *trasu č. 1070*, po které se lze dostat až k prvnímu významnému bodu tohoto projektu – **Hošticím u Volyně** (v hodnocení respondentů druhá nejnavštěvovanější atraktivita na území Strakonicka). Celková délka tohoto úseku činí *11 km*. Náročnost je *střední*. Na začátku okruhu, pravděpodobně v blízkosti Strakonického hradu (například na prvním hradním nádvoří, okolo něhož se projíždí a kde lze zastavit, případně začít celý okruh), by bylo vhodné umístit *informační tabuli* s plánem celého okruhu,

⁸ Na okruhu či v jeho bezprostředním dosahu lze navštívit 15 atraktivit z celkového počtu 20 zmíněných v odpovědích respondentů, viz kapitola 5 TERÉNNÍ ŠETŘENÍ: Podkapitola 5.2.2. Atraktivity, str. 42 – 45

vyznačením bodu, kde se turista právě nachází a které atraktivity lze v okolí nalézt (v tomto případě se ze seznamu atraktivit sestaveného dle odpovědí respondentů jedná o Strakonický hrad, Velké náměstí, naučnou stezku Podskalí, Hradní safari, Muzeum Středního Pootaví, kostel Sv. Markéty, Mariánský sloup na Palackého náměstí, Židovský hřbitov – vše město Strakonice). Lavičky a odpadkový koš, případně kolostav jsou již na místě přítomny, proto nebude třeba jejich pořizování.

Obrázek 29: Úsek č. 1: Strakonice - Hoštice u Volyně



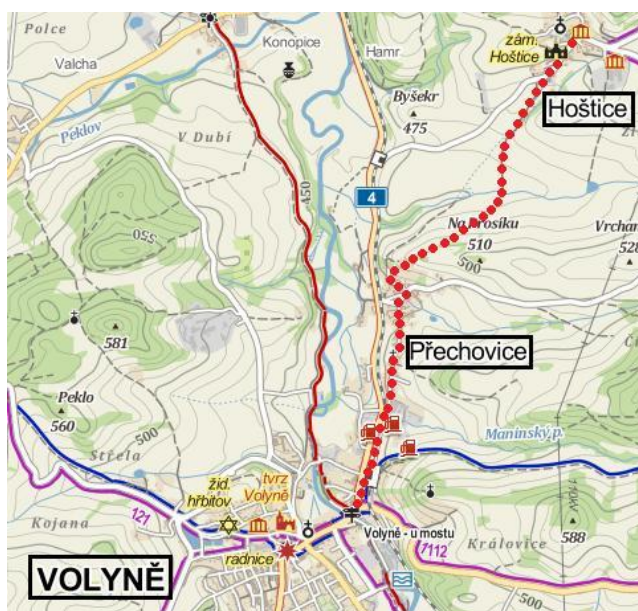
Zdroj: („Mapy.cz,“ 2014) a vlastní práce

Úsek č. 2: Hoštice u Volyně – Volyně

Z Hoštice u Volyně do **Volyně** v současné době nevede žádná cyklotrasa ani cyklostezka. Součástí projektu je *vybudování zcela nového úseku* (na Obrázku č. 2 se jedná o červeně vytečkovaný úsek) mezi těmito dvěma obcemi, který by umožnil jejich propojení. Nová cyklostezka bude zčásti vybudována v přírodním terénu, kde se v současné době nachází pouze zpevněná cesta vhodná pro pěší turistiku. Šíře cyklostezky bude 3 metry a po její celé délce bude každých 50 metrů nainstalováno veřejné osvětlení. V obci Přechemice pak cyklostezka plynule naváže na tamější komunikaci a přejde tak v cyklotrasu pokračující až do Volyně, kde naváže na již

existující *trasy č. 121*. Celková délka úseku bude *4,3 km*, z toho nově vybudovaná cesta *2,4 km*. Náročnost trasy bude *střední*. V obcích Hoštice u Volyně, Přečovice a Volyně budou nainstalovány *informační tabule* se stejným obsahem jako u Úseku č. 1 (v tomto případě bude tabule odkazovat na atraktivitu jako Hoštice u Volyně, město Volyně, Městskou plovárnu ve Volyni). V obci Přečovice bude navíc poblíž informační tabule k dispozici *lavička, kolostav a odpadkový koš*. V místech, kde nový úsek protíná potok, bude vybudováno *zastřešené posezení (stůl, lavice, odpadkový, koš, kolostav)* včetně *směrovek* ukazujících na Hoštice u Volyně a Přečovice. V obcích Volyně a Hoštice u Volyně navazuje nově zřízený úsek na již existující trasy disponující tímto vybavením.

Obrázek 30: Úsek č. 2: Hoštice u Volyně - Volyně

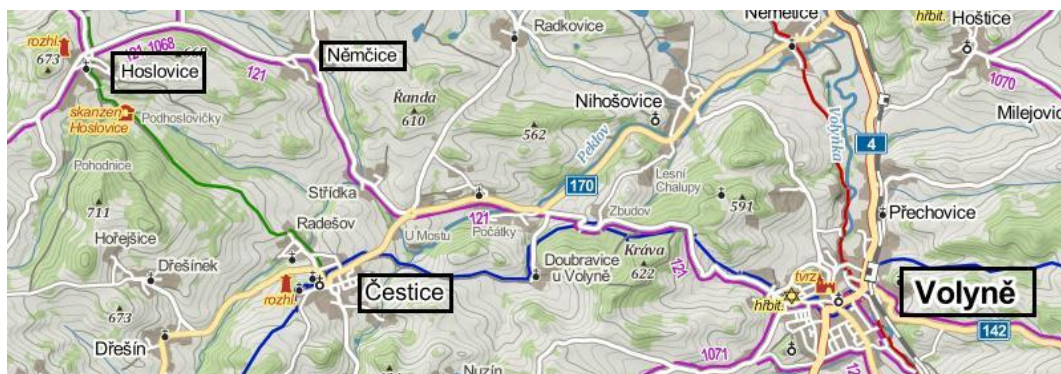


Zdroj: („Mapy.cz,“ 2014) a vlastní práce

Úsek č. 3: Volyně – Hoslovice

Po *trase č. 121* z Volyně směrem na Soběšice leží další důležitý bod – **Hoslovice**. Vzdálenost tohoto úseku činí *12 km*. Náročnost úseku je *střední*. Po této trase či v jejím okolí lze navštívit tyto památky – zámek v Česticích (podle respondentů na jedenáctém místě), zámek v Němčicích, středověký vodní mlýn v Hoslovicích. Vzhledem k existenci trasy, nebude třeba tento úsek vybavovat novým mobiliářem, pouze v Hoslovicích a Němčicích, které se nachází přímo na trase, bude nainstalována *informační tabule* v blízkosti již zřízených odpočinkových míst.

Obrázek 31: Úsek č. 3: Volyně - Hoslovice



Zdroj: („Mapy.cz,“ 2014) a vlastní práce

Úsek č. 4: Hoslovice – Kraselov

Při návratu z Hoslovice se celý okruh vrací na *trasu č. 1068*, kde začal, tentokrát ale v opačném směru. Neznamená to však konec cesty. Tímto směrem leží jen další milník okruhu – **Kraselov**, kde *trasa č. 1068* směřuje dál na Sousedovice, Mutěnice až zpět do Strakonice. Celková délka trasy je *6,3 km*, náročnost je *střední*. Nový okruh ale nebude pokračovat tímto směrem, nicméně *nově značeným úsekem č. 5: Kraselov – Katovice*.

Obrázek 32: Úsek č. 4: Hoslovice - Kraselov

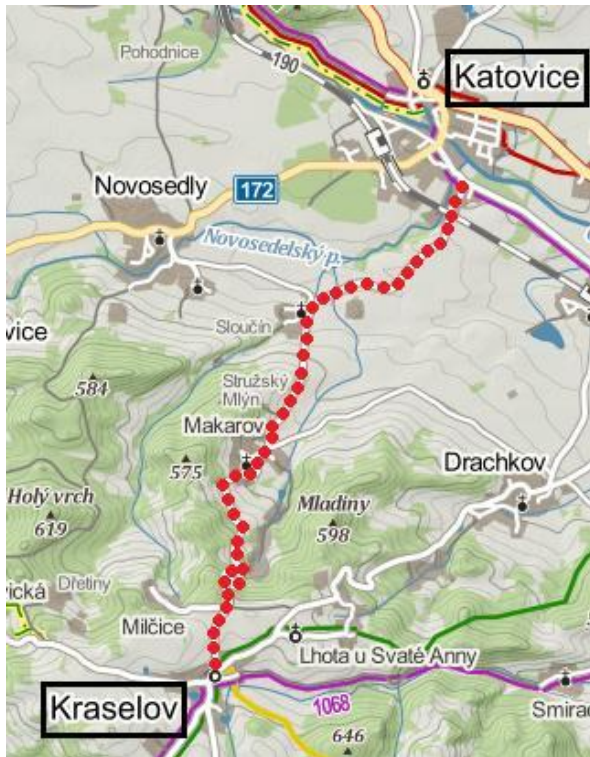


Zdroj: („Mapy.cz,“ 2014) a vlastní práce

Úsek č. 5: Kraselov – Katovice

Z Kraselova povede okruh severně podél běžné komunikace (silnice III. a II. třídy). Nebude třeba budovat zde zcela novou cestu, provoz na těchto komunikacích je během celého roku mírný. Navíc v některých částech tohoto úseku jsou po obou stranách komunikace lesy, vybudování zcela nové cesty by proto bylo značně nákladné a problematické. Dojde proto jen k *vyznačení nového úseku cyklotrasy* (na Obrázku č. 5 jde o červeně vytečkovaný úsek) vedoucího podél komunikace směrem na **Katovice**. V Katovicích dojde k napojení nově značené cyklotrasy na již existující *trasu č. 1066*. Celková délka nově značeného úseku *6,1 km*. Náročnost je *střední*. Vzhledem k pohybu po běžné komunikaci je i přes mírný provoz třeba zachovat zvýšenou opatrnost! V obcích Kraselov a Katovice dojde k nainstalování *informačních tabulí*. V Kraselově bude u informační tabule nainstalován *odpadkový koš, lavička a kolostav*. V Katovicích nebude další vybavení mobiliářem potřeba. Přibližně v polovině cesty, mezi obcemi Makarov a Sloučín, bude vybudováno *zastřešené posezení (stůl, lavice, odpadkový koš, kolostav)* a *směrovky* ukazující na Kraselov a Katovice.

Obrázek 33: Úsek č. 5: Kraselov - Katovice

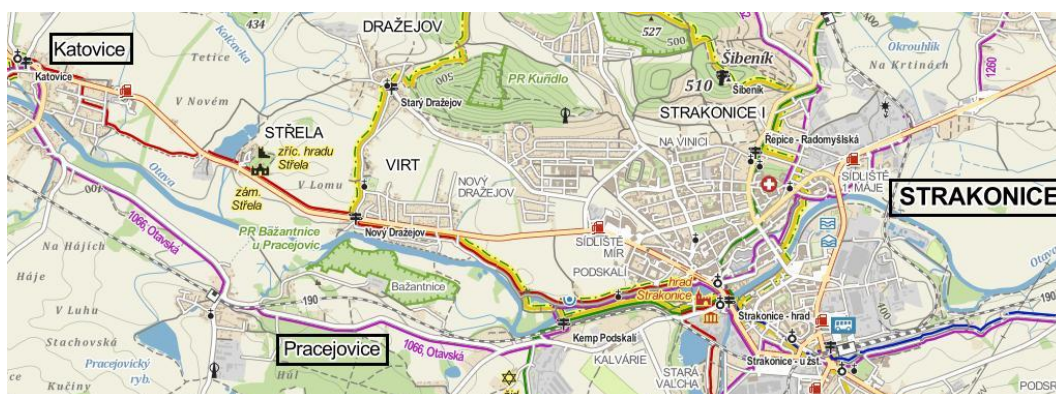


Zdroj: („Mapy.cz“, 2014) a vlastní práce

Úsek č. 6: Katovice – Strakonice

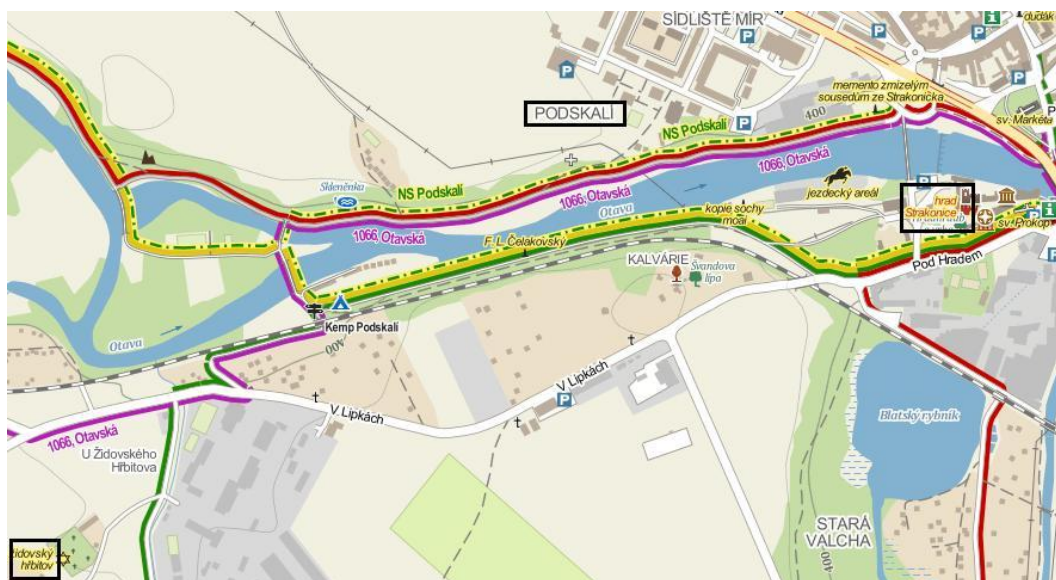
Z Katovic do Strakonice pokračuje *trasa č. 1066* směrem na Pracejovice, ve Strakonících pak vede kolem **Židovského hřbitova**, dále na **Podskali** a odtud zpět na **Strakonický hrad**. Délka posledního úseku je *12 km*. Náročnost je *střední*. V obci Pracejovice bude nainstalována poslední *informační tabule*, odkazující na trasu Cyklookruhu, doplněná o *odpadkový koš, lavičku a kolostav*.

Obrázek 34: Úsek č. 6: Katovice - Strakonice



Zdroj: („Mapy.cz,“ 2014) a vlastní práce

Obrázek 35: Úsek č. 6: Návrat do Strakonice



Zdroj: („Mapy.cz,“ 2014) a vlastní práce

6.1.1 SHRNUTÍ

Na Obrázku č. 36 je vyobrazena kompletní trasa Cyklookruhu po nejnavštěvovanějších atraktivitách Strakonicka. Fialově jsou vyznačeny již existující úseky, červeně pak úseky nově navržené. Celková délka trasy činí **51,7 km**. Náročnost trasy je po celé její délce **střední**.

Obrázek 36: Cyklookruh po nejnavštěvovanějších atraktivitách Strakonicka



Zdroj: („Mapy.cz,“ 2014) a vlastní práce

6.2 KALKULACE PROJEKTU

Kalkulace projektu byla vytvořena na základě informací poskytnutých pracovníky odboru rozvoje Městského úřadu Strakonice a na základě vlastních výpočtů.

Veškeré výdaje byly rozděleny do podkapitol tak, jak spolu bezprostředně souvisí, a to na výdaje za **mobiliář**, výdaje za **stavební úpravy** vzniklé v případě výstavby nového úseku cyklostezky a za **dopravní značení** po celé délce nově vybudovaných či vyznačených úseků, výdaje za **publicitu** a **další výdaje** související s projektem.

Závěrečná tabulka shrnuje veškeré výše vypočtené výdaje a dělí je na **hlavní způsobilé investiční výdaje** projektu a na **hlavní a vedlejší způsobilé neinvestiční výdaje** projektu.

V závěru kapitoly je pojednáno o **evropských dotacích** a možnosti jejich využití pro financování projektu.

6.2.1 MOBILIÁŘ

Tabulka 1: Kalkulace projektu - mobiliář

Položka	Cena v Kč za kus (včetně DPH)	Počet kusů	Cena v Kč celkem (včetně DPH)
Zastřešené posezení (přístřešek, lavice a stůl včetně montáže)	42 350	2	84 700
Odpadkový koš (včetně montáže)	6 170	5	30 850
Kolostav (včetně montáže)	6 050	5	30 250
Informační tabule (včetně návrhu a montáže)	38 720	9	348 480
Lavice (samostatně, včetně montáže)	10 890	3	32 670
Cena v Kč celkem (včetně DPH)	526 950		

Zdroj: odbor rozvoje Městského úřadu Strakonice a vlastní výpočet

6.2.2 STAVEBNÍ ÚPRAVY A DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Tabulka 2: Kalkulace projektu - stavební úpravy

Položka	Cena za jednotku v Kč (včetně DPH)	Jednotka a počet	Cena celkem v Kč (včetně DPH)
Zpevněný povrch nové cyklostezky	1 815 000	2,4 km	4 356 000
Montáž a instalace veřejného osvětlení	6 170	48 ks	296 160
Dopravní značení	-	10,4 km	44 304
Cena celkem v Kč (včetně DPH)		4 696 464	

Zdroj: odbor rozvoje Městského úřadu Strakonice, vlastní výpočet

6.2.3 PUBLICITA

Tabulka 3: Kalkulace projektu - publicita

Položka	Cena v Kč (včetně DPH)
Informační leták v podobě cyklomapy (náklad 20 000 ks)	40 000
Vytvoření odkazu na http://www.strakonice.eu (vytvoření obsahu webové stránky prezentující nový Cyklookruh)	10 000
Cena celkem v Kč (včetně DPH)	50 000

Zdroj: odbor rozvoje Městského úřadu Strakonice, vlastní výpočet

6.2.4 DALŠÍ VÝDAJE SPOJENÉ S PROJEKTEM

Tabulka 4: Kalkulace projektu - další výdaje spojené s projektem

Výdaj	Cena v Kč (včetně DPH)
Výdaje na zpracování projektové žádosti	60 000
Výdaje za výběrové řízení	30 000
Výdaje na právní, technické, finanční a ekonomické poradenství	100 000
Výdaje za stavební dozor a autorský dozor	50 000
Cena celkem v Kč (včetně DPH)	240 000

Zdroj: odbor rozvoje Městského úřadu Strakonice, vlastní výpočet

6.2.5 CELKOVÉ NÁKLADY NA PROJEKT

Tabulka 5: Kalkulace projektu - celkové náklady na projekt

Hlavní způsobilé investiční výdaje projektu	Cena v Kč (včetně DPH)
Mobiliář	526 950
Stavební úpravy a dopravní značení	4 696 464
Hlavní způsobilé neinvestiční výdaje projektu	Cena v Kč (včetně DPH)
Publicita	50 000
Výdaje na zpracování projektové žádosti	60 000
Výdaje za výběrové řízení	30 000
Vedlejší způsobilé neinvestiční výdaje projektu	Cena v Kč (včetně DPH)
Výdaje na právní, technické, finanční a ekonomické poradenství	100 000
Výdaje za stavební dozor a autorský dozor	50 000
Způsobilé investiční výdaje projektu celkem	5 223 414
Způsobilé neinvestiční výdaje projektu celkem	290 000
Celkové způsobilé výdaje projektu	5 513 414

Zdroj: odbor rozvoje Městského úřadu Strakonice, vlastní výpočet

Celkové způsobilé výdaje projektu se dle výše provedených výpočtů vyšplhaly na **5 513 414 Kč** (včetně DPH).

6.2.6 EVROPSKÉ DOTACE

Vzhledem k nepřipravenosti programovacího období 2014 – 2020, je dále uveden možný zdroj financování podobných projektů z předchozího programovacího období 2007 – 2013.

Podle webu Ministerstva pro místní rozvoj České republiky Strukturální fondy bylo v rámci **programovacího období 2007 – 2013** pro financování výstavby nových cyklostezek a značení nových úseků cyklotras možné využít prostředků z **Regionálního operačního programu ROP NUTS II Jihozápad**:

- Číslo výzvy: **06/2012/3.1A**
- Prioritní osa: **3 – Rozvoj cestovního ruchu**
- Oblasti podpory: **3.1 Rozvoj infrastruktury cestovního**

Cílem této výzvy bylo:

- posílení **vzájemné provázanosti atraktivit** cestovního ruchu
- zvýšení podílu turisticky **atraktivních a k životnímu prostředí šetrných způsobů dopravy**

Výzva byla zaměřena na následující aktivity:

- **Výstavba nových cyklostezek** včetně doprovodné infrastruktury a značení
- Značení a doprovodná infrastruktura **nových cyklotras**

(„Výzva ROP JZ...“, n.d.)

Alokace výzvy byla v tehdejší přepočtu 24 Kč za 1 € 140 000 000 Kč. V tomto konkrétním případě by bylo možné získat z evropských fondů 85% celkových zdrojů potřebných k financování projektu. Platnost výzvy skončila 1. 10. 2012. („Výzva ROP JZ...“, n.d.)

Výbor Regionální rady ROP Jihozápad rozdělil částku 140 000 000 Kč mezi 18 projektů v rámci Jihočeského a Plzeňského kraje, kde vzniklo 72 kilometrů nových cest. Mezi těmito projekty byl i projekt realizovaný na Strakonicku **Cyklotrasa Volyňka**⁹ o délce 42 km. („140 milionů korun...“, 2013)

V současné době je v Oblasti podpory 3.1 Infrastruktura cestovního ruchu plánovaná **nová výzva**, k jejímuž vyhlášení by mělo dojít v **polovině roku 2014**, ale to pouze za předpokladu zůstatku dostatku disponibilních finančních prostředků, jejichž výše je závislá na výši proplacených prostředků u již schválených projektů. („Změna Plánu výzev...“, 2014)

⁹ Viz kapitola 4 SITUAČNÍ ANALÝZA STRAKONICKA: Podkapitola 4.2.13 Projekty v oblasti dopravní infrastruktury pro potřeby cestovního ruchu na Strakonicku, str. 37

7 ZÁVĚR

Cílem práce bylo prostřednictvím analýzy zjistit současný stav dopravní obslužnosti na Strakonicku pro potřeby cestovního ruchu včetně jeho zhodnocení, navrhnout opatření ke zlepšení stávajícího stavu a vytvořit projekt dopravní obslužnosti včetně návrhu rozpočtu.

Na základě dat získaných z terénního šetření, kde respondenti hodnotili stávající stav dopravní obslužnosti Strakonicka pro potřeby cestovního ruchu, bylo možné ověřit platnost obou hypotéz stanovených pro tuto práci. Platnost první hypotézy, že za nejdůležitější kritérium při volbě způsobu dopravy budou respondenti považovat cenu, byla vyvrácena. Druhá hypotéza, že respondenty nejčastěji voleným způsobem dopravy po Strakonicku bude jízda automobilem, nejvíce respondentů, kteří takto odpoví, bude ve věkové kategorii 27 – 35 let a že tato skupina se bude na celku podílet nejméně 40%, se potvrdila jen z části.

Vyhodnocených dat z terénního šetření podpořených informacemi ze sekundárních zdrojů a cennými radami a materiály poskytnutými pracovníky odboru cestovního ruchu a odboru rozvoje Městského úřadu Strakonice bylo dále použito k návrhu projektu zlepšujícího stávající stav dopravní obslužnosti Strakonicka pro potřeby cestovního ruchu. Došlo k propojení již existujících cyklotras s dvěma kompletně navrženými novými úseky včetně návrhu nezbytného mobiliáře. Vznikl nový okruh nazvaný Cyklookruh po nejnavštěvovanějších atraktivitách Strakonicka. Vytvořením tohoto projektu došlo k rozšíření možností cykloturistiky na území Strakonicka, které rozvoj cykloturistiky prezentuje jako svoji prioritní strategii.

Financování projektu bylo vzhledem k nepřipravenosti nového programovacího období 2014 – 2020, navrženo na základě předchozího programovacího období 2007 – 2013, v rámci něžž bylo možné využít prostředků Regionálního operačního programu ROP NUTS II Jihozápad v rámci Prioritní osy 3 – Rozvoj cestovního ruchu, Oblasti podpory 3.1 Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu. Nová výzva v příslušné Oblasti podpory je plánovaná na polovinu roku 2014, její vyhlášení však závisí na výši disponibilních finančních prostředků.

8 SUMMARY

The aim of the theses was to determine through the analysis the current state of transport services for tourism in the Region of Strakonice, including its assessment, propose measures to improve the current situation and create a project including the draft budget.

Based on the data obtained from the field research was verified the validity of the two hypotheses set for the theses. The validity of the first hypothesis, that the most important criterion in choosing the method of transport respondents would consider the price was refuted. The second hypothesis that the most frequently selected method of transportation for the Region of Strakonice would be driving cars, most respondents who had followed replies would be in the age group 27 – 35 years, and that this group would be a whole contribute at least 40%, was confirmed only in part.

Evaluated data from the field research supported by information from secondary sources and valuable advice and materials provided by the staff of The Department of Tourism and The Development Department in Strakonice was also used to design the project of improving the current state of transport services for tourism in the Region of Strakonice. There were interconnected existing cycle routes with the two completely new sections including a proposal for the necessary furniture. A new circuit was called The Cycle Circuit along the most visited attractions of the Strakonicko region. The Region of Strakonice presents the development of cycling as its priority strategy.

The financing of the project was due to the unpreparedness of the new programming period 2014 – 2020, designed on the basis of the previous programming period 2007 – 2013 when was possible to gain the resources of the Regional Operational Programme ROP NUTS II Southwest under Priority Axis 3 – Development of tourism, Support Area 3.1 development of tourism infrastructure. The new challenge in the relevant area of support is planned for mid – 2014 its publication, however, depends on the amount of available funds.

Key words: Transport, Transport in Tourism, Transport Services, Transport Services Project

9 SEZNAMY

9.1 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

140 milionů korun z ROP Jihozápad na nové cyklostezky a cyklotrasy. (2013). Získáno 30. března 2014, z http://www.rr-jihozapad.cz/index.php?q=TISK.+ZPR%C3%81VY+-+140+milion%C5%AF+korun+z+ROP+Jihoz%C3%A1pad+na+nov%C3%A9+cyklostezky+a+cyklotrasy&qid=m_1040

Akce spolku 2013. (2013). Získáno 12. října 2013, z <http://spzs.sweb.cz/>

Albalade, D., & Bel, G. (2010). Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints. *Tourism Management*, 3, 425-433. doi: 10.1016/j.tourman.2009.04.011

Bamford, C. G., & Grant, S. (2006). *Transport Economics* (4. vyd.). Oxford: Heinemann.

Bártová, H., & Růžička, M. (2008). *Územní plánování a doprava* (1. vyd.). Praha: ARCH.

Becker, U., Gerike, R., Winter, M., Böhmer, T., Brůhová - Foltýnová, H., Havránek, M., & Schmidt, W. (2008). *Základy dopravní ekologie*. Praha: Ústav pro ekopolitiku.

Cykloturistika. (n.d.). Získáno 12. října 2013, z http://www.strakonice.eu/kontakty_turista/244

Dubois, G., Peeters, P., Ceron, J - P., & Gössling, S. (2011). The future tourism mobility of the world population: Emission growth versus climate policy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 10, 1031-1042. doi: 10.1016/j.tra.2009.11.004

Duval, D. T. (2007). *Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows*. Clevedon: Channel View Publications.

- Eisler, J., Kunst, J., & Orava, F. (2011). *Ekonomika dopravního systému* (1. vyd.). Praha: Oeconomica.
- Foret, M., & Stávková, J. (2003). *Marketingový výzkum: Jak poznávat své zákazníky* (1. vyd.). Praha: Grada Publishing.
- Goeldner, C. R., & Ritchie, J. R. B. (2009). *Tourism: Principles, Practices, Philosophies* (11. vyd.). Hoboken: John Wiley & Sons, Inc.
- Hall, D. (2010). Transport geography and new European realities: a critique. *Journal of Transport Geography*, 1, 1-13. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2009.07.002
- Horner, S., & Swarbrooke, J. (2003). *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času: Aplikovaný marketing služeb* (1. vyd.). Praha: Grada Publishing, a. s.
- Hrad Strakonice - infrastruktura cestovního ruchu - základní informace. (n.d.). Získáno 24. března 2014, z <http://www.strakonice.eu/content/hrad-strakonice-%E2%80%93-infrastruktura-cestovniho-ruchu-zakladni-informace>
- Hromadná ubytovací zařízení podle kategorií a území: Počet ubytovacích zařízení. (2013). Získáno 12. října 2013, z http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabdetail.jsp?kapitola_id=653&pro_8_44=3111&potvrdrd=Zobrazit+tabulku&go_zobraz=1&childsel0=4&childsel1=4&cislotab=CRU9030CU&voa=tabulka&str=tabdetail.jsp
- Hruška, L., Hrušková, A., Doleželová, H., Foldynová, I., Sedlecký, J., & Chadzipanajotidisová, N. (2012). Rozbor udržitelného rozvoje území pro správní obvod obce s rozšířenou působností Strakonice – AKTUALIZACE 2012: Část A – Podklady pro RURÚ. Získáno 16. října 2013, z http://www.strakonice.eu/sites/default/files/clanky/ERP_Strakonice_UAP_A.pdf
- Hruška, L., Hrušková, A., Doleželová, H., Foldynová, I., Sedlecký, J., & Chadzipanajotidisová, N. (2012). Rozbor udržitelného rozvoje území pro správní obvod obce s rozšířenou působností Strakonice – AKTUALIZACE 2012: Část B – RURÚ. Získáno 16. října 2013,

z http://www.strakonice.eu/sites/default/files/clanky/ORP_Strakonice_UAP_B.pdf

Informační centrum. (n.d.). Získáno 12. října 2013, z <http://www.strakonice.eu/content/informacni-centrum>

Kapacity hromadných ubytovacích zařízení podle kategorie a území: Druh ubytovacího zařízení: Hromadná ubytovací zařízení celkem. (2013). Získáno 12. října 2013, z http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabdetail.jsp?childsel0=4&cislotab=CRU9020CU&kapitola_id=653&pro_8_44=3111&druh_1_16=51&

Királová, A. (2003). Marketing destinace cestovního ruchu (1. vyd.). Praha: EKOPRESS, s. r. o.

Knowles, R., Shaw, J., & Docherty, I. (2008). Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces (1. vyd.). Malden: Blackwell Publishing Ltd.

Koupaliště – kulturní památka. (2008). Získáno 12. října 2013, z <http://www.volyne.eu/koupaliste-kulturni-pamatka/d-2123/p1=52>

Lávka u strakonického hradu – posílení provázanosti městských atraktivit. (n.d.). Získáno 24. března 2014, z <http://www.strakonice.eu/content/lavka-u-strakonického-hradu-%E2%80%93-posileni-provazanosti-mestskych-atraktivit>

Mapy.cz. (n.d.). Získáno 30. března 2014, z <http://www.mapy.cz/>

Město Strakonice je partnerem projektu "Cyklotrasa Volyňka". (n.d.). Získáno 24. března 2014, z <http://www.strakonice.eu/content/mesto-strakonice-je-partnerem-projektu-cyklotrasa-volynka>

MHD Jízdní řády. (2013). Získáno 12. října 2013, z <http://www.sttrans.cz/autobusova-doprava/mhd-jizdni-rady/>

Michálek, J., Cvrček, J. Z., Kotlářová, S., Olejník, J., Kupka, J., Říhová, I., & Peřka, F. (2002). Strakonice – vlastivědný sborník: Kapitoly z historie. Strakonice: Město Strakonice.

- Navrátil, J. (2012). *Návštěvník jako rozvojový faktor navštíveného místa* (1. vyd.). Praha: Alfa Nakladatelství, s. r. o.
- Otavská cyklistická stezka. (n.d.). Získáno 24. března 2014, z <http://www.strakonice.eu/content/otavska-cyklisticka-stezka>
- Palatková, M. (2011). *Marketingový management destinací* (1. vyd.). Praha: Grada Publishing, a. s.
- Palatková, M., & Zichová, J. (2011). *Ekonomika turismu: Turismus České republiky* (1. vyd.). Praha: Grada Publishing, a. s.
- Pásková, M., & Zelenka, J. (2002). *Cestovní ruch: výkladový slovník. Česká republika: Ministerstvo pro místní rozvoj.*
- Program sociálního a ekonomického rozvoje Strakonicka. (2000). Získáno 16. října 2013, z <http://www.strakonice.eu/sites/default/files/clanky/Analyza.pdf>
- Řeka Otava. (n.d.). Získáno 12. října 2013, z <http://www.strakonice.eu/content/reka-otava>
- Strategická analýza území MAS LAG Strakonicko 2007 – 2013. (2006). Získáno 16. října 2013, z <http://www.strakonicko.net/mrspootavi/user/deska/2006/Analyza-MAS-2006.pdf>
- Strategický plán rozvoje města Strakonice 2010 - 2025. (2010). Získáno 24. března 2014, z http://www.strakonice.eu/sites/default/files/planovaci_dokumentace/Strategicky_plan_Strakonice_2010_2025.pdf
- Stravování v okolí. (n.d.). Získáno 12. října 2013, z http://www.strakonice.eu/kat_kontakty_turista/423
- Stravování ve Strakonících. (n.d.). Získáno 12. října 2013, z http://www.strakonice.eu/kat_kontakty_turista/180
- Středověký vodní mlýn. (2011). Získáno 12. října 2013, z <http://www.hoslovice.cz/stredoveky-vodni-mlyn/>

- Survio. (2014). Získáno 7. února 2014, z <http://www.survio.com/cs/>
- Šlégr, V. & Stifterův pošumavský železniční spolek Vimperk. (2012, prosinec). Silvestrovské zvláštní vlaky. *Zpravodaj města Strakonice*, 12, 6.
- Thompson, K., & Schofield, P. (2007). An investigation of the relationship between public transport performance and destination satisfaction. *Journal of Transport Geography*, 2, 136-144. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2006.11.004
- Turistika. (n.d.). Získáno 12. října 2013, z http://www.strakonice.eu/kontakty_turista/245
- Územně analytické podklady obcí ORP Strakonice. (2008). Získáno 16. října 2013, z http://www.strakonice.eu/sites/default/files/clanky/ORPStrakonice_text.pdf
- Výzva ROP JZ pro Oblast podpory 3.1 Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu. (n.d.). Získáno 30. března 2014, z [http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Jak-na-projekt/Vyzvy-a-akce-\(1\)/Vyzva-ROP-JZ-pro-oblast-podpory-3-1-Rozvoj-infrast](http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Jak-na-projekt/Vyzvy-a-akce-(1)/Vyzva-ROP-JZ-pro-oblast-podpory-3-1-Rozvoj-infrast)
- Změna Plánu výzev ROP NUTS II Jihozápad na rok 2014. (2014). Získáno 30. března 2014, z <http://www.rr-jihozapad.cz/dokumenty/pro-zadatele/2014/zmena-planu-vyzev-rop-nuts-ii-jihozapad-na-rok-2014.pdf>
- Zurynek, J., Zelený, L., & Mervart, M. (2008). Dopravní procesy v cestovním ruchu (1. vyd.). Praha: ASPI, a. s.

9.2 SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

OBRÁZEK 1: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 1): POČET RESPONDENTŮ, KTEŘÍ NAVŠTÍVILI STRAKONICKO	38
OBRÁZEK 2: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 2): ZPŮSOB DOPRAVY NA STRAKONICKO	39
OBRÁZEK 3: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 3): ÚTRATA ZA DOPRAVU DO DESTINACE	40
OBRÁZEK 4: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 4): KRITÉRIA VÝZNAMNOSTI	40
OBRÁZEK 5: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 5): ZPŮSOB DOPRAVY NA ÚZEMÍ DESTINACE	41
OBRÁZEK 6: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 6): ÚTRATA ZA DOPRAVU V DESTINACI	42
OBRÁZEK 7: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 7): ATRAKTIVITY	43
OBRÁZEK 8: DOTAZNÍK: (OTÁZKA Č. 7): STRAKONICKÝ HRAD	44
OBRÁZEK 9: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 7): HOŠTICE U VOLYNĚ	44
OBRÁZEK 10: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 7): VOLYNĚ (MĚSTO)	44
OBRÁZEK 11: DOTAZNÍK: (OTÁZKA Č. 7): STŘEDOVĚKÝ VODNÍ MLÝN HOSLOVICE	45

OBRÁZEK 12: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 7): VELKÉ NÁMĚSTÍ (STRAKONICE)	45
OBRÁZEK 13: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 8): DOPRAVNÍ DOSTUPNOST Z MÍSTA BYDLIŠTĚ	46
OBRÁZEK 14: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 10): DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	47
OBRÁZEK 15: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 12): DOSTUPNOST A SLUŽBY ČERPACÍCH STANIC	47
OBRÁZEK 16: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 14): INFORMAČNÍ SLUŽBY V DOPRAVĚ	48
OBRÁZEK 17: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 16): NÁVAZNOST SPOJŮ	49
OBRÁZEK 18: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 18): PARKOVACÍ KAPACITY	50
OBRÁZEK 19: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 20): SLUŽBY AUTOSERVISŮ	51
OBRÁZEK 20: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 22): SLUŽBY CYKLOSERVISŮ	51
OBRÁZEK 21: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 24): SLUŽBY PŮJČOVEN	52
OBRÁZEK 22: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 26): STAV KOMUNIKACÍ	53
OBRÁZEK 23: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 28): TAXISLUŽBA	53
OBRÁZEK 24: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 30): ÚROVEŇ A VYBAVENÍ CYKLOTRAS A CYKLOSTEZEK	54
OBRÁZEK 25: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 32): INFORMACE O DOPRAVNÍCH SLUŽBÁCH	55
OBRÁZEK 26: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 33): KRAJE	56
OBRÁZEK 27: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 34): POHLAVÍ	56
OBRÁZEK 28: DOTAZNÍK (OTÁZKA Č. 35): VĚKOVÉ KATEGORIE	57
OBRÁZEK 29: ÚSEK Č. 1: STRAKONICE - HOŠTICE U VOLYNĚ	61
OBRÁZEK 30: ÚSEK Č. 2: HOŠTICE U VOLYNĚ - VOLYNĚ	62
OBRÁZEK 31: ÚSEK Č. 3: VOLYNĚ - HOSLOVICE	63
OBRÁZEK 32: ÚSEK Č. 4: HOSLOVICE - KRASELOV	63
OBRÁZEK 33: ÚSEK Č. 5: KRASELOV - KATOVICE	64
OBRÁZEK 34: ÚSEK Č. 6: KATOVICE - STRAKONICE	65
OBRÁZEK 35: ÚSEK Č. 6: NÁVRAT DO STRAKONIC	65
OBRÁZEK 36: CYKLOOKRUH PO NEJNAVŠTĚVOVANĚJŠÍCH ATRAKTIVITÁCH STRAKONICKA	66
TABULKA 1: KALKULACE PROJEKTU - MOBILIÁŘ	67
TABULKA 2: KALKULACE PROJEKTU - STAVEBNÍ ÚPRAVY	68
TABULKA 3: KALKULACE PROJEKTU - PUBLICITA	68
TABULKA 4: KALKULACE PROJEKTU - DALŠÍ VÝDAJE SPOJENÉ S PROJEKTEM	68
TABULKA 5: KALKULACE PROJEKTU - CELKOVÉ NÁKLADY NA PROJEKT	69

9.3 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Dotazník

Příloha č. 2: Fotogalerie

1 Strakonický hrad (pohled zezadu)

- 2 Strakonický hrad (nádvoří s věží Rumpál)
- 3 Švanda dudák na Velkém náměstí (Strakonice)
- 4 Pohled na volyňskou radnici
- 5 Zámek v Hošticích u Volyně
- 6 Dům s jelenem (Hoštice u Volyně)
- 7 Hrob Michala Tučného (Hoštice u Volyně)
- 8 Středověký vodní mlýn v Hoslovicích 1
- 9 Středověký vodní mlýn v Hoslovicích 2
- 10 Středověký vodní mlýn v Hoslovicích (expozice)

10PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Dotazník

Dopravní obslužnost Strakonicka pro potřeby cestovního ruchu

Dobrý den,

jsem studentka vysoké školy a v diplomové práci se zabývám dopravní obslužností Strakonicka pro potřeby cestovního ruchu. Mým úkolem je nejen zhodnotit stávající stav, ale rovněž vytvořit návrh na jeho zlepšení, k čemuž mi poslouží právě Vaše odpovědi. Předem Vám děkuji za vyplnění dotazníku.

1) Navštívil/a jste již někdy Strakonicko?

- Ano
- Ne (při volbě této odpovědi přeskočte na otázku č. 33)

2) Jaký způsob dopravy jste využil/a při cestě na Strakonicko? (možno uvést více odpovědí)

- Autobus
- Automobil
- Autostop
- Kolo
- Loď
- Pěšky
- Sdílená doprava
- Vlák

3) Kolik jste utratil/a za dopravu do destinace?

- Do 500 Kč
- Do 1 000 Kč
- Do 2 000 Kč
- Více než 2 000 Kč

4) Které z následujících kritérií hrálo při Vaší volbě způsobu dopravy největší a které naopak nejmenší roli? Seřad'te kritéria dle významnosti od nejméně významného po nejvíce významné.

- Bezpečnost
- Cena
- Dostupnost
- Nabídka služeb
- Pohodlí
- Rychlost
- Spolehlivost

5) Jaký způsob dopravy jste volil/a na území Strakonicka? (možno uvést více odpovědí)

- Autobus (linkový)
- Autobus (MHD)
- Automobil
- Autostop
- Kolo
- Kůň – hipoturistika
- Letadlo (vyhlídkové lety)
- Loď
- Pěšky
- Sdílená doprava
- Vlák

6) Kolik jste utratil/a za dopravu v destinaci?

- Do 500 Kč
- Do 1 000 Kč
- Do 2 000 Kč
- Více než 2 000 Kč

7) Které atraktivita na území Strakonicka jste navštívil/a a jakým způsobem jste se k nim dopravil/a? Uved'te maximálně 5 atraktivit a ke každé daný způsob dopravy.

8) Ohodno'te Vaši spokojenost s následující službou od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost a 5 = naprostá spokojenost. V případě, že jste službu nevyužil/a přeskočte k další službě.

- DOPRAVNÍ DOSTUPNOST Z MÍSTA VAŠEHO BYDLIŠTĚ

9) Pokud jste u předchozí otázky označil/a Vaši spokojenost na úrovni 1 nebo 2, uved'te důvod Vaší nespokojenosti.

- Řídké dopravní spojení
- Nenavazující spoje
- Špatná úroveň komunikací
- Špatné dopravní značení
- Jiné (uved'te)

10) Ohodno'te Vaši spokojenost s následující službou od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost a 5 = naprostá spokojenost. V případě, že jste službu nevyužil/a přeskočte k další službě.

- DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

11) Pokud jste u předchozí otázky označil/a Vaši spokojenost na úrovni 1 nebo 2, uved'te důvod Vaší nespokojenosti.

- Nedostačující
- Nepřehledné
- Jiné (uved'te)

12) Ohodno'te Vaši spokojenost s následující službou od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost a 5 = naprostá spokojenost. V případě, že jste službu nevyužil/a přeskočte k další službě.

- DOSTUPNOST A SLUŽBY ČERPACÍCH STANIC

13) Pokud jste u předchozí otázky označil/a Vaši spokojenost na úrovni 1 nebo 2, uveďte důvod Vaší nespokojenosti.

- Řídká dostupnost
- Nedostačující služby
- Nízká úroveň obsluhujícího personálu
- Jiné (uveďte)

14) Ohodnoťte Vaši spokojenost s následující službou od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost a 5 = naprostá spokojenost. V případě, že jste službu nevyužil/a přeskočte k další službě.

- INFORMAČNÍ SLUŽBY V DOPRAVĚ

15) Pokud jste u předchozí otázky označil/a Vaši spokojenost na úrovni 1 nebo 2, uveďte důvod Vaší nespokojenosti.

- Nedostačující informace
- Nízká úroveň personálu poskytujícího informační služby
- Jiné (uveďte)

16) Ohodnoťte Vaši spokojenost s následující službou od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost a 5 = naprostá spokojenost. V případě, že jste službu nevyužil/a přeskočte k další službě.

- NÁVAZNOST SPOJŮ

17) Pokud jste u předchozí otázky označil/a Vaši spokojenost na úrovni 1 nebo 2, uveďte důvod Vaší nespokojenosti.

- Neexistuje návaznost spojů
- Návaznost existuje, ale mezi spoji jsou dlouhé časové prodlevy
- Návaznost existuje, ale mezi spoji jsou krátké časové prodlevy a v případě zpoždění jednoho spoje, kdy nestíhám spoj navazující, musím čekat dlouho na další
- Jiné (uveďte)

18) Ohodnoťte Vaši spokojenost s následující službou od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost a 5 = naprostá spokojenost. V případě, že jste službu nevyužil/a přeskočte k další službě.

- PARKOVACÍ KAPACITY

19) Pokud jste u předchozí otázky označil/a Vaši spokojenost na úrovni 1 nebo 2, uveďte důvod Vaší nespokojenosti.

- Nedostačující parkovací kapacity u atraktivit, které jsem navštívil/a
- Drahé parkovné
- Jiné (uveďte)

20) Ohodnoťte Vaši spokojenost s následující službou od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost a 5 = naprostá spokojenost. V případě, že jste službu nevyužil/a přeskočte k další službě.

- SLUŽBY AUTOSERVISŮ

21) Pokud jste u předchozí otázky označil/a Vaši spokojenost na úrovni 1 nebo 2, uveďte důvod Vaší nespokojenosti.

- Nedostatek autoservisů
- Nízká úroveň poskytovaných služeb
- Nízká úroveň obsluhujícího personálu
- Jiné (uveďte)

22) Ohodnoťte Vaši spokojenost s následující službou od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost a 5 = naprostá spokojenost. V případě, že jste službu nevyužil/a přeskočte k další službě.

- SLUŽBY CYKLOSERVISŮ

23) Pokud jste u předchozí otázky označil/a Vaši spokojenost na úrovni 1 nebo 2, uveďte důvod Vaší nespokojenosti.

- Nedostatek cykloservisů
- Nízká úroveň poskytovaných služeb
- Nízká úroveň obsluhujícího personálu

- Jiné (uved'te)

24) Ohodno'te Vaši spokojenost s následující službou od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost a 5 = naprostá spokojenost. V případě, že jste službu nevyužil/a přeskočte k další službě.

- SLUŽBY PŮJČOVEN (AUTOMOBILŮ, KOL, LODÍ, MOTOCYKLŮ)

25) Pokud jste u předchozí otázky označil/a Vaši spokojenost na úrovni 1 nebo 2, uveďte důvod Vaší nespokojenosti.

- Nedostatek půjčoven
- Nízká úroveň poskytovaných služeb
- Nízká úroveň obsluhujícího personálu
- Jiné (uved'te)

26) Ohodno'te Vaši spokojenost s následující službou od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost a 5 = naprostá spokojenost. V případě, že jste službu nevyužil/a přeskočte k další službě.

- STAV KOMUNIKACÍ

27) Pokud jste u předchozí otázky označil/a Vaši spokojenost na úrovni 1 nebo 2, uveďte důvod Vaší nespokojenosti.

- Špatně udržované komunikace
- Nepřehledné značení komunikací
- Jiné (uved'te)

28) Ohodno'te Vaši spokojenost s následující službou od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost a 5 = naprostá spokojenost. V případě, že jste službu nevyužil/a přeskočte k další službě.

- TAXISLUŽBA

29) Pokud jste u předchozí otázky označil/a Vaši spokojenost na úrovni 1 nebo 2, uveďte důvod Vaší nespokojenosti.

- Nedostačující služby
- Příliš drahé služby

- Nízká úroveň zacházení s klientem
- Jiné (uveďte)

30) Ohodnoťte Vaši spokojenost s následující službou od 1 do 5, kde 1 = naprostá nespokojenost a 5 = naprostá spokojenost. V případě, že jste službu nevyužil/a přeskočte k další službě.

- ÚROVEŇ A VYBAVENÍ CYKLOTRAS A CYKLOSTEZEK

31) Pokud jste u předchozí otázky označil/a Vaši spokojenost na úrovni 1 nebo 2, uveďte důvod Vaší nespokojenosti.

- Špatně udržované cyklostezky
- Špatné značení cyklostezek
- Nedostačující dostupnost atraktivit po cyklostezkách
- Nízká vybavenost doplňkovými službami
- Jiné (uveďte)

32) Kde jste čerpal/a informace o opravních službách na území Strakonicka? (možno více odpovědí)

- Autoatlas
- Internet
- Mapy
- Tištěné jízdní řady
- Turistické informační centrum
- Přátelé, známí, rodina
- Jiné (uveďte)

33) Z jakého kraje pocházíte?

- Jihočeský
- Jihomoravský
- Karlovarský
- Královéhradecký
- Liberecký
- Moravskoslezský
- Olomoucký

- Pardubický
- Plzeňský
- Praha
- Středočeský
- Ústecký
- Vysočina
- Zlínský

34) Uved'te Vaše pohlaví:

- Žena
- Muž

35) Uved'te, do jaké věkové kategorie patříte:

- 15 – 17 let
- 18 – 26 let
- 27 – 35 let
- 36 – 45 let
- 46 – 55 let
- 56 – 65 let
- 66 a více let

Příloha č. 2: Fotogalerie

11 Strakonický hrad (pohled zezadu)



Zdroj: vlastní fotografie (2014)

12 Strakonický hrad (nádvoří s věží Rumpál)



Zdroj: vlastní fotografie (2014)

13 Švanda dudák na Velkém náměstí (Strakonice)



Zdroj: vlastní fotografie (2014)

14 Pohled na volyňskou radnici



Zdroj: vlastní fotografie (2014)

15 Zámek v Hošticích u Volyně



Zdroj: vlastní fotografie (2014)

16 Dům s jelenem (Hoštice u Volyně)



Zdroj: vlastní fotografie (2014)

17 Hrob Michala Tučného (Hoštice u Volyně)



Zdroj: vlastní fotografie (2014)

18 Středověký vodní mlýn v Hoslovicích 1



Zdroj: vlastní fotografie (2013)

19 Středověký vodní mlýn v Hoslovicích 2



Zdroj: vlastní fotografie (2013)

20 Středověký vodní mlýn v Hoslovicích (expoze)



Zdroj: vlastní fotografie (2013)