



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

## **Bakalářská práce**

Možnosti rozvoje produktu pěší a cykloturistiky v mikroregionu Šumava – západ

Vypracoval: Daniel Kůs

Vedoucí práce: Ing. Roman Švec, Ph.D.

České Budějovice 2015

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Fakulta ekonomická

Akademický rok: 2013/2014

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Daniel KÚS**  
Osobní číslo: **E12443**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Obchodní podnikání**  
Název tématu: **Možnosti rozvoje produktu pěší a cykloturistiky v mikroregionu Šumava-západ.**  
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:

Průzkum současné nabídky služeb pro turisty a cyklisty v mikroregionu Šumava - západ. Doporučení možností dalšího rozvoje produktu na základě průzkumů aktuálních trendů, zákaznických potřeb, vyjádření místní samosprávy a dalších zainteresovaných organizací.

#### Metodický postup:

1. Studium odborné literatury a zpracování východisek řešení problému bakalářské práce na základě hloubkové rešerše prostudovaných informačních zdrojů
2. Specifikace objektu a subjektu zkoumání, cílů a metod řešení
3. Charakteristika současného produktu a komparace s produkty jiných mikroregionů
4. Sběr dat a analýza požadavků účastníků cestovního ruchu na zkvalitnění služeb ve zkoumané oblasti
5. Návrh na inovace stávajících a vytvoření nových produktů zkoumaného mikroregionu s ohledem na získané informace

#### Rámcová osnova:

1. Úvod, 2. Aktuální literární přehled řešené problematiky, 3. Metodika práce, 4. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání. 5. Návrhy a doporučení, 6. Závěr, 7. Použitá literatura, 8. Přílohy.

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**

Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

**Beránek, J. (2004).** *Provozujeme pohostinství a ubytování.* Praha: MAG Consulting

**Gúčík, M. a kol. (2006).** *Cestovní ruch, hotelierstvo, pohostinstvo. Výkladový slovník.* Bratislava: Slovenské pedagogické nakladateľstvo

**Horner, S. & Swarbrooke, J. (2003).** *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času: aplikovaný marketing služeb.* Praha: Grada Publishing

**Oriešla, J. (2010).** *Služby v cestovním ruchu. 1. vyd.* Praha: Idea servis


**Veblen, T. (2005).** *The Theory of Business Enterprise.* New York: Cosimo

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Roman ŠVEC, Ph.D.**

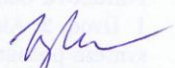
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Datum zadání bakalářské práce: **10. ledna 2014**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2015**

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

JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
EKONOMICKÁ FAKULTA  
Studentská 13 (2e)  
370 05 České Budějovice

  
Ing. Viktor VOJTKO, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 31. března 2014

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracoval 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 bakalářské práce, a to - v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou - 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 13. 4. 2015

.....

Daniel Kůs

## **Poděkování**

Tímto bych rád poděkoval mému vedoucímu práce Ing. Romanu Švecovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a věnovaný čas. Dále děkuji všem, kteří mi poskytli důležité informace a materiály.

# Obsah

<b>1 Úvod</b> .....	<b>3</b>
<b>2 Literární přehled</b> .....	<b>4</b>
2. 1 Cestovní ruch .....	4
2. 1. 1 Systém cestovního ruchu .....	5
2. 1. 2 Okolí systému cestovního ruchu .....	6
2. 1. 3 Podniky cestovního ruchu .....	7
2. 1. 4 Produkt cestovního ruchu .....	8
2. 1. 5 Typologie cestovního ruchu .....	9
2. 1. 6 Rekreační cestovní ruch .....	12
2. 1. 7 Sportovní cestovní ruch .....	13
2. 1. 8 Služby cestovního ruchu.....	13
2. 2 Infrastruktura pro účely pěší a cyklistické turistiky .....	17
2. 2. 1 Pěší turistika .....	17
2. 2. 2 Cykloturistika .....	18
<b>3 Metodika práce</b> .....	<b>22</b>
<b>4 Analýza zkoumané oblasti</b> .....	<b>23</b>
4. 1 Mikroregion Šumava – západ a členské obce .....	23
4. 2 Přehled značených cyklotras a cyklostezek v mikroregionu Šumava – západ ....	28
4. 3 Přehled značených pěších stezek a tras v mikroregionu Šumava – západ.....	35
4. 4 Zelené autobusy .....	37
<b>5 Vlastní výzkum</b> .....	<b>38</b>
5. 1 Dotazníkové šetření.....	38
5. 2 Shrnutí výsledků dotazníkového šetření .....	47
5. 3 Dopravní obslužnost mikroregionu Šumava – západ.....	51
5. 3. 1 Autobusová doprava .....	51
5. 3. 2 Železniční doprava .....	54
5. 4 Ubytovací a stravovací zařízení v blízkosti značených pěších a cyklistických stezek a tras MŠZ .....	55

<b>6 Návrhy a inovace .....</b>	<b>63</b>
6. 1 Projekt Cyklisté vítání.....	63
6. 2 Zázemí pro turisty .....	65
6. 3 Zaměření na skupiny turistů – parkoviště .....	66
6. 4 Poskytování relaxačních služeb v ubytovacích zařízeních .....	68
<b>7 Závěr .....</b>	<b>70</b>
<b>8 Summary .....</b>	<b>71</b>
<b>9 Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>72</b>
9.1 Literární zdroje.....	72
9.2 Internetové zdroje.....	73
<b>10 Seznam grafů a obrázků .....</b>	<b>75</b>
10. 1 Grafy .....	75
10. 2 Obrázky .....	75
<b>11 Seznam příloh .....</b>	<b>76</b>
<b>12 Přílohy.....</b>	<b>77</b>

# 1 Úvod

Cestovní ruch je jedno z nejrychleji se rozvíjejících odvětví na světě. Obklopuje nás jako součást našeho životního stylu a významně se podílí na ekonomice nejen ve světovém měřítku. V některých oblastech tvoří hlavní zdroj příjmů obyvatelstva. Dnes je cestovní ruch právem označován za turistický průmysl, jelikož tvoří komplex činností a je provázán s celou řadou odvětví a subjektů. Přináší s sebou však i negativní vlivy a rizika zejména v podobě škod na životním prostředí, proto je nutné budovat cestovní ruch udržitelný.

V posledních letech je v oblibě sportovně-rekreační cestovní ruch, při kterém se skloubí aktivní dovolená s odpočinkem a relaxací. Právě pěší a cyklistická turistika je ideálním způsobem trávení takového typu dovolené. Česká republika nabízí ideální předpoklady pro rozvoj těchto druhů turistiky. Důvodem je jedno z nejkvalitnějších značení turistických cest v Evropě a také atraktivita oblastí z důvodu velkého přírodního a kulturního bohatství. Pozitivem pěší a cyklistické turistiky je kromě rozvoje fyzického a duševního zdraví člověka také její ekologičnost. Oblast Šumavy jsem zvolil nejen proto, že zde bydlím a mám k ní vztah, ale především kvůli obrovskému potenciálu pro sportovní a rekreační turismus díky poloze, rozmanitosti a kráse místní krajiny.

Moje bakalářská práce se zabývá možnostmi rozvoje produktu pěší a cykloturistiky v mikroregionu Šumava-západ. Cílem je průzkum a zmapování současných turistických stezek ve zkoumané oblasti včetně jejich dopravní obslužnosti a průzkum nabídky služeb pro návštěvníky v jednotlivých členských obcích zkoumaného mikroregionu. Ke zkoumání těchto aspektů byla použita metoda kvantitativního výzkumu, dotazníkové šetření. Na základě vyhodnocení dotazníků jsem došel k závěrům, které se staly základem návrhové práce.

Struktura práce je tedy postavena na studiu odborné literatury a webových článků, jakožto sekundárním zdroji, a jeho následném zpracování v literárním přehledu. Poté bylo zapotřebí zvolit metodický postup. Primární data jsou tvořena analýzou a průzkumem vymezené oblasti a terénním šetřením v podobně kvantitativního výzkumu. To vše předcházelo vyhodnocení, návrhům opatření a vytvoření nového produktu nebo inovaci stávajícího.



## 2 Literární přehled

### 2. 1 Cestovní ruch

Rozvoj moderního cestovního ruchu se obvykle datuje do období přelomu 19. a 20. století, kdy se začal formovat ve vyspělých zemích jako odvětví společenské činnosti. Mnozí odborníci jeho počátky spojují s obdobím průmyslové revoluce jako důsledky technických, ekonomických a sociálních podmínek. Kromě přírodních a kulturně-historických podmínek (primární nabídka), vyžaduje cestovní ruch i možnost svobodného pohybu obyvatel, přiměřený disponibilní fond volného času a volnou kupní sílu na uspokojování méně zbytných potřeb. Nezbytná je také výstavba a provoz dopravních, ubytovacích, stravovacích, sportovně-rekreačních, zábavních a dalších zařízení cestovního ruchu (Hesková, Beránek, Dvořák, Novacká, & Oriška, 2011).

V průběhu let vznikly desítky definic a mnoho mezinárodních organizací se soustředilo na jejich sjednocení. Mezinárodně uznávaná definice cestovního ruchu podle UNWTO<sup>11</sup> zní takto: „Cestovní ruch je činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí, a to na dobu kratší než je stanovena, přičemž účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.“

Jako „místo mimo běžné životní prostředí“ je často chápáno trvalé bydliště, ale může se jednat o jakékoliv místo, kde osoba běžně pobývá. Za „přechodnou dobu“ je u mezinárodního cestovního ruchu považován 1 rok, u domácího je délka trvání 6 měsíců. „Výdělečná činnost“ je pak činnost, která je založena na trvalém či přechodném pracovním poměru. Když je tedy pracovník vyslán do zahraničí na služební cestu, spadá podle této definice mezi účastníky cestovního ruchu (Beránek a kol., 2013).

Výkladový slovník Zelenky a Páskové (2012, str. 45) definuje problematiku takto: „*Cestovní ruch je komplexní společenský jev, zahrnující aktivity osob cestujících mimo jejich obvyklé prostředí nebo pobývajících v těchto místech ne déle než jeden rok za účelem zábavy, rekreace, vzdělávání, pracovním či jiným účelem, i aktivity subjektů poskytujících služby a produkty těmto cestujícím osobám, tedy i provozování zařízení se službami pro tyto cestující osoby včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch, souhrn politických a veřejně správních aktivit a reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity.*“

---

<sup>11</sup> United Nations World Tourism Organization – Světová organizace cestovního ruchu

Novacká, Brteková – Magátová, Bartoš, Benčíč, Ivanovič, Kubíčková...Trefil (2010) dodávají, že cestovní ruch musí využívat poznatky více vědních disciplín na základě modelu Jafara Jafariho (profesor na Wisconsinské univerzitě), který vyjadřuje vzájemnou provázanost cestovního ruchu s více odvětvími, aktivitami a činnostmi. Mezi ně patří pedagogika, antropologie, environmentalistika, architektura, politologie, ekonomie, management a marketing, technické vědy a výzkum, sociologie, psychologie a dějiny.

## **2. 1. 1 Systém cestovního ruchu**

Beránek a kol. (2013, str. 18) uvádí: „*Cestovní ruch je často zkoumán jako systém, tedy jako jednota prvků, mezi kterými jsou určité vztahy a vzájemné vazby. Podle tzv. gnoseologického modelu jsou součástí tohoto systému tři podsystemy: subjekt, objekt a předmět cestovního ruchu.*“

### **Subjekt cestovního ruchu**

Jedná se o účastníka cestovního ruchu, který je nositelem poptávky a spotřebitelem produktu. Z ekonomického hlediska je to každý, kdo uspokojuje své potřeby spotřebou statků cestovního ruchu v době cestování a pobytu mimo trvalé bydliště a obvykle ve volném čase (Hesková a kol., 2011).

Palatková, Zichová (2011) charakterizují účastníky (subjekty) cestovního ruchu takto:

**Stálý obyvatel v domácím turismu** – osoba žijící v dané zemi alespoň šest po sobě jdoucích měsíců před příjezdem do jiné země na dobu kratší než šest měsíců.

**Návštěvník v domácím turismu** – osoba cestující na jiné místo než je její trvalé bydliště v rámci stejné země na dobu kratší než šest měsíců. Hlavní účel cesty musí být jiný než vykonávání výdělečné činnosti.

**Turista v domácím turismu** – osoba cestující na jiné místo než je její trvalé bydliště v rámci stejné země na dobu s alespoň jedním přenocováním, ne však delší než šest měsíců. Hlavní účel cesty musí být jiný než vykonávání výdělečné činnosti.

**Jednodenní návštěvník v domácím turismu** – osoba cestující na jiné místo než je její trvalé bydliště v rámci stejné země bez přenocování. Hlavní účel cesty musí být jiný než vykonávání výdělečné činnosti.

## **Objekt cestovního ruchu**

Podle Beránka a kol. (2013) je objektem cestovního ruchu vše, co se může stát cílem změny místa pobytu účastníka cestovního ruchu. Objekt je tvořen jak cílovým místem neboli destinací cestovního ruchu (turistickými centry a oblastmi zahrnujícími komplex přírodních a kulturně-historických atraktivit), tak podniky poskytující služby, jež účastníci cestovního ruchu v místě pobytu a během dopravy do tohoto místa poptávají.

Jako objekty vystupují zejména služby jako rozhodující součást trhu cestovního ruchu a zboží, které je spíše doplňkové (Malá, 1999).

Cílové místo (stát, region, středisko CR) musí mít vhodný přírodní a kulturní potenciál, který označujeme jako primární nabídka. Aby byla přitažlivá pro návštěvníky, musí se v cílovém místě vyskytovat v dostatečné kvalitě a množství. Sekundární nabídka je charakterizována infrastrukturní vybaveností. Jedná se tedy o podniky, zařízení a instituce, které umožňují návštěvníkům cílového místa přechodně se ubytovat, stravovat a vykonávat různé rekreační, sportovní, kulturní a jiné aktivity. (Hesková, 2011, Beránek a kol., 2013).

### **2. 1. 2 Okolí systému cestovního ruchu**

#### **Ekonomické prostředí**

Pro cestovní ruch velice významné. Patří sem především úroveň ekonomiky země, vyjádřená hrubým domácím produktem, složením platební bilance, nezaměstnaností, inflací, stabilitou měny a ostatními faktory (Petrů, 1999).

#### **Ekologické prostředí**

Do této skupiny řadíme příznivé přírodní a celkově životní prostředí. Patří sem dostatek atraktivního rekreačního prostoru, přírodní atraktivity, příznivé klima a čistota vody a ovzduší (Petrů, 1999).

#### **Politické prostředí**

Tím se rozumí politická stabilita zemí, zejména mírové podmínky. Aktuální situace je vytvářena především existencí násilí, teroru, války, převratů atd. (Čertík, Attl, Sysel, & Vitáková, 2000).

## Sociální prostředí

Je dáno společenským zřízením. To ovlivňuje například rozdělování HDP, pracovní a mimopracovní podmínky, dále i sociální politiku státu (Hesková a kol., 2011).

## Technicko-technologické prostředí

Jedná se o dopravní infrastrukturu a další technickou informačně-technologickou vybavenost umožňující rozvoj CR (Hesková a kol., 2011).

### **2. 1. 3 Podniky cestovního ruchu**

Podnik lze obecně definovat jako soubor hmotných, osobních a nehmotných složek podnikání. Náleží k němu i věci, práva a jiné majetkové hodnoty, které patří podnikateli a slouží k provozování podniku. Jedná se o hospodářský subjekt, jehož hlavní činností je poskytování statků a služeb potenciálním zákazníkům (Žák, 2002).

Z hlediska cestovního ruchu podnikem rozumíme souhrn organizací tvořící soubor zařízení, jejichž předmětem podnikání je poskytování služeb, které uspokojují potřeby návštěvníků. Naopak instituce cestovního ruchu, zvláště pak orgány regionální a místní samosprávy, usilují o vyváženost nabídky a poptávky cestovního ruchu tím, že vytvářejí vhodné podmínky pro jeho rozvoj (Gúčik, 2010).

Podniky cestovního ruchu přímo prodávají spotřebitelům zboží a služby a jsou důležitou součástí materiálních předpokladů a materiálně-technické základny cestovního ruchu. Jedná se o fyzické i právnické osoby (Petrů, 1999).

Jakubíková (2012, str. 18) dodává: „*Cestovní ruch představuje rozsáhlý trh, který vyžaduje uspokojení různorodých potřeb, a tím vzbuzuje pozornost podnikatelů, veřejné i státní správy. Je velmi dynamicky se rozvíjejícím segmentem ekonomiky.*“

## Subjekty poskytující služby cestovního ruchu

Podle Francové (2003) se jedná hlavně o tyto podniky:

- a) ubytovací podniky včetně lázeňských zařízení,
- b) stravovací podniky,
- c) dopravní podniky,
- d) podniky zprostředkující cestovní služby – cestovní kanceláře a agentury,
- e) podniky provozující sportovně-rekreační zařízení,

- f) podniky poskytující zvláštní služby (průvodcovské, překladatelské),
- g) podniky vyrábějící či prodávající turistické zboží,
- h) podniky zprostředkující další služby (pronájem aut, směnárny),
- i) propagační a reklamní podniky.

Francová (2003) dále popisuje, že mezi těmito druhy podniků platí následující vztahy:

- a) základní jednotkou v průmyslu cestovního ruchu je cestovní kancelář, která zprostředkovává, organizuje a zajišťuje služby umožňující účast obyvatel na CR,
- b) Ostatní subjekty vystupující vůči cestovní kanceláři jako dodavatelé (zejména hmotných statků, základních a doplňkových služeb).

## 2. 1. 4 Produkt cestovního ruchu

Nejdříve je zapotřebí vymezit produkt z ekonomického hlediska. Produktem rozumíme jakýkoliv statek, který je nabízen na trhu, za účelem uspokojení potřeb, touhy nebo přání. Není omezen jen na fyzické předměty, může se jednat o jakýkoliv statek, který je schopen uspokojit potřebu. Kromě hmotného zboží produkt zahrnuje také služby (Kotler, Armstrong, 2004).

Orieška (2010, str. 8) uvádí: *„Produkt cestovního ruchu je vše, co je nabízeno na trhu cestovního ruchu a má schopnost uspokojit potřeby účastníků cestovního ruchu, a vytvořit tak komplexní zážitek. Rozhodující součástí produktu jsou služby, které produkuje a nabízí cílové místo (primární nabídka) a podniky cestovního ruchu (sekundární nabídka).“*

Výkladový slovník cestovního ruchu Zelenky a Páskové (2012, str. 274) poskytuje následující definici: *„Produkt cestovního ruchu je souhrn veškeré nabídky soukromého či veřejného subjektu podnikajícího v CR nebo CR koordinujícího. Patří mezi kontrolovatelné faktory – součást marketingového mixu, v případě produktu orientovaného na specifický segment trhu jde o nástroj výklenkového managementu. Z pohledu zákazníka je produktem CR kompletní zážitek od chvíle, kdy opustil domov, do doby návratu.“*

Produkt cestovního ruchu je označován za tzv. produkt zbytný, což znamená, že v případě ekonomické recese lidé omezují osobní spotřebu tohoto produktu a vynakládají na něj méně prostředků (Vaníček, Křesťan, 2007).

Z ekonomického hlediska se jedná o souhrn volných statků, služeb, zboží a veřejných statků (Orieška, 2010).

### Veřejný statek

Veřejné statky jsou také bezplatně užívány, ale ze zcela jiných důvodů. Na rozdíl od takových statků, jako je parkování na náměstí nebo obecní pastvina, nemohou být zpoplatněny a musí být poskytovány bezplatně. Příkladem může být pouliční osvětlení (edu.uhk.cz, 2014).

### Volný statek

Nebyl vytvořený lidskou prací, takže není ekonomickým statkem. Je dostupný všem zdarma. Z pohledu cestovního ruchu se jedná především o přírodní statky jako je například vzduch, sluneční svit, déšť nebo mořská voda (Hesková a kol., 2006).

### Služba

Kotler, Armstrong (2004, str. 490) uvádějí: „*Služba je činnost, kterou může jedna strana nabídnout druhé, je naprosto nehmotná a nevytvoří žádné nabyté vlastnictví. Její realizace může, ale nemusí být spojena s fyzickým výrobkem.*“

### Zboží

Hmotný statek určený k prodeji, takže za určitých podmínek přechází vlastnictví z prodávajícího na kupujícího (ekonomikon.cz, 2014).

## **2. 1. 5 Typologie cestovního ruchu**

Odborná literatura nejčastěji člení cestovní ruch na:

- formy cestovního ruchu – základem posuzování cestovního ruchu jsou různé příčiny, které ho ovlivňují a důsledky, které přináší,
- druhy cestovního ruchu – základem posuzování je v tomto případě motivace účastníků, tedy účel, pro který cestují a pobývají v cílovém místě (Hesková a kol., 2011).

V praxi dochází k prolínání obou těchto hledisek a mezi autory publikací není zcela jednota v tom, co je považováno za druh a co za formu (Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško, 2004).

Zatímco autoři jako například Hesková (2011), Petrů (1999) nebo Čertík (2000) používají právě druhy a formy, já se raději přikláním ke společnému, zastřešujícímu

pojmu „typ“ cestovního ruchu podle autorů Palatková, Zichová (2011) nebo Malá (1999), který blíže charakterizuje, jak účastníka z hlediska jeho motivace, tak účinky cestovního ruchu pro společnost. Níže uvádím rozdělení cestovního ruchu podle typu.

Dle převažující motivace:

- rekreační cestovní ruch,
- kulturně poznávací cestovní ruch,
- CR s náboženskou orientací,
- CR se vzdělávacími motivy,
- CR se společnými motivy,
- zdravotně orientovaný CR,
- sportovně orientovaný CR,
- CR orientovaný na poznání přírodního prostředí,
- CR s dobrodružnými motivy,
- CR s profesními motivy (obchodní, kongresový, incentívni),
- CR specificky orientovaný (Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško, 2004).

Dle místa realizace:

- domácí CR (účastníci nepřekračují hranice svého státu),
- zahraniční CR (dochází k překročení hranic),
  - výjezdový neboli pasivní: výjezdy občanů dané země do zahraničí s překročením hranic vlastního státu = outgoing,
  - příjezdový neboli aktivní: příjezdy zahraničních návštěvníků do dané země = incoming,
  - tranzitní: průjezd účastníků přes území určitého státu,
  - vnitrostátní: patří sem domácí CR a aktivní zahraniční CR,
  - národní cestovní ruch: souhrn domácího CR a pasivního zahraničního CR,
- mezinárodní CR,
- světový CR,
- CR světa (Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško, 2004).

#### Dle vztahu k platební bilanci státu:

- aktivní (příjezdy zahraničních návštěvníků, jejichž výdaje na produkty turismu znamenají příliv devizových prostředků a kladně tak ovlivní platební bilanci),
- pasivní (výjezdy domácích obyvatel do zahraničí, jejichž výdaje znamenají odliv deviz a záporně tak ovlivňují platební bilanci (Palatková, Zichová, 2011).

#### Dle délky pobytu:

- krátkodobý (do 3 přenocování),
- dlouhodobý (více jak 3 přenocování) (Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško, 2004).

#### Dle způsobu zabezpečení cesty a pobytu:

- organizovaný (pobyt i cestu zajišťují cestovní kanceláře či jiné subjekty),
- neorganizovaný (účastník si veškeré služby zajišťuje sám) (Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško, 2004).

#### Dle způsobu financování:

- komerční (účastník si veškeré náklady platí sám),
- sociální (část nákladů je hrazena za přispění nějaké instituce) (Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško, 2004).

#### Dle věku účastníků:

- CR dětí (organizované pobyty dětí do 15 let),
- CR mládeže (cestovní ruch mladých lidí od 15 do 24 let),
- CR seniorů (cestovní ruch obyvatel postproduktivního věku),
- CR rodin s dětmi,
- CR lidí mezi 40-50 rokem (ekonomicky činní, dobrý fyzický stav, dostatek volného času) (Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško, 2004).

#### Dle převažujícího místa prostředí:

- Městský CR (kratší pobyty, hlavní motiv je zážitek v historicky, kulturně či společensky zajímavých městech),
- Venkovský CR (mimo urbanizované celky v ekologicky příznivém prostředí venkova),



- CR ve střediscích (vázan na resorty vybudované pro účely turismu) (Palatková, Zichová, 2011).

#### Dle počtu účastníků:

- Individuální (účastník cestuje sám nebo s rodinou),
- skupinový (cesta a pobyt zajišťována hromadně pro kolektiv) (Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško, 2004).

## **2. 1. 6 Rekreační cestovní ruch**

Charakteristika dle Heskové (2006, str. 22) zní takto: „*Rekreační cestovní ruch je druh cestovního ruchu, pro který je charakteristický pasivní, ale i aktivní odpočinek ve vhodném přírodním prostředí s cílem obnovy fyzických a psychických sil.*“

Tento druh představují nejširší účast obyvatelstva na cestovním ruchu (Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško, 2004). Je dominantní především v případě výjezdového cestovního ruchu českých občanů do zahraničí (Čertík, Attl, Sysel, & Vitáková, 2000). Jedná se o pobyt ve vlastních nebo pronajatých zařízeních spojený s různými aktivitami jako např. procházky, táboření, chataření, chalupaření atd.). Má podobu individuální nebo rodinné rekreace. Součástí rekreačního CR je také tematický cestovní ruch cílený na uspokojování specifických potřeb prostřednictvím technických památek a zajímavostí, sakrálních staveb atd. (Hesková, 2006).

V posledních letech je jedním z trendů požadavek na aktivní způsob trávení dovolené, kdy se tento typ turismu prolíná s ostatními, např. s kulturně-poznávacím, sportovně orientovaným CR či vzdělávacím CR (Palatková, Zichová, 2011). Mezi další trendy rekreačního cestovního ruchu patří wellness, neboli odvětví zabývající se péčí o člověka, o jeho fyzické i duševní zdraví. Mnoho zařízení dnes poskytuje wellness programy, některé hotely jsou přímo k tomuto účelu určené. Ty jsou zaměřeny převážně na prevenci. Provozovatelé nejsou vázáni řadou zákonných povinností jako provozovatelé lázeňských procedur. U wellness programů není nutná přítomnost lékařů a nehradí je zdravotní pojišťovny. Wellness služby můžeme rozdělit na sportovní zařízení (posilovny, bazén, tenisový kurt aj.), spa (alternativa k lázeňským službám) a relaxační centra (k dispozici sauna, solárium, hydromasážní zařízení, masážní salón atd.) (ptejteseknihovny.cz, 2014).

## 2. 1. 7 Sportovní cestovní ruch

Pro sportovní cestovní ruch je typický pobyt ve vhodném prostředí). Sportovní CR je spojen s aktivním vykonáváním různých sportovních činností, kterým předchází určitá fyzická kondice (Oriška, 2010). Zahrnuje krátkodobé či dlouhodobější pobyty se sportovní náplní, zaměřené především na udržování a posilování zdraví a prohlubování morálních vlastností člověka. Patří sem konkrétní sportovní aktivity jako vodní sporty, cykloturistika, pěší turistika, lyžování, vysokohorská turistika apod. (Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško, 2004). Vzhledem ke kvalitě značení a udržování turistických cest patří Česká republika ke státům s výbornými předpoklady pro pěší turistiku (Čertík, Attl, Sysel, & Vitáková, 2000).

Do této skupiny patří i lovecký turismus nebo celá řada adrenalinových a extrémních aktivit (horolezectví, kiting, snowboard, rafting, bungee-jumping apod.). Za specifickou formu sportovního cestovního ruchu lze považovat též jeho pasivní formu, a to sportovní diváctví (Palatková, Zichová, 2011).

## 2. 1. 8 Služby cestovního ruchu

Oriška (2010, str. 6) definuje služby CR takto: *„Služby cestovního ruchu představují činnosti nehmotného charakteru, jejichž výsledkem je buď individuální, nebo společensky užitečný efekt.“*

Palatková, Zichová (2011) uvádějí základní vlastnosti služeb:

- nehmotnost (nemožnost vyzkoušet si produkt před samotnou spotřebou),
- pomíjivost (nemožnost skladování služeb),
- neoddělitelnost (u produkce služby je nutná přítomnost zákazníka),
- heterogenita (podstatný je lidský faktor na straně nabídky i poptávky).

Služby uspokojují dvě skupiny potřeb a to primární a sekundární. Mezi primární, neboli cílové potřeby řadíme například potřebu sportovního vyžití, poznávání kulturních a historických atraktivit, odpočinku, zábavy atd. Sekundární, neboli realizační podmiňují uspokojování primárních potřeb. Jedná se například o přepravu, potřebu výživy, přenocování, hygieny atd. (Oriška, 2010).

Existují různá kritéria, podle kterých můžeme klasifikovat služby cestovního ruchu. Jde o rozlišování podle druhů, podle fází realizace, z časového hlediska, z hlediska uspokojování potřeb, podle charakteru spotřeby a z ekonomického hlediska (Hesková, 2011). Autoři Oriška (2010) a Hesková (2011) používají nejčastěji členění

druhové, které vyjadřuje jejich vztah k hlavním nositelům. Patří sem služby informační, dopravní, ubytovací, stravovací, sportovně-relaxační, kulturně-společenské, lázeňské, kongresové, průvodcovské, asistenční, animátorské, organizátorské a prostředkovatelské. Francová (2003) naopak člení služby z hlediska uspokojování potřeb, a to na základní (ubytovací, stravovací, dopravní) a doplňkové (obchodní, sportovně-rekreační, společensko-kulturní, lázeňsko-léčebné, směnářenské, komunální, zprostředkovatelské, horské).

Pro potřeby mé bakalářské práce se budu dále zabývat ubytovacími, stravovacími, dopravními a sportovně-relaxačními službami.

### **Ubytovací služby**

Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško, (2004, str. 14) uvádějí: „*Ubytovací služby představují základní podmínku pro rozvoj CR. Můžeme je charakterizovat jako umožnění přechodného ubytování mimo místa trvalého bydliště.*“

S cestováním je odjakživa spojena potřeba odpočinku během cesty. Prostředkem pro ubytování turistů slouží různé druhy objektů, které jsou nabízeny jako místa pro přenocování (Beránek a kol., 2013). Různé typy ubytování se obvykle dělá na tři skupiny, v závislosti na tom, zda poskytuje plné, částečné nebo žádné služby (Horner, Swarbooke, 2003).

Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško, 2004 člení ubytovací zařízení následovně:

- podle velikosti
  - malá (od 5-100 pokojů),
  - střední (101-250 pokojů),
  - velká (251 pokojů a výše).
- podle provozu
  - celoroční,
  - sezónní.
- podle umístění
  - městská zařízení,
  - lázeňská zařízení,
  - horská zařízení apod.

- podle klientely
  - pro obchodníky,
  - rodiny s dětmi,
  - sportovce apod.
- podle druhu zařízení a jeho funkce při uspokojování potřeb
  - hotel,
  - hotel garni,
  - motel,
  - botel,
  - penzion,
  - turistická ubytovna,
  - chatová osada,
  - kemp.

### **Stravovací služby**

Orieška (2010, str. 137) je definuje takto: „*Stravovací služby umožňují uspokojování základní potřeby výživy, přispívají k zotavení a vytvářejí větší fond volného času využitelného k uspokojování potřeba účastníků cestovního ruchu, které jsou cílem účasti na cestovním ruchu.*“ Jedná se o služby poskytované ve stravovacích zařízeních (hostinských zařízeních), které rozdělujeme na restaurační a barová.

V restaurační kategorii je zásadní prodej pokrmů a nápojů. Patří sem restaurace, samoobslužné restaurace, motoresty, bufety, bistra, hostince aj. V barové kategorii je rozhodující prodej nápojů, často spojen se společenskými aktivitami jako je hudba, tanec, představení atd. Patří sem denní a noční bar, klub, pivnice, kavárna, vinárna, snack bar, espressa aj. (Čertík Čertík, Attl, Sysel, & Vitáková, 2000).

V mnoha zařízeních služeb a v místech s atraktivitami cestovního ruchu je stravování významným prvkem produktu a velkým podílem přispívá k celkovým příjmům. Někdy může být konkrétní zařízení, jakožto součást atraktivity, značným činitelem při rozhodování o její návštěvě. Stravování může být atraktivitou samo o sobě. Rovněž existuje silné spojení mezi potravinářskou výrobou, stravovacími službami a cestovním ruchem (Horner, Swarbrooke, 2003).

Prostřednictvím zákona č. 526/1990 sb. o cenách dnes již nikdo nepředepisuje, jaké vybavení by měl podnik mít, neexistují cenové skupiny ani rozdělení do skupin

podle kvality. Zákon o cenách stanovuje podmínky uplatnění smluvních cen. Mezi nejzákladnější patří, že cena musí být konečná a písemně na viditelném místě (Beránek a kol. 2013).

### **Dopravní služby**

Indrová, Malá, Mlejnková, Netková & Vaško (2004, str. 18) charakterizují tento druh služeb následovně: „*Dopravní služby představují nezbytnou podmínku realizace cestovního ruchu. Můžeme je charakterizovat jako služby spojené s přemístěním účastníků cestovního ruchu z místa bydliště do místa realizace cestovního ruchu. Na jejich kvalitě do značné míry závisí spokojenost účastníka cestovního ruchu a splnění jeho představ, přání a vlastních cílů v místě cestovního ruchu.*“

Čertík, Attl, Sysel, & Vitáková (2000, str. 117) dodávají: „*Vztah mezi cestovním ruchem a dopravou je vzájemně podmiňující, což znamená, že rozvoj nových forem a druhů cestovního ruchu vyvolává zároveň i nové požadavky na rozvoj nových forem, kvalitu a přepravní kapacitu a také na rozvoj a rekonstrukci dopravní sítě.*“

Způsoby dopravy dle autorů Horner a Swarbrooke (2003):

- letecká – pravidelné a charterové lety,
- železniční – moderní vlaky a historické parní soupravy,
- vodní – zábavní plavby, trajekty, průplavní čluny,
- silniční – soukromá auta, pronajatá auta, taxislužba, dálkové autobusy, místní autobusová doprava, kola, motocykly, kočáry tažené koňmi,
- doprava v terénu – koně, chůze, lanovka, lyžařský vlek.

Výkonem dopravy je přeprava, která se uskutečňuje podle plánu přepravy tj. jízdního, letového, lodního nebo jiného řádu (Orieška, 1999).

Doprava s sebou přináší i problematiku, která vyžaduje pozornost a snahu ji řešit. Mezi hlavní problémy hlavně v silniční dopravě patří zahlcení a dopravní zácpy, především v určité době. Dále je to bezpečnost, jako základní předpoklad pro turismus a ochrana životního prostředí, protože stále dochází k nárůstu provozu a počtu dopravních prostředků (Goeldner, Ritchie, 2009). V posledních 20 letech roste osobní doprava cca o 2 % ročně (nejvíce letecká doprava), především v důsledku rozvoje cestovního ruchu. V osobní přepravě je celosvětový podíl silniční dopravy 79%, železniční 6% a letecké 5% (Beránek a kol., 2013).

## **Sportovně – rekreační služby**

Orieška (2010, str. 165) uvádí: „*Sportovně-rekreační služby poskytují sportovně-rekreační zařízení budovaná jako součást ubytovacích zařízení nebo jako součást vybavenosti cílových míst cestovního ruchu. Mohou být nabízeny jednotlivě nebo v rámci souboru služeb, zejména během pobytu.*“

Z hlediska cíle účasti na cestovním ruchu jsou tyto služby považovány za jedny z nejdůležitějších služeb. Umožňují aktivně využívat přírodní a uměle vytvořené podmínky pro rozvoj sportu, rekreace a turistiky. Patří sem dvě skupiny služeb. První skupina služeb má univerzální charakter, protože mohou být vykonávány nezávisle na přírodních podmínkách (haly, sportoviště, fitcentra, sauny, solária, kryté bazény aj.). Druhá skupina je pro cestovní ruch významnější, jelikož poskytování služeb je podmíněné přírodními podmínkami s ohledem na zimní nebo letní sezónu. V letní sezóně mluvíme například o pěší a cykloturistice, vodních sportech, kempování atd. V zimě je to především horská turistika jako je lyžování, běžkaření atd. (Hesková, 2006, Orieška, 2010).

## **2. 2 Infrastruktura pro účely pěší a cyklistické turistiky**

### **2. 2. 1 Pěší turistika**

Výkladový slovník cestovního ruchu Páskové a Zelenky (2012, str. 211) uvádí: „*Pěší turistika je forma CR, jejíž účastníci jsou motivováni aktivním pohybem v přírodě a bezprostředním kontaktem s přírodou. Realizací je nejčastěji chůze v přírodě jako hlavní náplň turistické aktivity, která může být doplněna dopravou mezi jednotlivými výchozími místy nebo mezi atraktivitami CR.*“

Pěší turistika je nejstarší formou turistiky. Provozována je v nížinných oblastech a v podhůřích nebo nižších horských polohách nevystupujíc nad přirozené pásmo lesa. Túry vedou po širokých cestách, chodnicích a pěšinách ve snadném a neexponovaném terénu. K pěší turistice není zapotřebí žádných jisticích a dalších pomůcek. Obvykle se jedná o krátké, maximálně jednodenní trasy bez další potřebné výstroje (treking.cz, 2010).

### **Značení pěších cest**

Na území České republiky existuje jednotný systém značení turistických tras, které započalo již v roce 1889. Pro snadnou orientaci při pohybu přírodou je používáno

pásové značení, které vybudoval a stále spravuje Klub českých turistů. V obcích začíná značení obvykle u železničních či autobusových zastávek, případně na parkovištích. Značky jsou umístovány viditelně na různých objektech, jako jsou sloupy, stromy, kamenné zídky. Na rozlehlých loukách nebo polních cestách se můžeme značky najít na značkářských kolicích nebo na zemi na kamenech. Jejich interval by neměl přesahovat 250 m, u terénních cyklotras je to 500 m. (Turistický atlas Česko, 2014).

Čtvercové pásové značky pro pěší turistiku o velikosti 10 x 10 cm mají podobu třech vodorovných pruhů, kde okrajové pruhy jsou vždy bílé, prostřední pruh udává barvu značky a může být červený, zelený, modrý či žlutý. V místech, kde se kříží cesty nebo se mění směr trasy, doplňuje čtvercovou značku také šipka. Na společném úseku několika značených tras se používá vícebarevná značka (kct.cz, 2015). Koncové body trasy bývají označeny koncovou značkou. Rovněž existují speciální značky, které mají za úkol přivést turistu k místům, vzdáleným maximálně 1 km. Jedná se o vyhlídky, zříceniny, vrcholy apod. Na místních trasách (většinou kratší okruhy) bývá použito místního značení, speciální značka se používá pro naučné stezky. Při vyznačování tras platí nepsaná hierarchie používání jednotlivých barev. Zpočátku se používala pouze červená barva. Zvyšováním počtu tras docházelo k nepřehledným situacím, tak byla do systému přidána barva modrá. Od roku 1916 se používá také žlutá a zelená barva. Červenou proto najdeme spíše na hlavních trasách, modrá a zelená mají regionální význam, žlutá pak slouží pro označení spojovacích cest (Turistický atlas Česko, 2014).

Pásové značení je doplněno také směrovkami a tabulkami. Úkolem směrovky je informovat turistu, jak je to daleko k vybranému cíli. Tabulka naopak upozorňuje na název místa spolu s nadmořskou výškou. Na některých směrovkách můžeme nalézt označení E3, E6 či E10 umístěné na jejich hrotu. Jedná se o úseky, kde prochází dálkové a pěší mezinárodní trasy (Turistický atlas Česko, 2014).

## **2. 2. 2 Cykloturistika**

Výkladový slovník cestovního ruchu Páskové a Zelenky (2012, str. 50) charakterizuje tento druh turistiky takto: „*Cykloturistika je jedna z forem turistiky, aktivní cestování zaměřené na poznávání přírodních a společenských zajímavostí v určité oblasti na kole, nejčastěji pomocí speciálně upraveného cestovního kola nebo horského kola.*“

Francová (2003, str. 47) dodává: „*Určitá oblast cestovního ruchu je spjata s používáním kola jako přepravního prostředku, eventuálně prostředku k dosažení turistického cíle. Základními motivy účasti jsou jízda na kole, poznávání, zlepšování kondice a odpočinek.*“

Cyklistika je nejlevnější, nejekologičtější a přitom přirozená forma dopravy. Ve většině zemí jsou pro turisty vedeny zvláštní dopravní trasy, které zaručují bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy. V České republice je koordinátorem budování sítě cyklistických tras Klub českých turistů (Čertík, Attl, Sysel, & Vitáková, 2000).

### **Cyklistické cesty**

Česká republika bezesporu nabízí velké možnosti cyklistického vyžití, což vedlo k vytvoření rozsáhlé sítě cest. Aby se mohl cyklista dostat z jednoho konce na druhý, bylo potřeba vybudovat páteřní cyklotrasy, které ve svém průběhu protínají stovky kilometrů regionálních cyklotras a budovaných cyklostezek. Při vytváření cest vhodných pro cyklistiku bylo využito převážně stávajících komunikací. Ještě však není budování stezek a tras zdaleka u konce. Většina regionů zatím nezvládla realizovat zamýšlenou podobu cest. I když převážná část je v terénu vyznačena, u dálkových tras zbývá doznačit některé úseky, aby se staly funkční v celém svém průběhu. Při značení a tvoření úseků nejvíce záleží na snaze jednotlivých regionů. Patrně nejlépe fungují trasy v pohraničních regionech, protože mají přímou návaznost na zahraniční cesty. V rámci měst můžeme vidět relativně novou aktivitu budování stezek v pravém slova smyslu, ty jsou převážně určeny k relaxaci v rámci městské oblasti. V budoucnu čeká některé úseky cyklotras na našem území zařazení do Evropské sítě cyklostezek Eurovelo, kterou bude tvořit zhruba 60000 km tras napříč celým evropským kontinentem (Cykloatlas, 2013).

### **Členění cyklistických cest**

#### **Cyklistická trasa (cyklotrasa)**

Jedná se o vyznačenou cestu v terénu pomocí cyklistických značek. Cyklistická doprava je zde vedena společně s ostatní dopravou. Dle možností se dává při značení přednost různými způsoby zklidněným komunikacím, místním komunikacím a silnicím III. třídy s nízkou intenzitou automobilové dopravy a účelovým komunikacím. V České Republice máme síť cyklotras značených čísly, kde platí jednoduché pravidlo podobné číslování silnic: čím nižší číslo, tím významnější cyklotrasa. Nejvýznamnější



cyklotrasou v Plzeňském kraji je mezinárodní cyklotrasa č. 3 vedoucí ve směru Praha – Plzeň – Regensburg (mb-net.cz, 2011, plzenskonakole.cz, 2015).

#### Cyklistická stezka (cyklostezka)

Samostatná komunikace pro cyklisty je zásadně oddělena od ostatní dopravy včetně pěší. Většinou se jedná o asfaltový chodníček vyhrazený pouze cyklistům. Požadované parametry jsou dány ČSN 73 6110 a jsou vyznačeny ve smyslu vyhlášky č. 99/1989 Sb. dopravní značkou č. C8 (mb-net.cz, 2011).

#### Společné stezky pro chodce a cyklisty

Jsou označeny dopravní značkou č. C9, přičemž chodci a cyklisté se nesmějí na této stezce vzájemně ohrozit, jiným účastníkům je používání této stezky zakázáno (mb-net.cz, 2011).

#### Cyklistické pruhy

Zde je cyklistická doprava vedena po komunikaci společně s ostatní dopravou, ale ve vyhrazeném vodorovně odděleném jízdním pruhu (mb-net.cz, 2011).

#### Značení cyklistických cest

Síť cyklistických tras v ČR se skládá z dálkových tras a je propojena a rozšířena regionálními trasami. Převážně většina vede turisticky atraktivními oblastmi po vedlejších silnicích, místních a lesních komunikacích. V terénu jsou značeny žlutými směrovkami s číslem trasy. Některé dálkové trasy mají i svůj název, např. Otavská cyklistická stezka, Jantarová stezka, trasa Christiana Battaglii, Jizersko-krkonošská magistrála atd. Úseky, které vedou po účelových komunikacích (lesní a horské oblasti) a řada lokálních tras je značena barevnými pásovými značkami. V terénu je možné narazit i na jiné značení tras, ať už se jedná o trasy nerespektující metodiku nebo k nám zasahují ze zahraničí (Cykloatlas, 2003).

#### Možnosti značení cyklistických cest

- Silniční – je dané zákonem o pohybu na pozemních komunikacích. Setkáme se s ním na silnicích všech tříd. V některých regionech podle něho můžeme jet i mimo silnice. Cykloznačkami se značí cyklotrasy nebo cyklostezky a informují o směru, vzdálenosti k vyznačeným cílům (v kilometrech) a o čísle cyklistické trasy.

- Pásové značení – bylo vytvořeno podle metodiky KČT pro značení v terénu mimo silnice. Podle těchto značek jezdíme především na polních a lesních cestách. Vychází z tradičního značení pro pěší (kombinace rozcestníků a značení barevným pruhem s bílými lemujícími pruhy. Byla pouze změněna barva z bílé na žlutou. Velikost takovéto značky je 140x140 mm.
- Regionální značení – bylo instalováno v zájmových územích některých oblastí. Podoba značení je individuální a je dána grafickým stylem regionu nebo určitých cykloturistických produktů
- Zahraniční značení – jde v podstatě o regionální systémy značení. V sousedních státech neexistují jednotné metodiky a každý turistický region nebo produkt má své vlastní (Cykloatlas, 2003, mb-net.cz, 2011).

### 3 Metodika práce

Počáteční náplní mé práce bylo studium odborné literatury, především tématu cestovního ruchu (systém, produkt, služby, typologie...) a turistiky (pěší, cyklo). Na základě těchto sekundárních dat jsem sestavil literární rešerši, která shrnuje základní problematiku.

Následuje deskripce neboli popis zkoumané oblasti. Zde se zabývám vymezením oblasti a jednotlivých členských obcí mikroregionu Šumava – západ. Dále je zde uveden přehled značených cyklistických a pěších stezek a tras. Je třeba zmínit, že zde nejsou uvedeny všechny pěší stezky, které se nachází v mikroregionu. Z důvodu velkého množství jsem se zaměřil na ty nejvýznamnější pro účely mé práce. Data byla získávána převážně na regionálních informačních webových stránkách sumavanet.cz.

Dalším krokem byl terénní sběr dat, vlastní kvantitativní výzkum v podobě dotazníkového šetření. Sběr probíhal během měsíců srpna a září 2014 na vybraných místech mikroregionu Šumava – západ formou osobního dotazování. Vybral jsem 5 obcí mikroregionu, kde jsem výzkum prováděl. Byly to Kašperské Hory, Modrava, Horská Kvilda, Srní a Prášíly. V těchto obcích se v letní sezoně pohybuje největší množství návštěvníků. Častokrát jsem se setkával s neochotou. Celkem jsem nashromáždil 115 plnohodnotných dotazníků.

Dotazník obsahuje celkem 19 otázek (viz příloha), z toho 15 uzavřených, kde si respondent vybírá ze stanovených možností, 1 otevřená, která umožňuje respondentovi vyjádřit svými slovy názor a 3 polouzavřené (kromě stanovených možností obsahuje také položku „jiné“). Vyhodnocování odpovědí jsem prováděl v programu MS Excel pomocí poměru, procentuálního vyjádření a následného grafického zpracování.

Součástí vlastního výzkumu je také analýza dopravní obslužnosti jednotlivých dopravců působících ve zkoumané oblasti v návaznosti na cyklistické a pěší stezky. Dále jsem na základě dotazníkového šetření, konkrétně otázky číslo 11: „Jaké služby v mikroregionu Šumava – západ postrádáte“?, provedl průzkum služeb ubytovacích a stravovacích zařízení v blízkosti značených pěších a cyklistických stezek a tras.

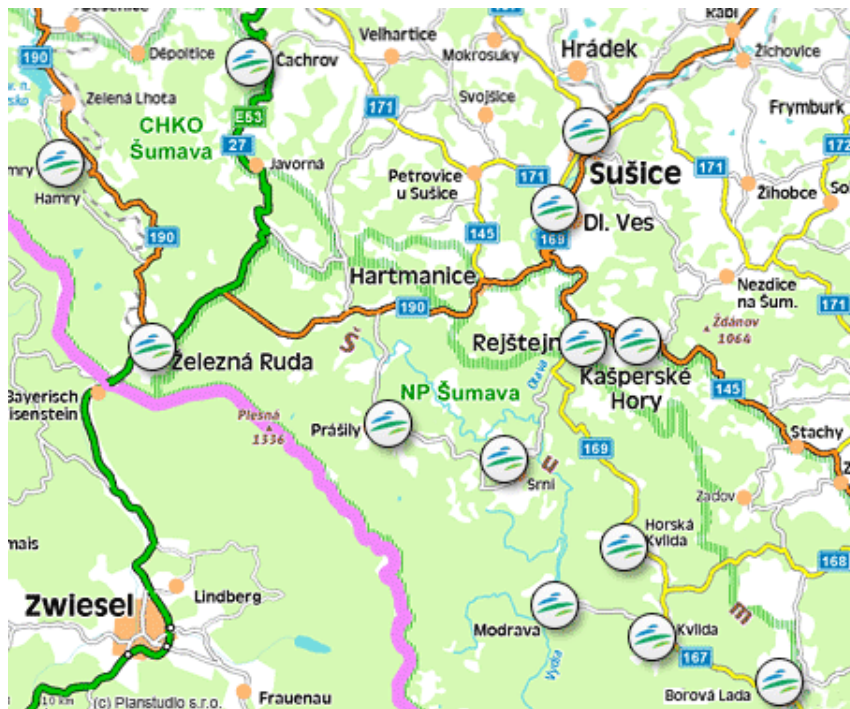
Všechny informace z vlastního výzkumu (kapitola číslo 5) sloužily jako podklad pro návrhovou a inovační část. Jedná se celkem o 4 návrhy, podrobně popsány v kapitole číslo 6. Ceny inovací u kapitol 6.3 a 6.4 jsou stanoveny na základě průzkumu trhu.

## 4 Analýza zkoumané oblasti

### 4.1 Mikroregion Šumava – západ a členské obce

Mikroregion Šumava-západ (MŠZ) je sdružení 13 obcí v okrese Klatovy a Prachatice. Členskými obcemi jsou Borová Lada, Dlouhá Ves, Čachrov, Hamry, Horská Kvilda, Kašperské Hory, Kvilda, Modrava, Prášíly, Rejštejn, Srní, Sušice a Železná Ruda. Mikroregion vznikl v roce 2001 za účelem zmnožení sil a prostředků při prosazování záměrů rozvoje obcí a má sídlo v Kašperských Horách. Toto území má z geografického hlediska charakteristické znaky – nachází se u česko-německých hranic a všechny obce z oblasti leží v Národním parku Šumava nebo v Chráněné krajinné oblasti Šumava. Rozloha oblasti je cca 59 634 ha. Cílem tohoto sdružení je vytváření podmínek pro udržitelný rozvoj mikroregionu a zkvalitnění životních podmínek a úrovně obyvatel v oblasti. Díky poloze a historickému vývoji patří MŠZ k nejatraktivnějším místům České Republiky, proto je hlavním zdrojem příjmů mikroregionu cestovní ruch (risy.cz, sumavanet.cz, 2014).

Obrázek 1 - Mapa MŠZ s vyznačenými členy



Zdroj: sumavanet.cz (2014)

## Čachrov

Leží asi 15 km severovýchodně od Železné Rudy v okrese Klatovy v nadmořské výšce 714 m. Počet obyvatel je kolem 520. Vznik je datován do 12. Století, nejstarší zmínky uvádějí, že obec byla rytířskou pevností. V současné době stojí obec mimo hlavní proud turistického ruchu, což může být ideální pro turisty toužící po klidném ubytování. Čachrov se nachází na okraji MSŽ, což může být dobrým výchozím místem pro pěší a cyklo turismus.

Atraktivita: Kostel sv. Václava, Tvrz (cachrov.cz, 2015).

## Hamry

Obec se nachází na soutoku řeky Úhlavy, 8 km jihovýchodně od Nýrska v okrese Klatovy v nadmořské výšce 582 m. Počet obyvatel je zhruba 115. První zmínky o obci pocházejí ze 17. Století. V posledních letech se obec zaměřuje především na budování infrastruktury pro cestovní ruch a navazování spolupráce s přeshraničním sdružením Královský hvozd (6 českých a 5 německých obcí). Výhodou obce je poloha blízko atraktivního území (Železná Ruda, Královský hvozd – horský hřbet).

Atraktivita: Hora Velký a Malý Ostrý, Přírodní rezervace Úhlavský luh, Kostel Panny Marie Bolestné, Přírodní rezervace Bílá Strž, památník Společná cesta (sumavanet.cz, 2014).

## Horská Kvilda

Jedna z nejvýše položených obcí ČR leží v nadmořské výšce 1075 m. Leží 25 km jižně od Sušice v okrese Klatovy. Počet obyvatel je cca 100. Kraj patřil od nepaměti českému královskému dvoru a první zmínky o osídlení pocházejí ze 14. Století. Horská Kvilda patří díky poloze a přírodě mezi nejvýznamnější turistické cíle a výchozí místa pro turismus jak v letním, tak zimním období. Jsou zde totiž nástupiště důležitých pěších, cyklistických tras a běžkařských tratí. Obec je také známa pro extrémní mrazy v zimních měsících.

Atraktivita: pozůstatky Zlaté stezky (dálková obchodní cesta), Jezerní slat', Socha Rankla Seppa, Sejpy (haldy přetěženého zlatonosného písku na potočních březích), Ranklov (nedaleká zaniklá osada, dnes zachována pouze stodola) (horskakvilda.eu, 2014).

## Kvilda

Nachází se 15 km od Vimperka v okrese Prachatice v nadmořské výšce 1065 m u soutoku Teplé Vltavy a Kvildského potoka. V 15. a 16. století zde byla dřevařská osada. Do roku 1945 byla obec obývána převážně Němci. Kvilda patří k nejznámějším místům letní i zimní turistiky a slouží jako výchozí místo do nejkrásnějších míst Šumavy. Disponuje řadou penzionů, chalup a jiných ubytování pro celoroční rekreaci.

Atraktivita: novogotický kostel Sv. Štěpána, Stálá expozice historie Kvildy a Bučiny, Pomník králům Šumavy, Prameny Vltavy, Černá hora (1316 m) (sumavanet.cz, 2014).

## Modrava

Původně dřevařská a lovecká oblast leží v okrese Klatovy, 25 km západně od Vimperka v nadmořské výšce 980 m. Je tvořena třemi původními osadami Modrava, Filipova Huť a Vchynice-Tetov. Leží na soutoku Modravského, Roklanského a Filipohuťského potoka, jejichž soutokem vzniká Vydra. Dnes je Modrava oblíbeným sportovním – rekreačním střediskem s kvalitní základnou ubytovacích zařízení. Plusem obce je výrazná pomoc místním obyvatelům ze strany soukromého podnikatelského sektoru.

Atraktivita: Tříjezerní slat', Centrum řemesel, Rybárna, Vchynicko-tetovský kanál, Březník (sumavanet.cz, 2014).

## Srní

Původně dřevorubecká osada leží 16 km od Sušice v okrese Klatovy v nadmořské výšce 858 m. Vznik se datuje do roku 1726. Horské roubené chalupy zde představují typickou šumavskou architekturu. Okolí obce poskytuje skvělé podmínky pro pěší, cyklo a zimní turistiku díky síti stezek a lyžařských stop, proto patří mezi nejvyhledávanější obce Šumavy. Tomu také odpovídá dostatečné množství ubytovacích zařízení sloužící k rekreaci.

Atraktivita: Vchynicko-tetovský kanál, královský dvorec Antýgl (nyní kemp), naučná stezka Povydří, Hauswaldská kaple, Rokyta, kostel Nejsvětější Trojice (sumavanet.cz, 2014).

## Prášily

Malá obec v okrese Klatovy, zhruba 20 km od Železné Rudy leží v nadmořské výšce 880 m. Celé území obce patří do Národního parku Šumava. Prášily jsou díky své historii známé pro výrobu zrcadlového skla (do roku 1824). Poté prostory sklárny sloužili jako papírna až do roku 1933. V době komunistické vlády byla obec pro veřejnost uzavřena. V současnosti se obec prezentuje jako rodinné, poznávací a outdoorové centrum s bohatým kulturním programem zaměřeným hlavně na keltskou kulturu. V okolí je strojově upravováno mnoho lyžařských tras, které vás dovedou na hraniční přechod Gsenget, jezero Laka nebo Poledník.

Atraktivita: Prášilské jezero, Poledník, jezero Laka, Kostel sv. Prokopa Opat, botanická zahrada, Hůrka, archeopark (sumavanet.cz, prasilskyraj.cz, 2014).

## Rejštejn

Původně královské horní město leží 3 km od Kašperských Hor v okrese Klatovy. V minulosti proslulé díky těžbě zlata na řece Otavě a sklářskou výrobou, která byla svého času jedna z nejvýznamnějších v Rakousku – Uhersku. Dnes slouží obec jako místo pro vodáckou a hipo – turistiku, je tak orientována spíše na letní sezonu.

Atraktivita: Kostel sv. Bartoloměje, Smolná pec, Radkovská skála, Klášterský Mlýn, hroby sklářů (sumavanet.cz, 2014).

## Železná Ruda

Významné horské rekreační středisko ležící u Česko-Německých hranic v nadmořské výšce 820 m. Počet obyvatel je kolem 1760. Ze všech je lemována vrcholy, které nabízejí mnoho sjezdařských tratí a vleků, proto je město oblíbené zejména v zimní sezoně. Jak napovídá název, v první polovině 16. století se zde těžila železná ruda. Později, v 17. století kvetl ve městě spíše sklářský průmysl. Díky poloze je Železná Ruda centrem sjezdového lyžování, ale také místem pro relaxaci a zábavu. Velká výhoda je také kvalitní vlakové a autobusové spojení mezi Nýrskem, Plzní, Prahou a Bavorskem.

Atraktivita: vrcholy Špičák (1,202 m) a Pancíř (1,214 m), Kostel Panny Marie Pomocné, Kaplička sv. Anny, Čertovo jezero, Přírodní rezervace Prameniště, Špičácký železniční tunel o délce 1747 metrů (sumavanet.cz, 2014).

### Borová Lada

Obec ležící na hranici NP Šumava v okrese Prachatice. Nadmořská výška je kolem 900 m. Vznik je datován do roku 1750, prvními obyvateli byli převážně dřevorubci. Umístění Borové Lady na soutoku tří říček poskytovalo skvělé místo pro rozvoj průmyslu, obec disponovala mlýnem, pilou a hamrem. Na území obce se nachází 2 přírodní rezervace (Najmanka, Pravětínská Lada) a 4 přírodní památky (Borová Lada, Buková slat', Pasecká slat', Pod Šindlovem). Okolí nabízí síť cyklo, pěších a běžeckých stezek a tratí, proto je ideálním místem pro letní i zimní turistiku.

Atraktivita: Chalupská slat', Teplá Vltava, Knížecí pláně, Sovinec (borova-lada.cz, 2014).

### Dlouhá Ves

Na březích řeky Otavy v nadmořské výšce 512 m se rozprostírá Dlouhá Ves (okres Klatovy). Obec byla založena kolem roku 1290. Od 18. století je centrem těžby dřeva na horní Otavě, která sloužila k jeho dopravě z centrální Šumavy. Proto se obcí táhne řada stejných domků, které sloužili jako ubytování pro dělníky.

Atraktivita: Židovský hřbitov, kostel sv. Filipa a Jakuba, Kostel sv. Mořice na Mouřenci (sumavanet.cz, 2014).

### Sušice

Někdy nazývána též „Brána Šumavy“ leží v nadmořské výšce 465 m ve Svatoborské vrchovině. Má kolem 11 tisíc obyvatel a je tedy největší obcí MŠZ. V 5. století bylo území obydleno Kelty. Původně královské město bylo založeno Přemyslem Otakarem II. v roce 1273. V současnosti je Sušice obchodním, průmyslovým, kulturním a sportovním centrem Šumavy. Z průmyslu je významný především dřevozpracující nebo papírenský. Svého času zde fungovala i výroba světoznámých sirek značky Solo. Dostatečné množství hotelů a penzionů poskytuje zázemí pro návštěvníky, kteří využívají možnosti pro aktivní turistiku i rekreaci. Pro okolí je typická cyklo, pěší i vodní turistika, proto je město oblíbené hlavně v letní sezoně. V historickém centru byla vyhlášena městská památková zóna.

Atraktivita: kostel Nanebevzetí Panny Marie, kostel sv. Václava, Radnice, muzeum Šumavy, mechanický betlém, rozhledna Svatobor, Kaple Anděla Strážce, židovský hřbitov (mestosusice.cz, 2015).



## Kašperské Hory

Šumavské město s bohatou historií se nachází v okrese Klatovy v nadmořské výšce 730 metrů. Původně se jednalo o hornickou osadu díky těžbě zlata a byla Janem Lucemburským povýšena na Horní město. V 15. století zde bylo v provozu zhruba 40 dolů a štol. Zbytky zlata je možno nalézt i v dnešní době v síti dolů pod městem, zejména v Amálině údolí, které je přírodní rezervací. K ochraně zlatodolů, zemské hranice a tzv. Zlaté stezky (obchodní stezky do německého Pasova) nechal Karel IV. vybudovat nad městem dominantu – hrad Kašperk. Město je také dějištěm známých románů Karla Klostermanna, šumavského spisovatele. V současnosti slouží město jako jedno z Šumavských center cestovního ruchu v zimních i letních měsících. Nachází se zde mnoho ubytovacích a stravovacích zařízení, která jsou hojně využívány turisty. Jako sportovní vyžití zde funguje sjezdařský vlek nebo hřiště s umělým povrchem a zanedlouho přibude nová multifunkční sportovní hala.

Atraktivita: hrad Kašperk, kostel sv. Markéty, kostel sv. Mikuláše, kostel Panny Marie Sněžné, muzeum Šumavy, muzeum motocyklů, Expozice hraček, muzeum Pivovarnictví, pranýř na Šibeničním vrchu (sumavanet.cz, 2014).

## **4. 2 Přehled značených cyklotras a cyklostezek v mikroregionu Šumava – západ**

Značené cyklistické trasy vedou převážně po státních komunikacích, kde dochází ke zvyšování frekvence motorové dopravy, takže cyklistika na nich přestává být bezpečná. Níže uvádím seznam všech cyklotras a cyklostezek v mikroregionu rozdělených do II., III. a IV. tříd.

### **Cyklostezky**

Patří sem nadregionální trasy a stezky vedené převážně centrální Šumavou. Dále trasy s úseky po cyklostezkách i silničních komunikacích – trasy III. třídy.

#### Nadregionální cyklistické stezky II. třídy

##### *Magistrála Šumava č. 33 (Christian Battaglia)*

Vede převážně Národním parkem Šumava a spojuje nejvýznamnější šumavské obce.

Všeruby – Nýrsko- Železná Ruda – Prášíly – Srní – Modrava – Kvilda – Borová Lada – Lenora – Stožec – Nová Pec – Horní Planá – Černá v Pošumaví – Frymburk – Lipno Nad Vltavou – Vyšší Brod (celková délka 205,5 km) (npsumava.cz, 2013).

#### *Cyklistická stezka č. 38*

Cílem této přeshraniční cyklostezky je spojení i turisticky atraktivní oblasti Šumavy na obou stranách hranice. Jedná se o nejkratší spojnicí pro cyklisty mezi Prahou, Plzní a Mnichovem. V Alžbětíně se napojuje na síť bavorských stezek.

Praha - Plzeň - Klatovy – Běšiny - Železná Ruda - Deggendorf – Mnichov (ceskojede.cz, 2014).

#### *Otavská cyklistická stezka*

Jedná se o páteřní cyklostezku v Jihočeském a Plzeňském kraji.

Modrava – Srní, Mechov – Velký Bor – Hartmanice – Sušice – Horažďovice – Strakonice – Písek – Zvíkovské Podradí (celková délka 166 km) (sumavanet.cz, 2014).

#### Cyklistické stezky a trasy III. Třídy

##### *Cyklostezka č. 305*

Sušice – Hrádek u Sušice – Mlázovy – Mochtín – Klatovy – Drslavice – Lučice – Koloveč – Staňkov (celková délka 76,46 km)

##### *Cyklostezka č. 313*

Sušice - Žichovice (celková délka 10 km)

##### *Cyklotrasa č. 331*

Sušice – Dlouhá ves (cyklostezka) - Anín - Radešov - Rejštejn - Svojše - Horská Kvilda – Kvilda - Bučina (celková délka 41,17 km) (nasecesko.cz 2014).

#### Stezky vedené centrální Šumavou

U některých tras jsou úseky cesty vedené jak po cyklostezkách, tak po silničních komunikacích.

Modrava - Rybárna - Tříjezerní slat' - Rokyta - Antýgl - Modrava (okruh 13,5 km)

Modrava - Tříjezerní slat' - Javoří Pila - Nová Studnice - Velký Bor - Mosau - Plavební kanál rozc. - Rokyta - Antýgl - Modrava (okruh 31 km)

Modrava - Filipova Huť - Kvilda - Jezerní slat' - Horská Kvilda - Filipova Huť - Modrava (okruh 20,8 km)

Modrava - Ptačí nádrž - Černá hora - pramen Vltavy - Kvilda - Filipova Huť - Modrava (okruh 23,5 km)

Modrava - Modravský most

Kvilda - Bučina - Knížecí Pláně rozc. - Borová Lada (okruh 24,2 km)

Kvilda - Bučina - rozc. Pod Stráží - pramen Vltavy - Kvilda (okruh 17,9 km)

Kvilda - pramen Vltavy (6,5 km)

Kvilda - Jezerní slat' - Horská Kvilda - Filipova Huť - Kvilda (okruh 15,8 km)

Kvilda - Svinná Lada - Nové Hutě kostel - Pláně kříž. - Kvilda (okruh 21,8 km)

Churáňov - Pláně kříž. - Nové Hutě kostel - Svinná Lada - Borová Lada (10,6 km)

Churáňov - Pláně kříž. - Kvilda (9 km)

Borová Lada - Knížecí Pláně rozc. - Žďárské sedýlko - Žďárské jezírko - Strážný - Polka - Borová Lada (okruh 32,5 km)

Borová Lada - Žďárské sedýlko - Polka - Borová Lada (okruh 24 km)

Borová Lada - Kvilda (7,7 km)

Borová Lada - Svinná Lada - Nové Hutě kostel - Pláně kříž. - Kvilda - Borová Lada (okruh 23,2 km)

Železná Ruda - jezero Laka - Prášily - býv. Stodůlky - Rovina - býv. Zhůří - Starý Brunst - Hofmanky - Železná Ruda (18,5 km)

Železná Ruda - Nová Hůrka - býv. Hůrka - jezero Laka a zpět - Pod Polomem - Zámecký les - Debrník - Železná Ruda (25,5 km) (sumavanet.cz, cyklotrasy.cz 2014).

### **Cyklotrasy**

Velká většina uvedených tras vede převážně po silničních komunikacích. Některé jsou částečně napojené na cyklostezky (např. č. 1023, 2113, 2117).

#### Cyklotrasy IV. třídy

##### *Cyklotrasa č. 1023*

Modrava - Bučina - Knížecí Pláně - Strážný - Mláka - Nové Údolí – Klápa (celková délka 75 km)

##### *Cyklotrasa č. 1042*

Horská Kvilda - Filipova Huť – Březník (celková délka 14,5 km)

##### *Cyklotrasa č. 1140*

Kašperk - Ždánov - Krankoty - Javorník (celková délka 9 km)

##### *Cyklotrasa č. 1141*

Kašperské Hory – Peklo (celková délka 3 km)

##### *Cyklotrasa č. 1144*

Žlíbek – Kašperk – Pohorsko (celková délka 5 km)

##### *Cyklotrasa č. 1201*

Vimperk – Nový dvůr – Chalupy – Kašperské hory (celková délka 31 km)

##### *Cyklotrasa č. 2031*

Sušice – Cihelna - Velhartice (celková délka 13 km)

##### *Cyklotrasa č. 2032*

Na Strašidle – Viteň – Brtí – Onen Svět – Divišovice – Krotějov – Na Strašidle (celková délka 21 km)

##### *Cyklotrasa č. 2033*

Běšiny - Nemilko - Čeletice - Velhartice - Podolí - Hubenov - Běšiny (34 km)

##### *Cyklotrasa č. 2034*

Javorná - Suché Studánky – Staré Hutě - Keply – Javorná (34 km)

##### *Cyklotrasa č. 2035*

Strážov - Č. Hamry - Děpoltice - Datelov - Městiště - Divišovice - Patraska - Krotějov - Opálka Strážov (20 km)

*Cyklotrasa č. 2036*

Běšiny – Sřítez – Mlázovy – Hubenov – Běšiny (26 km)

*Cyklotrasa č. 2037*

Javorná - Svinná - Čachrov - Dobřemilice - Javorná (24 km)

*Cyklotrasa č. 2038*

Strážov – Javoříčko – Běšiny (8,5 km)

*Cyklotrasa č. 2047*

Nýrsko - Dešenice - Děpoltice (8 km)

*Cyklotrasa č. 2048*

Nýrsko - Hodousice - Blata – Opálka- Strážov - Hořákov – Běšiny (21 km)

*Cyklotrasa č. 2049*

Nýrsko – Stará Lhota – Zadní Chalupy – Špírkův Dvůr (13,5 km)

*Cyklotrasa č. 2050*

Nýrsko - Chudenín - Havlův Dvůr - Zadní Fleky - Přední Fleky – Hofberg (11 km)

*Cyklotrasa č. 2052*

Nýrsko - Bystřice n.Ú. - Úborsko - Tajanov - Klatovy (21 km)

*Cyklotrasa č. 2053*

Suché studánky - Křížový vrch - Zelená Lhota - Hamerský Dvůr (14,5 km)

*Cyklotrasa č. 2055*

Špičák – Černé jezero – Stateček pod Ostrým – Zadní Chalupy – Svatá Kateřina –  
Přední Fleky – Liščí Hájenka (30 km)

*Cyklotrasa č. 2078*

Hrádek - Svojšice rozc. (4 km)

*Cyklotrasa č. 2079*

Sušice - Petrovice - Kochánov - Keply (15 km)

*Cyklotrasa č. 2087*

Radešov - Hartmanice - Dolejší - Javoří – Jiříčná - Petrovice - Cihelna (20 km)

*Cyklotrasa č. 2088*

Orlovice - Pocinovice - Běhařov - Libkov - Dlažov - Plešiny - Veselí (18 km)

*Cyklotrasa č. 2089*

Úborsko – Běhařov – Miletice (3 km)

*Cyklotrasa č. 2091*

Velhartice – Hory Matky Boží – Kašovice – Ústaleč – Nalžovské Hory (22 km)

*Cyklotrasa č. 2092*

Kolinec - Drouhaveč - Cihelna - Hlavňovice - Zamyšl - Čeletice (14 km)

*Cyklotrasa č. 2093*

Divišovice – Šukačka – Javorná – Keply (15 km)

*Cyklotrasa č. 2094*

Běšiny - Rajské - Na Skále - Nemilkov - Chotěšov - Čeletice (12 km)

*Cyklotrasa č. 2095*

Běšiny - Rajský Mlýn - Dobřelimice - Chotěšov - Velhartice (11,5 km)

*Cyklotrasa č. 2096*

Blata - Děpoltice - Na Drahách (6,5 km)

*Cyklotrasa č. 2097*

Mlázovy - Jindřichovice - Střítež - Tržek - kostel sv. Bartoloměje (10 km)

*Cyklotrasa č. 2100*

Špičák - Hojsova Stráž - Zelená Lhota - Křížový vrch - Prenet - Můstek - Špičák (29 km)

*Cyklotrasa č. 2101*

Petrovice u Sušice – Zvíkov – Zámýšl (6, 5 km)

*Cyklotrasa č. 2103*

Staré Hutě – Hartmanice (8 km)

*Cyklotrasa č. 2113*

Modrava - Prášily - Laka - Medvědí jámy - Železná Ruda (38,5 km)

*Cyklotrasa č. 2114*

Srní - Mosau - Hakešická cesta - Rechle (16 km)

*Cyklotrasa č. 2115*

Nová Hůrka - Hůrka (2,5 km)

*Cyklotrasa č. 2216*

Gerlova Huť – Zámecký Les (6,5 km)

*Cyklotrasa č. 2117*

Javoří Pila - Tříjezerní slat' - Rokytka (7 km)

*Cyklotrasa č. 2118*

Hartmanice – Dobrá Voda – Stodůlky – Velký Bor – Bavorská Cesta (13,5 km)

*Cyklotrasa č. 2119*

Prášilský potok - Hůrka - Ašerlák (11,5 km)

*Cyklotrasa č. 2120*

Gerlova Huť - Pamferova Huť (5,5 km)

*Cyklotrasa č. 2121*

Srní - Pod Kostelním vrchem (2,5 km)

*Cyklotrasa č. 2122*

Rybárna - Tříjezerní slat' - Hakešická cesta (3,5 km)

*Cyklotrasa č. 2123*

Horská Kvilda - Ranklovská rovina - Zhůří (7 km) (sumavanet.cz, cyklotrasy.cz, cykloatlas.cz, 2014, viditelny-macek.cz, 2011).

### **4. 3 Přehled značených pěších stezek a tras v mikroregionu Šumava – západ**

V současnosti se na Šumavě nachází zhruba 500 km značených turistických tras KČT. V první řadě je třeba zmínit hlavní Šumavskou pěší magistrálu, která vede podél státní hranice s Německem a Rakouskem. Červeně značená trasa je dlouhá přes 120 km se začátkem v Železné Rudě a koncem v Zadní Zvonkové v Jihočeském kraji. Vede zásadními oblastmi celé Šumavy a překonává nejvyšší hraniční hřebeny. Podél stezky je zřízeno 6 nouzových nocovišť vzdálených zhruba 15 – 20 km od sebe: Hůrka u Prášil, Poledník, Modrava, Bučina, Strážný a Nové Údolí (sumavainfo.cz, 2015, plzenskykraj.kct.cz, 2011).

#### **Klasické trasy MŠZ – okružní**

Špičák - Čertovo jezero - Černé jezero - Špičák

Hamry - Bílá Strž - Ostrý - Hamry

Prášily - Prášilské jezero - Poledník - Frantův most – Prášily (25 km)

Modrava - Tříjezerní slat' – Rokyta - Modrava (13 km)

Modrava - Březník – Modrava

Gerlova Huť - Hofmanky - Pancíř - Šmauzy - Nový Brunst - Gerlova Huť

Šumavou I – Nová Hůrka – Jezero Laka – Kaple Stará Hůrka – Nová Hůrka (8 km)

Šumavou II – Prášily – Prášilské jezero – Prášily (8 km)

Šumavou IV - Kvilda - prameny Vltavy – Kvilda (14 km)

Šumavou VI – Srní – Vodní nádrž – Klostermannova Vyhlídka – Rozcestí plavební kanál – Srní (9, 5 km)

Šumavou VII – Modrava – Oblík - Tříjezerní slat' – Modrava (13, 5 km)

Srní – Klostermannova chata – Sedlo – Mechov – Srní (9 km)

Srní – Hauswaldská kaple – Vchynicko – Tetovský kanál – Srní (10,5 km)

Kašperské Hory – Tuškov – Opolenec – Opolenecký potok – Kašperské Hory (10 km)  
(sumavanet.cz, turistika.cz, 2014).



### **Další stezky**

Povydrří: Antýgl - býv. Hálkova chata - Turnerova chata - Čeňkova Pila (6,5 km)

Špičák - Špičácké sedlo - Černé jezero - Rozvodí - Čertovo jezero - U pomníku - Železná Ruda (11,5 km)

Srní - Staré Srní - Pod Kostelním vrchem - Pod Oblíkem - Tříjezerní slat' - Javoří Pila - Rybárna - Modrava (15,5 km)

Rokyta - Vchynicko-tetovský kanál - Rechle a zpět (6 x 2 km)

Vysoké lávky - Hůrka - Jezero Laka - Ždánidla – Prášily (20 km)

Kvilda – Pramen Vltavy – Modrava (16 km)

Kvilda – Prameny Vltavy – zaniklé obce Buchwald a Fürstenhut – Chalupská Slat' (19 km)

Železná Ruda – Jezero Laka (9 km)

Železná Ruda – Jezero Laka - Poledník – Prášily (25 km)

Hamry nádraží – Hojsova Stráž – Stateček – Ostrý – Pod Svatým – Hamry (15 km)

Sušice – kaplička Sv. Antonína - hadí stezka – rozhledna Svatobor (4 km)

Srní – Antýgl – Modrava (11 km)

Srní – Bavorská cesta - Předěl – Poledník (11 km) ) (sumavanet.cz, turistika.cz, 2014).

### **Naučné stezky**

Cestou zlatokopů: Kašperské Hory – Amáline údolí – Liščí vrch (7,5 km)

Stezka strážců hranice: Kašperské Hory – Amáline údolí – Řetenice – Žďánov – hrad Kašperk – Kašperské Hory (20 km)

Nelesní krajina: okolí Kvildy (5 km, z IS Kvilda)

Národní park: mezi Bučinou u Kvildy a Knížecími Pláněmi (5 km, z IS Kvilda)

Vchynicko-tetovský plavební kanál (7 km, z IS Rokyta)

Povydrří: kaňonovité údolí Vydry - Antýgl - Čeňkova Pila (7 km, z IS Rokyta)

Proměna horské smrčiny: Březník u Modravy (okruh 3,5 a 8 km)

Tříjezerní slat': ministezka - Modrava - Rokyta

Nad Úhlavským luhem (CHKO, Hamry, 4 km)

Hamižná u Hartmanic (CHKO, okruh územím bývalých zlatých dolů)

Hamry – přírodní rezervace Úhlavský luh (4 km)

Klostermannova: Srní – Horní Hrádky – Rokyta (5 km)

Mravenčí: Srní – podél Hrádeckého potoka (4 km) (sumavanet.cz, turistika.cz, 2014).

#### **4. 4 Zelené autobusy**

Tyto ekologické autobusy jezdí v Národním parku Šumava pouze o hlavních letních prázdninách. Důvodem jsou jednak omezené finanční možnosti a také legislativní překážky pro objednavatele - Správy NP a CHKO Šumava. Autobusy jezdí od 28. června do 30. srpna včetně vleku pro jízdní kola a jsou provozovány společností ČSAD autobusy Plzeň.

Linky, na kterých jezdí zelené autobusy: Špičák - Kvilda; Horská Kvilda - Kvilda - Kvilda, Bučina; Nová Pec - Jelení Vrchy.

Linka Horská Kvilda - Kvilda - Kvilda, Bučina jezdí díky příspěvkům obcí z mikroregionu Šumava – západ až do 14. září denně a do konce září i o víkendech.

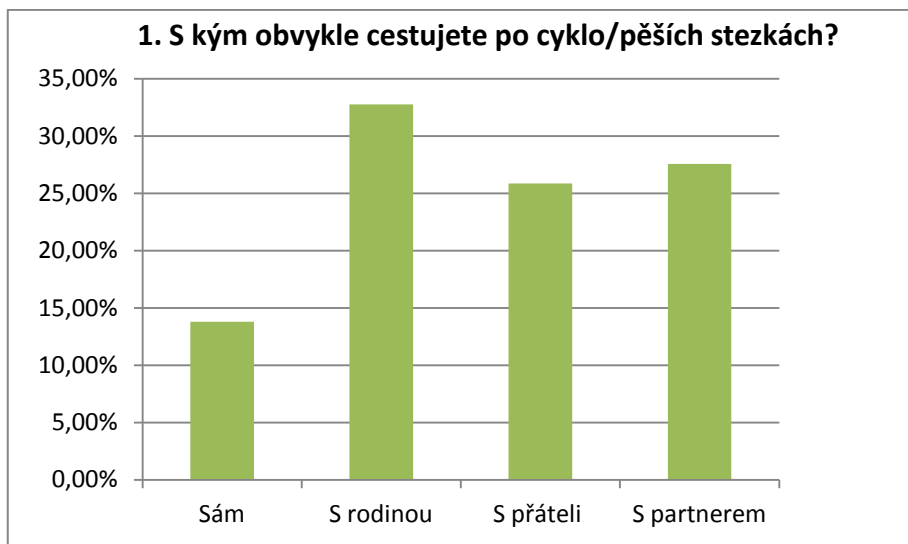
Díky příspěvku města Sušice, obce Prášily a Plzeňského kraje jezdí také o letních prázdninách cyklobus ve směru Sušice – Hartmanice – Prášily (npsumava.cz, csadplzen.cz, 2014).

## 5 Vlastní výzkum

### 5. 1 Dotazníkové šetření

V této kapitole uvádím výsledky výzkumu prováděného pomocí dotazníkového šetření v mikroregionu Šumava – západ.

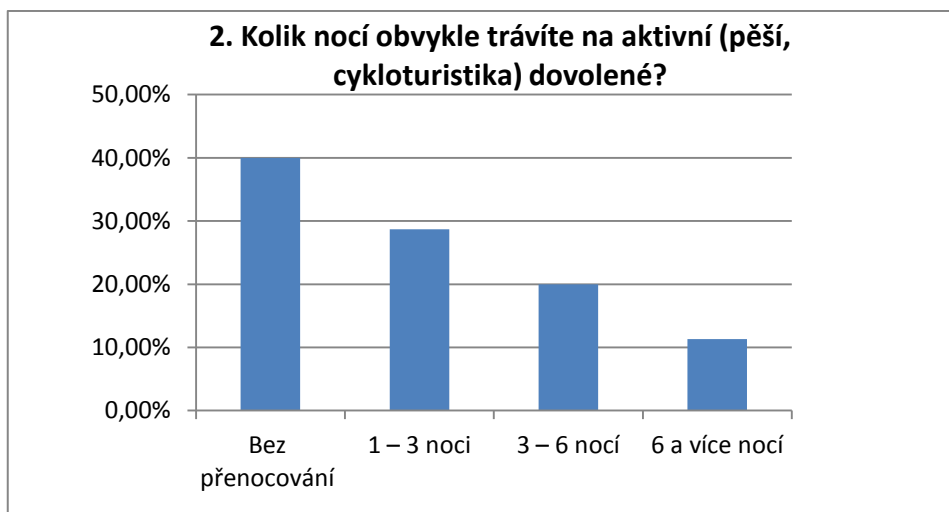
Graf 1: s kým cestuji



Zdroj: vlastní šetření

Z tohoto grafu je patrné, že nejvíce respondentů cestuje s rodinou. S přáteli a s partnerem cestuje téměř srovnatelné množství dotazovaných. Samostatně pak cestuje výrazně méně lidí. Z toho vyplývá, že lidé převážně cestují ve skupinách a na to je třeba se zaměřit.

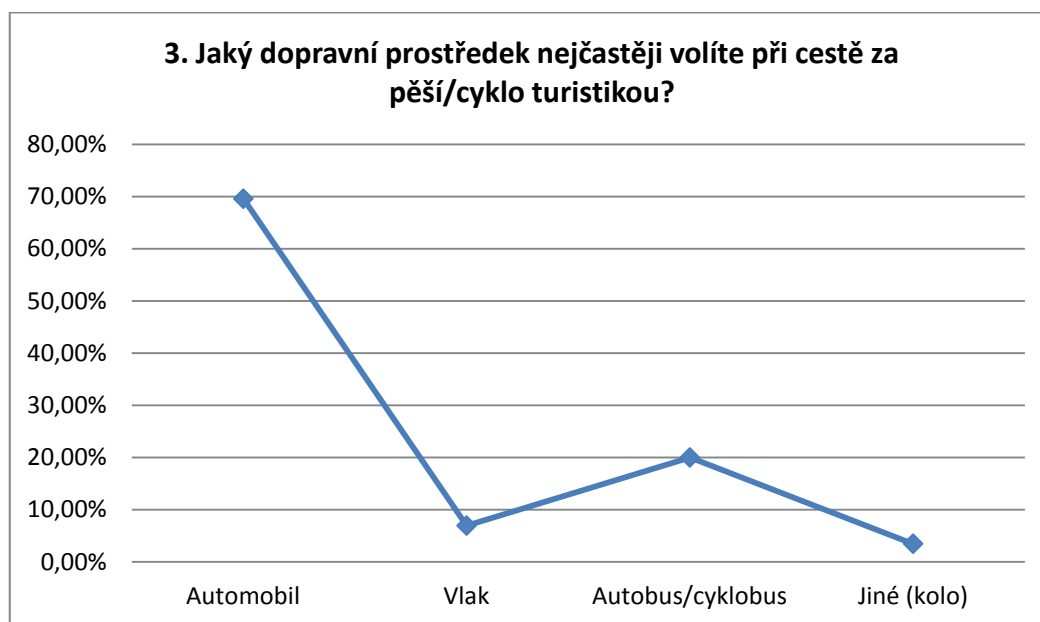
Graf 2: počet nocí



Zdroj: vlastní šetření

Zde je vidět, že respondenti ve většině případů volí aktivní dovolenou bez přespání (40 %). Z toho plyne, že jejich místo bydliště může být nedaleko pěších a cyklostezek, spojených s atraktivitami CR. Na druhou stranu nezanedbatelné procento účastníků stráví na dovolené několik nocí, někdy i 6 a více. To znamená, že spousta lidí si vybírá aktivní turistiku jako způsob trávení své dovolené.

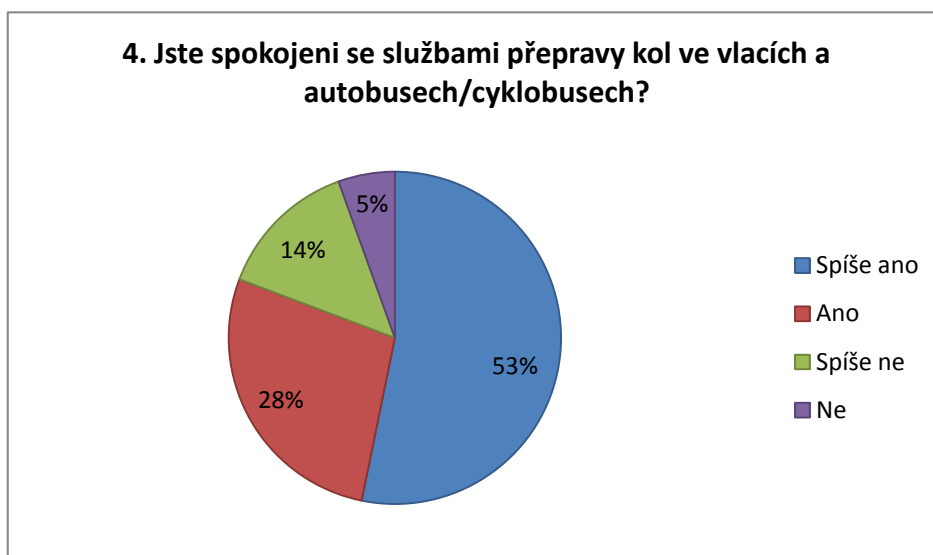
Graf 3: dopravní prostředek



Zdroj: vlastní šetření

Téměř 70 % respondentů volí pro cestu automobil. Kromě autobusu, který volí více jak 20 % lidí, jsou hodnoty ostatních prostředků zanedbatelné. V následující otázce o spokojenosti se službou přepravy kol v autobusech a vlacích situace většině lidí vyhovuje. Proto se domnívám, že výběr automobilu je tedy spíše o snadnější dostupnosti, pohodlnosti a časové flexibilitě člověka.

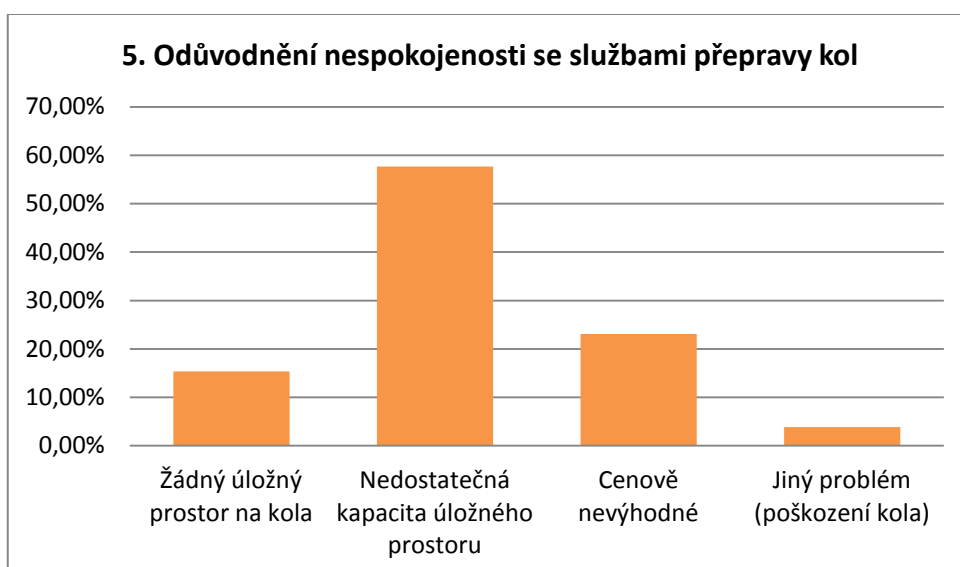
Graf 4: služba přepravy kol



Zdroj: vlastní šetření

Jak jsem již zmínil v předchozím komentáři, lidé kteří mají zkušenosti s přepravou kol v autobusech a cyklobusech, na otázku spokojenosti z větší části odpověděli ano a spíše ano. Několik respondentů je nespokojeno, tomu se budu věnovat v následujícím komentáři. Na tuto otázku odpovídalo 109 respondentů z celkového počtu 115.

Graf 5: odůvodnění nespokojenosti s přepravou

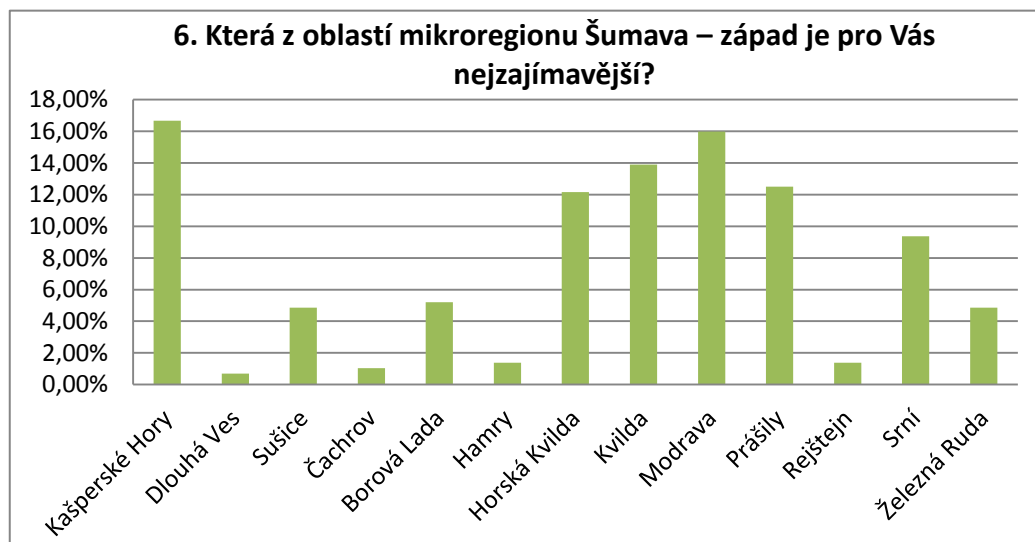


Zdroj: vlastní šetření

Nejprve je třeba říci, že na tuto otázku odpovídalo pouze 21 respondentů z celkového počtu 115 (tedy ti, kteří zvolili v předchozí otázce "spíše ne" nebo "ne". Z

grafu je zřejmé, že respondenti, kteří v otázce číslo 4 zvolili nespokojenost se službami přepravy kol, uvádějí jako hlavní důvod nedostatečnou kapacitu úložného prostoru. S touto odpovědí koresponduje i možnost "žádný úložný prostor na kola". Možnosti "cenová nevýhodnost", kterou vybralo přes 20 % respondentů, pak může být jak u autobusů, tak u vlaků. Ceny za přepravu kola jako spoluzavazadla závisí na počtu ujetých kilometrů.

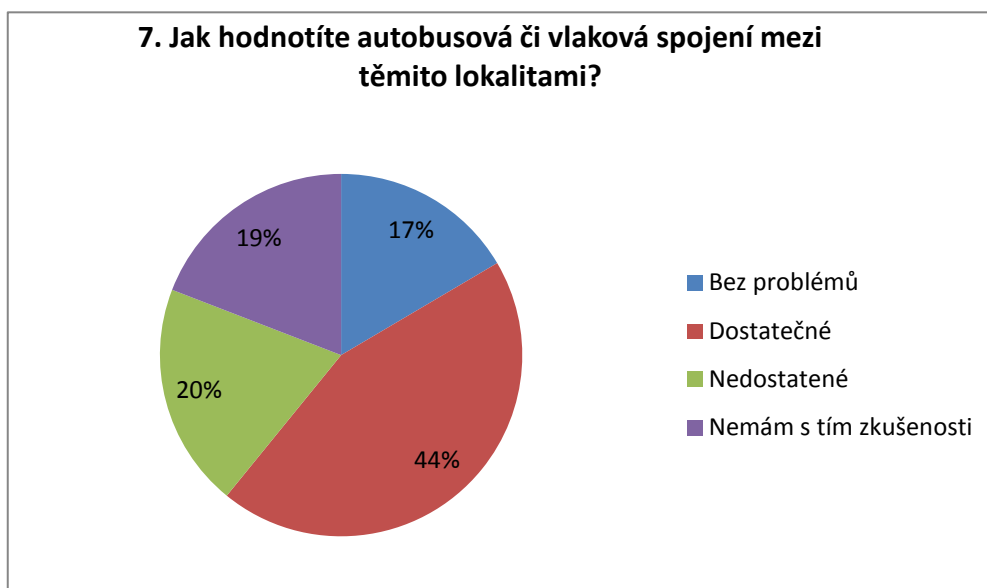
Graf 6: nejzajímavější oblast



Zdroj: vlastní šetření

Zde je celkový počet odpovědí 288 ze 115 respondentů. Z toho je zřejmé, že zde bylo možno uvést více odpovědí. Procentní podíl je tedy dělán v závislosti na počtu odpovědí, nikoliv respondentů. Nejoblíbenější lokalitou jsou Kašperské Hory. Téměř shodných hodnot dosahuje Modrava, Kvilda, Prášily a Horská Kvilda jsou na tom s oblíbeností podobně. Kromě Srní pak ostatní lokality dosáhly malých hodnot. Dle mého názoru za to může atraktivita daných území.

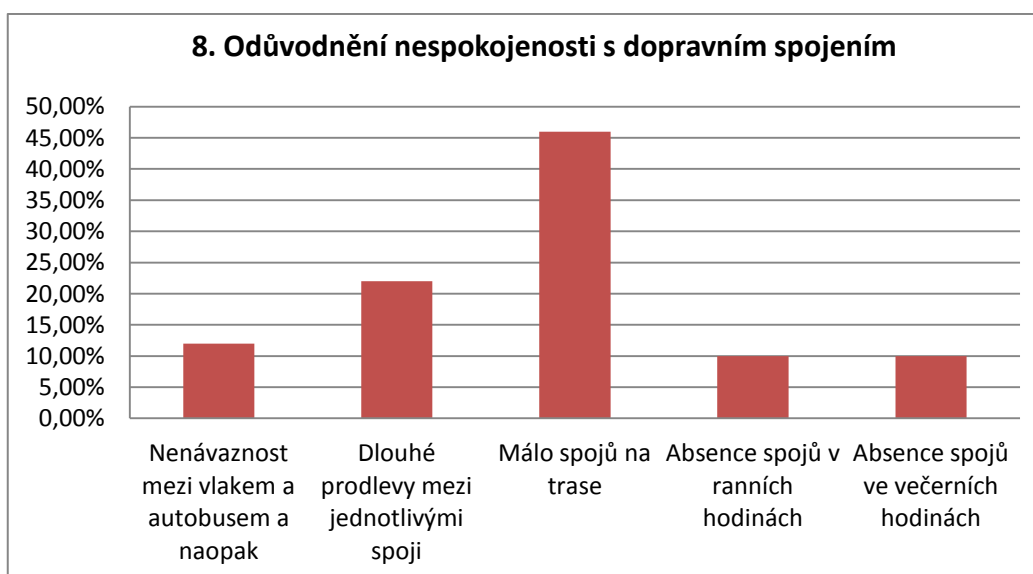
Graf 7: dopravní spojení



Zdroj: vlastní šetření

Zde odpovídalo všech 115 respondentů. Na základě svých zkušeností odpověděla většina (61 %), že spojení je bez problémů nebo dostatečné. 19 % lidí nemá s touto problematikou zkušenosti. A 20 % účastníků výzkumu považuje dopravní spojení mezi lokalitami za nedostatečné, důvody jsou zodpovězeny v následující otázce. Graf vypovídá o tom, že lidé, kteří mají zkušenosti s cestováním vlakem a autobusem mezi lokalitami, jsou se situací spokojeni. Proto je na místě otázka, zda má smysl se zaobírat možnostmi na zlepšení.

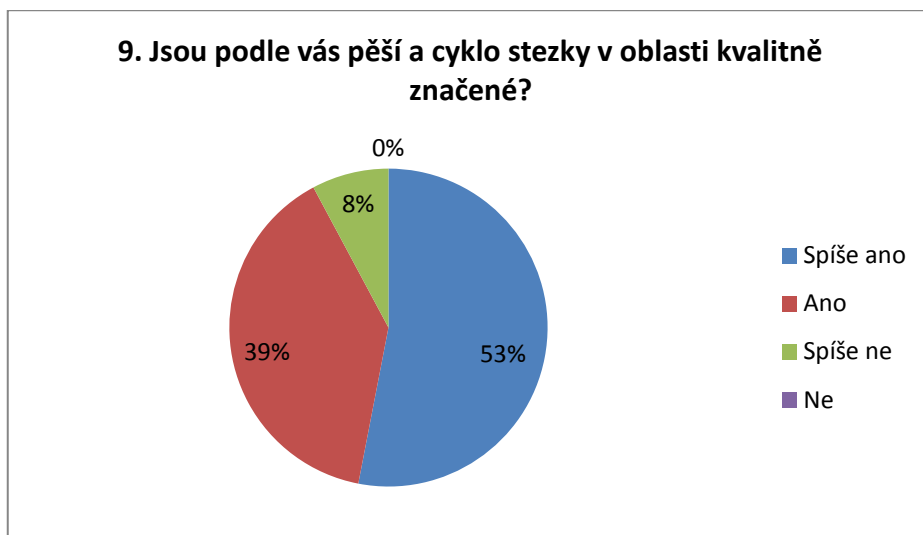
Graf 8: odůvodnění nespokojenosti se spojením



Zdroj: vlastní šetření

Tuto otázku hodnotilo pouze 23 lidí, kteří zvolili v předchozí otázce položku "nedostatečné". Někteří zvolili více možností, proto je zde 50 odpovědí. Odpověď "málo spojů na trase" má nejvíce hlasů. Následují "dlouhé prodlevy mezi spoji" a téměř shodné jsou ostatní možnosti.

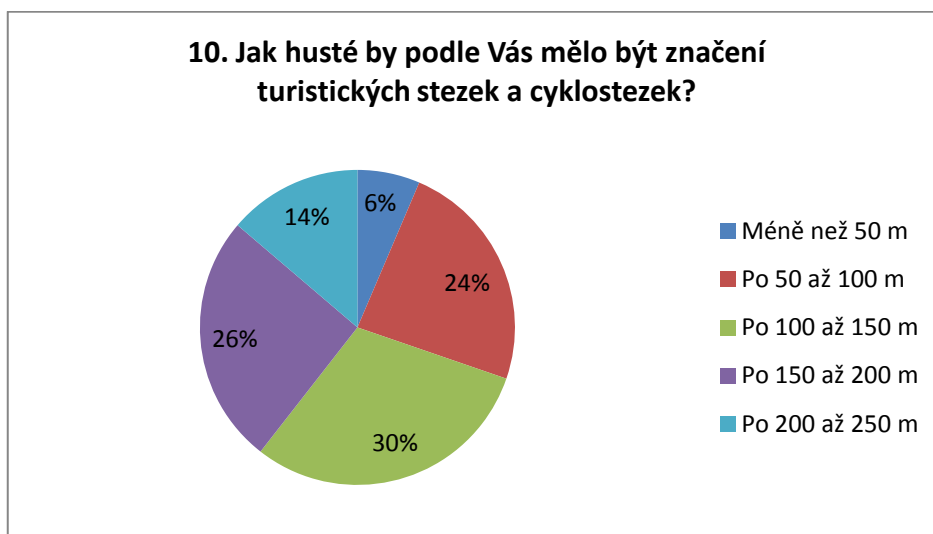
Graf 9: kvalita značení



Zdroj: vlastní šetření

Z celkového počtu respondentů (115) odpověděli téměř všichni, že cyklotrasy a pěší trasy jsou kvalitně značené. Pouze 8 % označilo možnost "spíše ne". Ani jeden člověk nezvolil odpověď "ne". Tímto se potvrdila kvalita značení tras v mikroregionu Šumava - západ.

Graf 10: hustota značení stezek

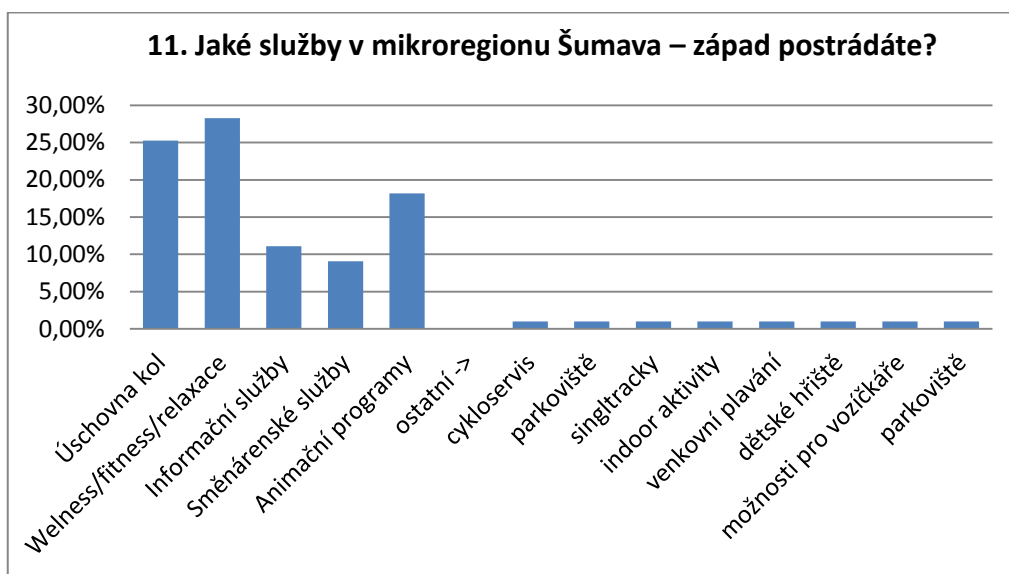


Zdroj: vlastní šetření



Zde vidíme, jak respondenti vnímají potřebu značení stezek. Na tuto otázku odpovídalo 109 účastníků výzkumu ze 115. Většina soudí, že hustota značení by měla být ve vzdálenostech, které vidíme v červeném, zeleném a fialovém poli grafu. Naopak méně než 50 m a více jak 200 m by mnoho respondentů nevolilo z důvodu moc malého nebo moc velkého rozptylu.

Graf 11: služby, které postrádám



Zdroj: vlastní šetření

V tomto grafu můžeme vidět, které služby chybí účastníkům CR, zúčastněných v dotazníkovém šetření. Z celkového počtu odpovídalo na tuto otázku 99 lidí. Nejvíce postrádají úschovnu kol a služby typu wellness, fitness, relaxace. Animační programy, informační a směnárenské služby tvoří menší část. Ostatní možnosti jsou všechny po jednom hlase. Z toho plyne, že by mohli poskytovatelé stravovacích a ubytovacích zařízení, nacházející se v mikroregionu, zlepšit svou nabídku služeb.

## 12. Uvítali byste na trasách více zázemí pro turisty (lavičky, přístřešky, odpočívadla)?

Zde jasně vede ANO a to v poměru 86:29. Je tedy patrné, že respondentům chybí na svých výletech určité zázemí. Zde se naskytá otázka, zda je možné ještě více takových prostředků přidat. Některé lokality se nachází v 1. zóně NP Šumava nebo v chráněné krajinné oblasti, kde je problematický jakýkoliv další zásah člověka do přírody.

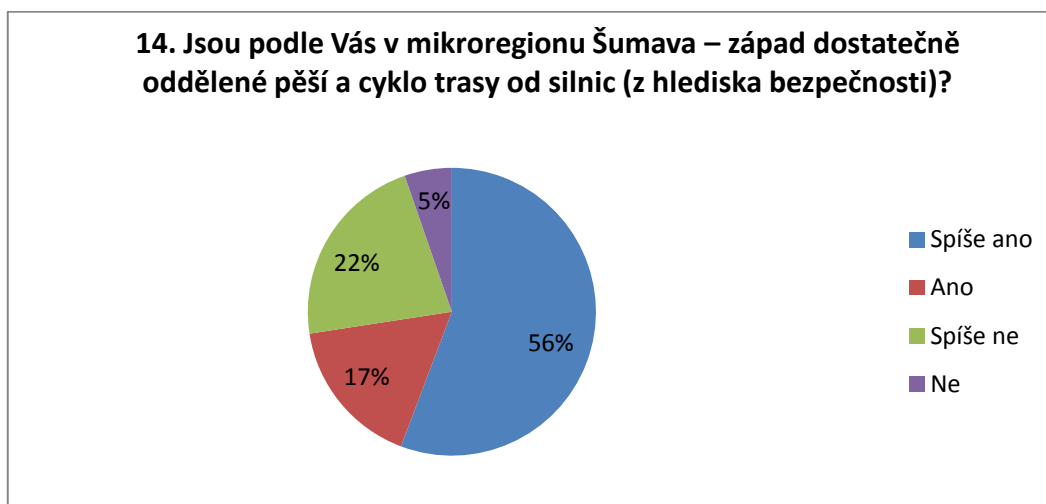
Zdroj: vlastní šetření

### 13. Je podle Vašeho názoru v mikroregionu Šumava – západ dostatek pěších a cyklo stezek?

Ze 111 hlasů převládá názor ANO v poměru 87:24. Z toho plyne, že jsou respondenti spokojeni s hustotou, nicméně několik lidí si myslí opak. Určitě jsou místa, kde by mohla být hustější síť stezek.

Zdroj: vlastní šetření

Graf 14: oddělení tras od silnic



Zdroj: vlastní šetření

Tento graf popisuje bezpečnost na stezkách. Zda lidé musí často přecházet/přejíždět po komunikacích nebo jsou lokality dostatečně propojené stezkami. Většina respondentů (73%) volí možnosti "ano" a "spíše ano". Zbylým 27% přijde situace nevyhovující, z toho pouze malá část v následující otázce popsala nevyhovující lokality.

Graf 15: nejvíce problematické oblasti



Zdroj: vlastní šetření

Tato otázka byla otevřená a odpovědělo na ni pouze 18 lidí. Z toho 4 si myslí, že problematická situace je na všech místech. Kromě Kašperských Hor a Modravy jsou ostatní lokality z grafu zastoupeny jen jedním hlasem.

#### 16. Znáte projekt Cyklisté vítání?

V poměru 47:68 převládá odpověď NE. To může znamenat nedostatečnou informovanost o projektu.

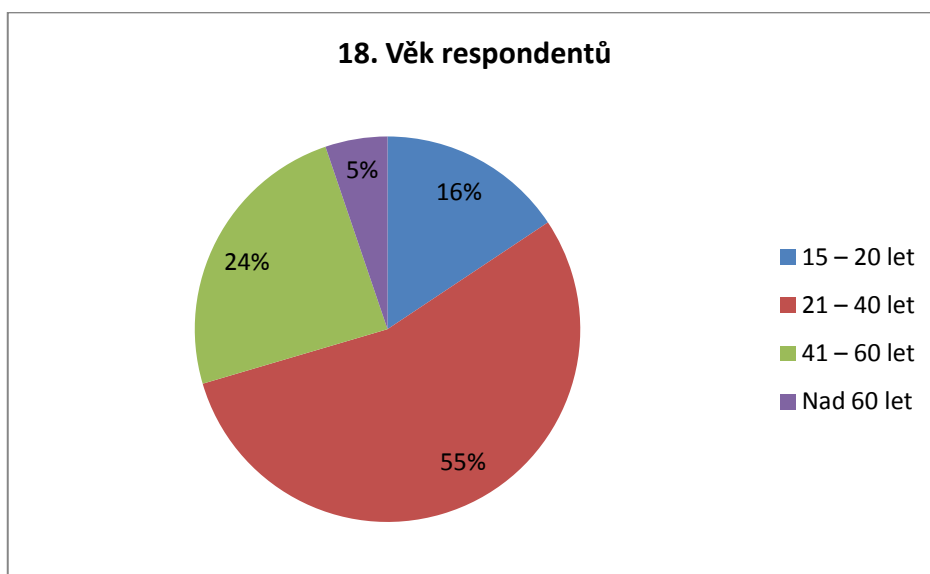
Zdroj: vlastní šetření

#### 17. Pomáhá Vám toto označení při výběru ubytovacích a stravovacích zařízení?

Tato otázka platí v případě, kdy respondenti u předchozí otázky odpověděli ANO. To znamená, že ze 47 lidí byl poměr 26:21 pro ANO - tento projekt mi pomáhá. Lepší propagace by možná zvýšila počet lidí, kterým projekt dokáže pomoci v orientaci.

Zdroj: vlastní šetření

Graf 18: věk



Zdroj: vlastní šetření

## 5. 2 Shrnutí výsledků dotazníkového šetření

Dotazník byl směřován hlavně na zkoumání stavu pěších a cyklostezek v mikroregionu Šumava – západ. Dále na zjišťování situace z dopravního hlediska a z hlediska poskytování služeb pro turisty. V tomto komentáři shrnu výsledky dotazníkového šetření.

Podíváme-li se s kým dotazovaní nejčastěji cestují, zjistíme, že se jedná o rodinu, přátele nebo partnera. Důležité tedy je, že lidé převážně cestují ve skupinách a na to je třeba se zaměřit. Lidé ve skupinách mají rozdílné požadavky na služby v porovnání s jednotlivci. S tímto souvisí i doba strávená aktivní turistikou. Na aktivní dovolené tráví většina respondentů jen jeden den, bez přenocování. Těmto lidem říkáme výletníci. Je tedy pravděpodobné, že jejich bydliště se nachází v blízkosti pěších a cyklostezek spojených s atraktivitami cestovního ruchu. Nezanedbatelné procento pojímá aktivní cestovní ruch jako svou dovolenou a tráví v místě několik nocí. U jednodenních výletů je tedy důležitá správná infrastruktura stezek. Důležité je, aby vedli ze správných výchozích míst jako je parkoviště, autobusová nebo vlaková zastávka. Stejně tak by mělo být za jeden den možné stihnout více přírodních nebo kulturních atraktivit najednou v kratším čase, to znamená dobrou návaznost různých stezek a větší zaměření na okruhy. Na druhé straně u dovolené na více nocí by měli poskytovatelé ubytovacích zařízení nabízet takové produkty, které uspokojí potřeby návštěvníků.

Volbu dopravního prostředku při cestě za turistikou vyhrál automobil. Důvodem je určitě snadnější dostupnost do lokalit a nezávislost na veřejné dopravě. S touto problematikou souvisí i otázka spokojenosti s přepravou kol v autobusech, ve které většina lidí označila situaci za vyhovující. Proto se domnívám, že výběr automobilu je tedy spíše o pohodlnosti a časové flexibilitě člověka. Nicméně malé procento respondentů si myslí, že situace s přepravou kol ve vlacích a autobusech je nedostatečná. Hlavním důvodem je malá kapacita úložného prostoru. Myslím si, že tento problém je spíše u vlaků, kde může chybět vagon, kam lze kola uložit. Když se podíváme na zkoumanou oblast, železnice většinu lokalit nespojuje. U autobusů může samozřejmě problém nastat snadněji, pokud nemá speciální vlek s úchyty na kola. Během sezony tyto autobusy ve většině regionů jezdí včetně zkoumaného mikroregionu Šumava – západ, autobus s přívěsem pojme 25 bicyklů. Problém tedy může nastat, pokud je situace nevyvážená a cyklobusy na některých místech nejedí vůbec nebo v menším intervalu, než klasické autobusy.

Nejzajímavější oblasti mikroregionu jsou dle respondentů Kašperské Hory, Modrava, Kvilda, Prášily a Horská Kvilda. Kromě Srní pak ostatní místa dosahují menších hodnot. Důvodem je určitě daleko menší atraktivita v porovnání s výše vyjmenovanými obcemi, především z hlediska kulturně - historických a přírodních předpokladů. Další zkoumaným aspektem bylo autobusové a vlakové spojení mezi obcemi z mikroregionu. Většině odpovídajícím, kteří mají nějaké zkušenosti s cestováním mezi lokalitami, situace vyhovuje. Proto se naskytá otázka, zda má smysl se zabírat možnostmi na zlepšení situace z důvodu nedostatečné ekonomické návratnosti. Kdybychom se ale podívali na malé procento respondentů, kteří jsou opačného názoru, zjistíme, že hlavním důvodem je málo spojení na trasách a dlouhé prodlevy mezi jednotlivými spoji. Podle mého názoru se důvody nespokojenosti týkají spíše dnů mimo hlavní sezonu, protože v době od června do září jezdí mezi oblastmi tzv. Zelené autobusy, tedy ekologičtější způsob dopravy v Národním parku nebo Chráněné krajinné oblasti Šumava a těch je na trase dostatek. Nenávaznost autobusů a vlaků nebo absence spojů, což byli také jedny z možností odpovědí, je obvyklý problém daných lokalit i mimo ně. Důležitá je spolupráce mezi orgány místní samosprávy, jako jsou obce a dopravci, zde především ČSAD nebo ČD. Důvodem špatné návaznosti a absence spojů je pravděpodobně špatná komunikace mezi těmito organizacemi a nedostatek snahy situaci zlepšit. Obce navrhuji spoje i na základě podnětů místních

obyvatel nebo turistů. Pak záleží, co je pro obec více akceptovatelné a komu se přizpůsobí.

Dostáváme se k otázce kvality značení pěších a cyklistických tras. Téměř všichni respondenti odpověděli, že značení je bez problémů. To potvrzuje kvalitně odvedenou práci Klubu českých turistů. Důležité jsou občasně kontroly, aby se kvalita dále uchovala. S tímto koresponduje hustota značení stezek. Ve vzdálenosti od 50 do 200 metrů přijde dotazovaným situace optimální. Na možnost pod 50 metrů a nad 200 metrů už odpovídalo výrazně méně lidí. Z toho vyplývá, že lidé nechtějí mít značky na každém rohu, a zároveň ne moc daleko, aby předešli zdoluhavému hledání správné trasy. Co se týče problematiky počtu pěších a cyklo stezek, valné většině dotazovaných přijde počet dostačující. Pouze malému procentu situace nevyhovuje a najdou se určitě i místa, kde by trasy vést mohly. V současné době probíhá výstavba dlouho plánovaného a vyžadovaného úseku cyklostezky z Dlouhé Vsi do Radešova, která se napojí na stávající stezku ze Sušice do Dlouhé Vsi. Tím pádem budou tyto obce propojeny, aniž by člověk musel jet po normální komunikaci, což je nejen z hlediska bezpečnosti velmi pozitivní. Otázka bezpečnosti při cestě po stezkách, úzce souvisí s tím, co jsem popisoval v předešlé větě. Problematika oddělenosti pěších a cyklo stezek od silničních komunikací je celkem častá nejen ve zkoumané oblasti. Většina dotazovaných zaujímá názor, že situace je v pořádku. Ale nezanedbatelnému procentu přijde stav nevyhovující. Zejména pro rodiny s dětmi může být velmi nebezpečné, pokud musí přecházet a přejíždět přes komunikaci, protože v některých místech chybí stezka. V mnoho lokalitách dokonce vede trasa pouze po silnicích. Z těch, kteří spokojeni nejsou, pouze malá část odpověděla, o která místa se jedná. Nejvíce lidí soudí, že je tento problém všude, což je dle mého názoru neobjektivní, protože na většině míst je infrastruktura stezek dobrá. Někteří postrádají stezku z Dlouhé Vsi do Radešova, o které jsem psal výše, a na které se začalo pracovat až v roce 2015. Naopak odpověď Kašperské Hory je zajímavější. Z tohoto místa nevede cyklostezka nebo stezka pro pěší do žádných z ostatních zkoumaných oblastí. Důvodem je větší vzdálenost, například Srní je od Kašperských Hor vzdálené 13 km stejně jako Sušice, Kvilda 22 km stejně jako Modrava. Také z hlediska geografie (reliéfu) je obtížný návrh stezek v této oblasti. Proto mezi obcemi jezdí autobus s přívěsem pro kola, který byl uveden na linku Sušice – Kašperské Hory – Srní – Modrava – Kvilda v roce 2005.

Poskytování služeb ze strany ubytovacích a stravovacích zařízení bylo jednou z hlavních částí dotazníku. Respondentům nejvíce chybí tyto služby: úschovna kol, wellness/fitness/relaxace a animační služby. Je tedy patrné, že odpovědi jsou hlavně mířeny na ubytovací služby. Zjišťoval jsem, která zařízení v přímé blízkosti stezek a tras mají na výběr výše zmíněné služby. Volil jsem převážně členské obce MŠZ a některé obce, které pod ně spadají. Úschovnu kol poskytují všechna ubytovací zařízení, zde tedy není problém. Wellness/fitness/relaxace poskytuje 27 zkoumaných zařízení z celkového počtu 62, tedy téměř polovina. Otázkou je, zda by se zbylá ubytovací zařízení neměla na nabídku relaxačních služeb více zaměřit a zařadit je do své nabídky. U cyklo a pěší turistiky je odpočinek spojený s relaxací nebo wellness službami velmi potřebný. Animační služby poskytuje pouze 8 hotelů a to obce: Horská Kvilda (1), Kvilda (1), Srní (1), Kašperské Hory (2), Železná Ruda (2), Dlouhá Ves – Annín (1). Animační služby jsou v oblasti zastoupeny velice malým procentem. Zde si myslím, že došlo ke špatnému pochopení otázky. Ve chvíli, kdy se bavíme o pěší a cykloturistice jsou animační služby v oblasti téměř zbytečné a mnohdy nelogické.

Otázka týkající se více zázemí pro turisty, jako jsou lavičky, přístřešky nebo odpočívadla jasně ukázala, že respondentům tato zařízení chybí. Myslím si, že lidé se k této otázce nestavěli z pohledu dalšího zásahu do přírody z důvodu výstavby nového zázemí. Jednoduše jim přijde, že je těchto zařízení na trasách málo, jelikož v sezoně je v oblastech velké množství turistů. Potom se například v době oběda logicky stává, že si lidé nemají kam sednout a kde odpočinout. Pak je tedy pochopitelné, proč na to respondenti mohou nahlížet z této strany.

Na závěr byli respondenti dotazováni na znalost projektu Cyklisté vítání. Převládá odpověď ne. To může znamenat nedostatečnou propagaci této certifikace ve zkoumané oblasti. Z lidí, kteří projekt znají, větší část odpověděla, že jim toto označení pomáhá ve výběru ubytovacích a stravovacích zařízení. Je možné, že v případě lepší informovanosti o projektu by někteří změnili názor a tato certifikace by pomáhala v budoucnu více lidem.

## **5. 3 Dopravní obslužnost mikroregionu Šumava – západ**

### **5. 3. 1 Autobusová doprava**

Největší dopravce v této oblasti je určitě ČSAD autobusy Plzeň a. s. Ten zajišťuje obsluhu ve většině obcí mikroregionu. Další dopravci působící v některých částech území MŠZ jsou ČSAD autobusy České Budějovice a.s., ČSAD Sttrans a.s. ČSAD Jihotrans a.s., Probo bus a.s, STENBUS-Stanislav Jirásek a Město Kašperské Hory.

U níže uvedených autobusových linek v oblasti je uvedeno, které cyklistické a pěší stezky a trasy na dopravní spojení navazují nebo pro ně slouží jako výchozí bod jedna ze zastávek na trase. V případě cyklotras mohou být přímo vedeny po komunikaci, kterou používá daná linka. Vše vychází z přehledu stezek a tras v kapitolách číslo 4.2 a 4.3 a je rozděleno podle dopravců a čísla linky.

#### **ČSAD autobusy Plzeň a.s.**

431681 Klatovy – Sušice - Kašperské Hory - Stachy

Stezky: *Otavská cyklistická stezka, cyklostezky č. 305, 313 a 331*

Trasy: *č. 1141, 1201*

432200 Alžbětín - Železná Ruda - Hojsova Stráž - Nýrsko-Janovice - Klatovy

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, Cyklistická stezka č. 38*

Trasy: *č. 2100*

433541 Sušice – Žihobce – Soběšice – Strašín - Nezdice na Šum. - Kašperské Hory

Stezky: *Otavská cyklistická stezka, cyklostezky č. 305, 313 a 331*

433550 Sušice - Kašperské Hory - Strašín

Stezky: *Otavská cyklistická stezka, cyklostezky č. 305, 313 a 331*

433560 Sušice – Petrovice - Hartmanice

Stezky: *Otavská cyklistická stezka, cyklostezky č. 305, 313 a 331*

Trasy: *č. 2079*



433570 Sušice - Kašperské Hory - Srní - Modrava-Kvilda

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, Otavská cyklistická stezka, cyklostezky č. 305, 313 a 331, některé stezky vedené centrální Šumavou, některé pěší stezky*

433700 Sušice - Dlouhá Ves – Hartmanice - Prášíly

Stezky: *Otavská cyklistická stezka, cyklostezky č. 305, 313 a 331*

Trasy: *č. 2079*

433710 Horská Kvilda – Kvilda – Bučina

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, cyklostezka 331, některé stezky vedené centrální Šumavou, některé pěší stezky*

Trasy: *č. 1042*

440840 Plzeň - Klatovy - Železná Ruda - Srní – Kvilda

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, Cyklistická stezka č. 38, některé stezky vedené centrální Šumavou, některé pěší stezky*

432320 Nýrsko – Hadrava – Hodousice – Hamry

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33*

Trasy: *č. 2048*

432050 Klatovy - Běšiny – Čachrov – Javorná - Železná Ruda

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, Cyklistická stezka č. 38, některé stezky vedené centrální Šumavou, některé pěší stezky*

Trasy: *č. 2037*

440840 Plzeň – Klatovy - Železná Ruda-Srní - Kvilda

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, Cyklistická stezka č. 38, některé stezky vedené centrální Šumavou, některé pěší stezky*

Trasy: *č. 2100 (csadplzen.cz, 2015).*

### **ČSAD autobusy České Budějovice a.s.**

370020 Vimperk – Zdikov – Horská Kvilda – Kvilda

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, cyklostezka 331, některé stezky vedené centrální Šumavou, některé pěší stezky*

370040 Vimperk – Borová Lada – Kvilda

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, cyklostezka 331, některé stezky vedené centrální Šumavou, některé pěší stezky*

320006 České Budějovice – Prachatice – Vimperk – Kašperské Hory – Sušice

Stezky: *Otavská cyklistická stezka, cyklostezky č. 305, 313 a 331*

Trasy: č. 1141, 1201 (csadcbas.cz, 2015).

### **Probo Bus a.s.**

143101 Praha - Plzeň - Klatovy - Nýrsko - Železná Ruda

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, Cyklistická stezka č. 38, některé stezky vedené centrální Šumavou, některé pěší stezky*

Trasy: č. 2100

143442 Praha – Strakonice – Sušice – Soběšice - Kašperské Hory – Modrava

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, Otavská cyklistická stezka, cyklostezky č. 305, 313 a 331, některé stezky vedené centrální Šumavou, některé pěší stezky*

137441 Praha – Blatná – Strakonice – Vimperk – Kvilda – Lenora

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, cyklostezka 331, některé stezky vedené centrální Šumavou, některé pěší stezky*

Trasy: č. 1201 (probo.cz, 2015).

### **ČSAD Sttrans a.s.**

380180 Strakonice – Čestice – Vacov – Zdíkov – Stachy – Kašperské Hory

Trasy: č. 1141 (poved.cz, 2015).

### **ČSAD Jihotrans a.s.**

320024 České Budějovice - Český Krumlov – Volary - Borová Lada – Kvilda

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, cyklostezka 331, některé stezky vedené centrální Šumavou, některé pěší stezky* (npsumava.cz, 2015).

### **STENBUS-Stanislav Jirásek**

137444 Praha – Strakonice – Vimperk – Kvilda – Modrava – Srní – Kašperské Hory - Stachy

Stezky: *Magistrála Šumava č. 33, Otavská cyklistická stezka, cyklostezka 331, některé stezky vedené centrální Šumavou, některé pěší stezky*

Trasy: č. 1141, 1201 (stenbus.cz, 2015).

### **Město Kašperské Hory**

435541 Sušice – Žihobce – Soběšice – Strašín – Nezdice – Kašperské Hory

Stezky: *Otavská cyklistická stezka, cyklostezky č. 305, 313 a 331, některé pěší stezky*

Trasy: č. 1141

435550 Sušice-Kašperské Hory, Tuškov

Stezky: *Otavská cyklistická stezka, cyklostezky č. 305, 313 a 331, některé pěší stezky* (poved.cz, 2015).

## **5. 3. 2 Železniční doprava**

Z obcí MŠZ se železniční doprava vyskytuje pouze v Sušici, Železné Rudě a Hamrech. Většina členů mikroregionu má nejbližší vlakové nádraží právě v Sušici a doprava je zajišťována autobusovými linkami ve vzdálenostech: Dlouhá Ves – 6 km, Kašperské Hory – 17 km, Rejštejn – 14 km, Srní – 24 km, Horská Kvilda – 27 km, Kvilda – 32 km, Modrava – 34 km, Borová Lada – 40 km.

Ostatní obce mají nejbližší nádraží v Železné Rudě ve vzdálenostech: Prášíly – 19 km, Čachrov – 20 km.

Železnorudskem prochází Celostátní dráha č. 183 Plzeň - Klatovy - Železná Ruda - státní hranice, která vede i obcí Hamry. Jedná se o jednokolejnou trať s návazností na tratě DB ve směru Zwiesel a Regen.

Sušicí prochází železniční trať ve směrech: Sušice – Kolinec – Běšiny – Klatovy, Sušice – Žichovice – Horažďovice předměstí (sumavane.cz, idos.cz, 2015).

## 5. 4 Ubytovací a stravovací zařízení v blízkosti značených pěších a cyklistických stezek a tras MŠZ

Hodnotící kritéria vychází z otázky v dotazníku číslo 11 – „Jaké služby v mikroregionu Šumava - západ postrádáte“? Na výběr jsou možnosti: úschovna kol, informační služby, wellness, fitness, relaxace, směnářské služby, animační služby. Zde se zaměřím hlavně na nejvíce volené odpovědi v dotazníku, což jsou: úschovna kol, wellness/fitness/relaxace a animační služby. Tyto služby totiž poskytují převážně ubytovací a stravovací zařízení, naproti informačním službám, které mají na starosti spíše informační centra. V přehledu jsou pouze ta zařízení, která se nachází v těsné blízkosti konkrétních značených tras a stezek (vše vychází z přehledu v kapitolách číslo 4.2 a 4.3).

### **Borová lada**

Restaurace U Černého Vlka – poloha u cyklostezky č. 33 (Magistrála Šumava)

Úschovna kol: NE, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion Borováček - poloha u cyklostezky č. 33 (Magistrála Šumava)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion Borůvka - poloha u cyklostezky č. 33 (Magistrála Šumava)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE (sumavanet.cz, cykloatlas.cz, 2014).

### **Kvilda**

Hotel Šumava Inn – poloha u cyklotrasy č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO

Aparthotel Teddy - poloha u cyklostezky č. 33 (Magistrála Šumava)

Úschovna kol: ANO, animační služby: ANO, wellness/fitness/relaxace: ANO

Chata U Krále Šumavy - poloha u cyklotrasy č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Skipenzion Kvilda - poloha u cyklostezky č. 33 (Magistrála Šumava)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Chata Betty - poloha u cyklostezky č. 33 (Magistrála Šumava)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Wellness chata Kaštánek – poloha u cyklostezky č. 33 (Magistrála Šumava)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO  
(cykloatlas.cz, ceskehory.cz, 2014).

### **Horská Kvilda**

Hotel Rankl - poloha u cyklotrasy č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: ANO, wellness/fitness/relaxace: ANO

Hospoda U Krámu- poloha u cyklotrasy č. 331

Úschovna kol: NE, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion U Chvalů - poloha u cyklotrasy č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Lovecká chata - poloha u cyklotrasy č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO

Penzion Horská Kvilda - poloha u cyklotrasy č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion U Honesů - poloha u cyklotrasy č. 1042

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE  
(cykloatlas.cz, ceskehory.cz, 2014).

### **Modrava**

Penzion Korýtko (Filipova Huť) - poloha u cyklostezky č. 33 (Magistrála Šumava)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Hotel Modrava - poloha u cyklostezky č. 33 (Magistrála Šumava)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO

Hotel Klostermannova Chata - poloha u cyklostezky č. 33 (Magistrála Šumava)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO

Penzion Arnika - poloha u cyklotrasy č. 2113

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion Zlatá Stezka - poloha u cyklostezky č. 33 (Magistrála Šumava)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion Modrava - poloha u cyklotrasy č. 2113

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion Pupík, Pivovar Lyr- poloha u cyklotrasy č. 2113

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE  
(cykloatlas.cz, ceskehory.cz, 2014).

## **Srní**

Hotel Vydra - poloha u cyklotrasy č. 2114

Úschovna kol: ANO, animační služby: ANO, pouze ve vybraných dnech (např. Silvestr), wellness/fitness/relaxace: ANO

Hotel Srní a dependance Šumava - poloha u cyklotrasy č. 2114

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO

Penzion Staré Srní - poloha u cyklotrasy č. 2121

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO

Restaurace a ubytování Spálený vrch - poloha u cyklotrasy č. 2114

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Apartmány Bubeníček - poloha u cyklotrasy č. 2114

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion Mechovský Dvorec - poloha u cyklotrasy č. 2114 a cyklostezky č. 33 (Šumavská magistrála)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE (cykloatlas.cz, ceskehory.cz, 2014).

### **Prášíly**

Bike – Penzion Pod Hůreckým vrchem - poloha u cyklotrasy č. 2113

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion U Michala - poloha u cyklotrasy č. 2113

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion Pampeliška - poloha u cyklotrasy č. 2113

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Villa Karolína - poloha u cyklotrasy č. 2113

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO (cykloatlas.cz, prasilskyraj.cz, 2014).

### **Železná Ruda**

OREA Wellness Hotel Horizont a hotel Špičák (Špičák) – poloha u cyklostezky č. 38

Úschovna kol: ANO, animační služby: ANO, wellness/fitness/relaxace: ANO

Hotel Karl (Špičák) – poloha u cyklotras č. 2100 a 2055

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Hotel Čertův Mlýn (Špičák) – poloha u cyklostezek č. 33 a 38

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO

Hotel Enzian - poloha u cyklostezek č. 33 a 38

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Hotel Gradl - poloha u cyklostezky č. 33 (Šumavská magistrála)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Hotel Ostrý - poloha u cyklostezky č. 38

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO

Hotel Belvedér - poloha u cyklostezky č. 38

Úschovna kol: ANO, animační služby: ANO, pouze ve vybraných dnech (př. Zájezdy), wellness/fitness/relaxace: ANO

Hotel U Larvů (Alžbětín) – poloha u cyklostezky č. 38 a cyklotrasy 2072

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Hotel Slávie - poloha u cyklostezky č. 33 (Šumavská magistrála)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion Böhmerwald - poloha u cyklostezky č. 38, cyklotrasy 2072 a 2113

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO

Penzion Kristián – poloha u cyklostezky č. 33

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE (cykloatlas.cz, ceskehory.cz, 2014).

### **Hamry**

Penzion Královský dvůr - poloha u cyklostezky č. 33 a cyklotrasy 2102

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Hotel Kollerhof – poloha u cyklostezky č. 33 (Šumavská magistrála)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO



Penzion Bílá Strž – poloha u cyklotrasy č. 2100

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO

Chata Pod Skálou- poloha u cyklostezky č. 33 (Šumavská magistrála)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO  
(cykloatlas.cz, 2014, booking.com, 2015).

### **Čachrov**

Restaurant Šedlbauer – poloha u Cyklotrasy č. 2037

Úschovna kol NE, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion Ostružná (Javorná) – poloha u cyklotrasy č. 2093

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO  
(cykloatlas.cz, ceskehory.cz, 2014).

### **Sušice**

Hotel Fuferna – poloha u cyklostezky Otavská a č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO (v blízkém okolí – Sportovní areál)

Hotel Gabreta – poloha u cyklostezky Otavská a cyklotrasy č. 2079

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Sporthotel Pekárna - poloha u cyklostezky Otavská a č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO

Hotel U Daliborky - poloha u cyklostezky Otavská a č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO (částečně – masáže) (cykloatlas.cz, sumavanet.cz, 2014).

## **Dlouhá Ves**

Penzion V Lukách – poloha u cyklostezky Otavská a č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Wellness Hotel Annín (Annín) – poloha u cyklostezky č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: ANO, wellness/fitness/relaxace: ANO (cykloatlas.cz, sumavanet.cz, 2014).

## **Rejštejn**

Hotel Radešov - poloha u cyklostezky č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE

Penzion Klášterský Mlýn - poloha u cyklostezky č. 331

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO (částečně)

Turnerova Chata – poloha u pěší naučné stezky Povydrí, dostupná pouze pro pěší. Oblíbená turistická lokalita.

Úschovna kol: NE, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: NE (cykloatlas.cz, sumavanet.cz, 2014).

## **Kašperské Hory**

Hotel Kašperk – poloha u pěších a naučných tras (Stezka Strážců hranic a stezka Zlatokopů, nedaleko cyklotrasy č. 1201)

Úschovna kol: ANO, animační služby: ANO, wellness/fitness/relaxace: ANO

Park hotel Tosch - poloha u pěších a naučných tras (Stezka Strážců hranic a stezka Zlatokopů, nedaleko cyklotrasy č. 1201)

Úschovna kol: ANO, animační služby: NE, wellness/fitness/relaxace: ANO

Hotel Rilancio - poloha u pěších a naučných tras (Stezka Strážců hranic a stezka Zlatokopů, nedaleko cyklotrasy č. 1201)

Úschovna kol: ANO, animační služby: ANO, wellness/fitness/relaxace: ANO (cykloatlas.cz, sumavanet.cz, 2014, booking.com 2015).

## 6 Návrhy a inovace

Na základě výsledků z dotazníkového šetření jsou zřejmé nedostatky. Některé z nich by mohly být odstraněny následujícími návrhy.

### 6. 1 Projekt Cyklisté vítáni

Pravděpodobně špatná informovanost o tomto projektu zapříčinila, že většina respondentů označení Cyklisté vítáni nezná. Řešením by mohla být lepší propagace produktu a zvýšení podvědomí převážně u cyklistů, kterým může projekt pomoci při výběru ubytovacích či stravovacích zařízení. Na Šumavě se nachází celkem 65 zařízení s touto certifikací kvality služeb. Z toho 13 jich leží na území zkoumané oblasti MŠZ. Na základě výzkumu ubytovacích zařízení ležících u značených stezek a tras (kapitola č 5. 4) jsem zjistil, že 7 z nich je zapojeno do projektu Cyklisté vítáni. Jmenovitě to jsou: hotel Vydra (Srní), hotel Srní (Srní), Pivovar a penzion Lyer (Modrava), hotel Rilancio (Kašperské Hory), hotel Annín (Annín – Dlouhá Ves), penzion Kristián (Železná Ruda) a OREA Wellness hotel Horizont a hotel Špičák (Špičák).

Myslím si, že kdyby do projektu bylo zapojeno více podnikatelů v mikroregionu, bylo by to prospěšné pro obě strany. Turisté by získali jistotu, že v hotelu, penzionu či restauraci najdou přesně taková služby, jaké očekávají, se stanoveným standardem. Na druhé straně poskytovatelé služeb budou mít díky vytvořenému zázemí pro cyklisty více zákazníků, kteří se k nim budou vracet.

K realizaci je potřeba spolupráce Centrály cestovního ruchu (Czech Tourism) a garanta projektu Cyklisté vítáni. Získání označení a začlenění se tak do celonárodního systému předchází splnění podmínek. Dle mého názoru nejsou nijak obtížné a nedosažitelné, a proto by se mělo přidat do projektu více provozovatelů ubytovacích a stravovacích zařízení z mikroregionu Šumava – západ. Stejně tak s nárůstem počtu členů by se zvýšila informovanost a propagace projektu.

*Internetové stránky cyklistevitani.cz (2013) uvádějí následující podmínky pro certifikaci:*

#### Ubytovací zařízení

*Povinné:*

- Možnost ubytování na jednu noc,

- Nabídka energeticky vydatných snídaní s minimem tuků (na požádání hosta jogurt, müsli, ovoce)
- Možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje,
- Uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování jízdních kol,
- Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol,
- Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola,
- Lékárnička,
- Informační tabule Cyklisté vítáni.

*Minimálně 3 položky povinné:*

- Zajištění odvozu či přepravy zavazadel pro cyklisty,
- Zprostředkování výpůjčky kvalitních kol,
- Možnost zakoupení obědových balíčků,
- Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola,
- Prodej cyklistických a turistických map okolí,
- Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí,
- Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty,
- Rezervační servis pro zajištění dalšího ubytování, které poskytuje služby pro cyklisty,
- Přístup na internet,
- Cizojazyčné informační materiály,
- Možnost dobíjení elektrokol.

Stravovací zařízení

*Povinné:*

- Přizpůsobení nabídky nápojů potřebám cyklistů, v nabídce alespoň jeden osvěžující „cyklonápoj“, ovocné nebo bylinkové čaje. Cena nesmí přesáhnout cenu ostatních nealko nápojů a piva,
- V nabídce alespoň jedno teplé a jedno vegetariánské nesmažené jídlo během celé provozní doby. Nabídka musí obsahovat jídlo s malým obsahem tuků,
- Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla v dohledu hosta nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol a zavazadel,
- Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol,

- Lékárnička,
- Informační tabule Cyklisté vítání.

*Minimálně 3 položky povinné:*

- Možnost zakoupení obědových balíčků,
- Trojjazyčné jídelní lístky,
- Nabídka místní gastronomické speciality,
- Nabídka speciálního Cyklo Menu,
- Celodenní provozní doba,
- Možnost usušení oblečení a výstroje,
- Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola,
- Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola,
- Prodej cyklistických a turistických map okolí,
- Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí,
- Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty,
- Přístup na internet,
- Cizojazyčné informační materiály,
- Možnost dobíjení elektrokol.

## **6. 2 Zázemí pro turisty**

Valné většině respondentů chybí podle dotazníku dostatečné zázemí podél stezek. Ať už jsou to lavičky, přístřešky a podobná odpočívadla. Dle mého názoru by s navýšením počtu mohl být problém. Vezmeme-li v úvahu, že většina lokalit se nachází v chráněné krajinné oblasti nebo v Národním parku Šumava, jakýkoliv další zásah do přírody by mohl být komplikací. Najdou se ale určitě místa, kde lze přidat přístřešek nebo odpočívadlo přidat. To vše záleží na zainteresovaných organizacích, kteří mají tyto věci na starosti. Ať už je to Správa Národního parku nebo přímo jednotlivé obce.

S touto problematikou mi velice pomohla asistentka ředitele Správy NP Šumava Blanka Müllerová prostřednictvím emailové konverzace (viz následující text).

Budování terénních zařízení pro návštěvníky na Šumavě má dlouhou historii. Různá zařízení pro veřejnost začala na území dnešního NP a CHKO Šumava vznikat již před vyhlášením CHKO (1963). Zařízení vznikala postupně, především na frekventovaných nebo jinak exponovaných místech. Výběr míst vychází z dlouhodobé

praxe a zkušeností terénních pracovníků. Hlavním posláním národního parku i CHKO je samozřejmě ochrana přírody, proto i turistické využití je tomuto poslání podřízeno.

Cílem při budování různých zařízení je tedy poskytnout určitý komfort návštěvníkům, ale také usměrnit návštěvnícký provoz v souladu s potřebami ochrany přírody. Smyslem národního parku je ale i umožnit návštěvníkům prožít přírodu takovou, jaká je, bez pohodlných úprav. Proto ani není záměrem Správy NPŠ další intenzivní zahušťování uvedené infrastruktury. Realizace návštěvníckých zařízení samozřejmě souvisí nejen s nároky na jejich vybudování, ale i následný provoz a údržbu.

V případě záměru realizace nových zařízení probíhá standardní úřední proces, kdy záměr posuzuje státní správa na základě platné legislativy a příslušných odborných posudků. Dle konkrétního záměru jsou účastníky řízení další subjekty. Většinu přístřešků v CHKO v České Republice mají v péči Lesy ČR.

CHKO Šumava je součástí Správy NP Šumava. Výstavbu a správu má na starosti pověřený referent terénního informačního systému. Na území CHKO Šumava se vyskytuje pouze jediný přístřešek a to na Bílé Strži v katastru obce Hamry. O toto zařízení se ve spolupráci s CHKO starají LČR jakožto majitelé pozemku, na kterém přístřešek stojí. Podél stezek v CHKO jsou jen informační panely a naučné infopanely. Se stavbou nových zařízení pro tyto účely v CHKO se zatím nepočítá právě z důvodu ochrany přírody. Zbylé přístřešky a odpočívadla leží na území Národního parku Šumava pouze v místech k tomu určených. Ochrana přírody tak svým způsobem omezuje počet těchto zařízení.

### **6. 3 Zaměření na skupiny turistů – parkoviště**

Z odpovědí na první tři otázky dotazníku vyplývá, že lidé cestují převážně ve skupinách, hlavně automobilem a také bez přenocování. Je tedy důležité vytvářet výchozí místa k turistickým atraktivitám, v tomto případě parkoviště. Tam je též potřeba zajistit informovanost pomocí map a směrovek na stezky a trasy.

Současnou síť parkovišť nelze považovat za dostatečnou, protože obvykle nejsou přímo spojena s turistickými okruhy. Ty jsou vzhledem k častému výskytu jednodenních výletníků v oblasti důležité a vyhledávané. Ač jsou stavby parkovišť značným zásahem do přírody, jsou pro rozvoj cestovního ruchu nezbytné. Na některých místech by bylo rovněž vhodné zajistit parkovací plochy s kamerovým systémem, i

když by to nejspíše znamenalo zpoplatnění. Níže uvádím stávající parkoviště některých obcí mikroregionu a návrh na tři nová (Kašperské Hory, Srní – Mechov, Čeňkova pila).

#### Stávající parkoviště

Srní: v centru, u Antýglu (30 aut), u Vydry (5 aut),

Železná Ruda: Samoty (100 aut), U Gerlovy huti (30 aut), U tratě (45 aut), za obchodním domem (8 aut),

Špičák: Špičácké sedlo (300 aut),

Sušice: náměstí Svobody (100 aut),

Prášíly: U Vysoké lávky (10 aut), U vojenského seřadiště (40 aut),

Hojsova Stráž: Dlouhá louka (15 aut), Pod kostelem (25 aut),

Modrava: v centru obce (placené),

Kašperské Hory: náměstí (placené), u sjezdovky, Žižkovo náměstí,

Horská Kvilda: u IC (placené),

Čachrov: u Tvrze,

Kvilda: v centru (placené), na okraji obce,

Rejštejn: v centru,

Dlouhá Ves: u obchodu (sumavanet.cz, retour.cz, 2014).

#### Kašperské Hory

Stávající parkoviště jsou podle mě nedostačující vzhledem k vysoké návštěvnosti této lokality. V současnosti je možné, kromě parkovišť v centru, nechat vůz na okraji města ve směru na Sušici. Většina plochy je však využívána místní pilou jako sklad materiálu. V sezoně bývá toto místo hojně využíváno turisty a parkoviště je kapacitou nedostačující. Také zde chybí zpevněný povrch a označení míst v podobě parkovacích čar.

Navrhuji tuto stávající plochu zpřístupnit celou a vybudovat plnohodnotné parkoviště. K realizaci takového projektu je zapotřebí souhlasu stavebního úřadu (v Kašperských Horách se nachází) a vyjádření od tzv. dotčených orgánů. V tomto případě by se jednalo o obec, hygienickou stanici, odbor životního prostředí, odbor dopravy a Správu NP Šumava.



Díky konzultaci s pracovníkem projektové kanceláře jsem vytvořil kalkulaci stavby parkoviště. Kalkulace je za předpokladu použití mlatového povrchu, jehož základem je vrstva směsi nejméně dvou frakcí přírodního nebo umělého kameniva (např. struska, recyklát apod.) namíchaná, rozprostřená a zhutněná tak, aby zajišťovala maximální kompaktnost a nejvyšší dosažitelnou únosnost. Navrhované parkoviště by mohlo pojmout 100 aut při velikosti jednoho parkovacího místa 2,5 x 5 m.

- cena projektu/výkresu od projektové kanceláře: 39 000 Kč
- cena materiálu a práce: 390 000 Kč (ve většině případů je cena projektu 10 % celkové ceny materiálu a veškeré práce)
- **cena celkem: 429 000 Kč**

### Čeňkova pila

Významný výchozí bod k naučné stezce Povydrří. Stávající parkoviště je malé a s velmi špatným povrchem (hlína, kámen). Většinou bývá neudržované a v zimních měsících je obtížné kvůli ledovce vyjet. Naopak v letních měsících chybí nástupní místo pro vodáky (u soutoku Vydry a Křemelné).

Můj návrh je tedy rozšířit plochu a zpevnit povrch a také vybudovat nástupiště jako výchozí místo pro vodní sporty.

### Srní - Mechov

Zde chybí veřejné parkoviště, jsou zde pouze místa ke stání pro hosty penzionů. Od nejbližšího veřejného parkoviště v obci Srní je místo vzdáleno 1,5 km.

Můj návrh je vybudovat v Mechově parkoviště, protože se jedná o dobré výchozí místo pěších a cyklo stezek vedoucích kolem Vchynicko-Tetovského kanálu k Hauswaldské kapli atd.

## **6. 4 Poskytování relaxačních služeb v ubytovacích zařízeních**

Na základě vlastního výzkumu poskytovaných služeb u ubytovacích a stravovacích zařízení v blízkosti turistických cest (kapitola č. 5.4) lze říci, že relaxační služby poskytuje necelá polovina z nich. Vlastní pozorování bylo vyvoláno odpovědí na otázku č. 11 v dotazníku. Podle respondentů chybí ve zkoumané oblasti místa poskytující zázemí k odpočinku. Právě tyto služby považují za jedny ze základních, pokud se jedná o turistiku. Po celodenním sportovním výkonu je obnova sil důležitá. Ve zkoumaném mikroregionu je několik kvalitních hotelů s širokou nabídkou wellness

služeb, ať už se jedná o bazén, saunu, masáže, whirlpool, římské lázně nebo solárium. Avšak ne každý si může dovolit pobyt v takovýchto objektech a vyhledává spíše penziony. V nich ve většině případů mnoho relaxačních služeb nenajdeme. Proto si myslím, že by měli poskytovatelé zařadit do nabídky alespoň jednu základní službu spojenou s regenerací a odpočinkem. Na druhé straně vybudování například sauny nebo masážního bazénu (whirlpool) není vzhledem k vysokým nákladům možné pro každého podnikatele. Pokud by však měl provozovatel mezi svými zaměstnanci například maséra, náklady na mzdu by se určitě pokryly. Nehledě na to, že čím více kvalitního servisu podobného typu penzion nebo hotel poskytuje, tím více zákazníků získá.

Pro srovnání uvádím náklady na pořízení některých zařízení.

#### *Pořízení sauny*

Firma SAUNAPROJEKT s.r.o. uvádí následující ceny dle typu dřeva a velikosti.

Například IDEAL sauna, vyrobená ze Skandinávského severského smrku - rozměr 220x180 x 210, výkon 6kW, **cena: 94 670 Kč** (včetně dopravy, montáže, obložení, izolace, lavicemi a ostatními komponenty) (sauny-sauna.cz, 2015).

#### *Pořízení vířivky*

Například značka HANSCRAFT nabízí plnohodnotnou vířivku s velkým množstvím funkcí až pro 6 osob o rozměru 2x2 m za cenu **100 700 Kč** (heureka.cz, 2015).

#### *Hydromasážní vany*

V závislosti na výkonu, rozložení a množství trysek lze vanu pořídit v rozmezí **od 15 000 do 60 000 Kč** (ravak.cz, 2015).

#### *Masáže*

Pokud provozovatel zaměstnává maséra, náklady se odvíjí od jeho mzdy. Průměrně se pak cena těchto služeb pro hosta pohybuje od 280 do 450 Kč za hodinu v závislosti na druhu masáže. V tomto případě si myslím, že je návratnost mzdových nákladů vysoká.

V případě využívání externí osoby pro poskytování masáží je pak cena pro konečného spotřebitele vyšší, kolem 700 Kč (masaze.cz, 2014).

## 7 Závěr

Cílem bakalářské práce byl průzkum současné nabídky služeb pro turisty a cyklisty v mikroregionu Šumava – západ a doporučení možností dalšího rozvoje produktu. Pro tyto účely byl sestaven dotazník, na jehož základě jsem vypracoval návrhy řešení.

Nejprve jsem na základě studia odborné literatury sestavil literární přehled řešené problematiky. Následovalo vymezení zkoumané oblasti, včetně stručného popisu jednotlivých členských obcí mikroregionu. Tato oblast je hojně využívána turisty, jelikož nabízí skvělé předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu. Do mikroregionu Šumava – západ patří to nejlepší, co může Šumava nabídnout. Ať už se jedná přímo o obce nebo o přírodní atraktivity v jejich okolí. Právě díky tomu zde v posledních letech dochází k čím dál většímu rozvoji pěší a cyklo turistiky. Tomu předchází kvalitní infrastruktura cest, která se snaží co nejefektivněji spojovat zajímavé cíle a atraktivity.

Hlavní část práce spočívá v již zmíněném dotazníkovém šetření a následném vyhodnocování. Dotazník byl zaměřený hlavně na zkoumání stavu pěších a cyklistických cest včetně jejich nástupních míst, služeb a zázemí pro turisty a také dopravního spojení a obslužnosti v oblasti. Odpovědi na otázky týkající se kvality turistických cest a jejich značení byly pozitivní, což potvrdilo dobrou práci organizací k tomu určených. Dále tedy nemělo smysl zabývat se touto problematikou v konečných návrzích. Na druhou stranu, respondenti dle odpovědí postrádají zázemí pro odpočinek podél stezek a tras, jako jsou například přístřešky a lavičky. Dále pak z výsledků šetření vyplývá, aby byl kladen důraz na dostatečná nástupní místa k pěší a cyklo turistice, zejména pokud jde o parkoviště. Důvodem je, že lidé často cestují ve skupině pomocí automobilu. V neposlední řadě je z dotazníkového průzkumu patrná nedostatečná informovanost o projektu Cyklisté vítáni. Stejně tak kvalita služeb, poskytovaná ubytovacími zařízeními podél turistických cest byla hodnocena negativně. Následoval tedy průzkum nabídky vybraných objektů a skutečně zde byly zjištěny nedostatky, především u nejvíce respondenty postrádaných relaxačních a wellness služeb. Tyto výsledky tedy sloužily jako podklad pro vypracování závěrečných návrhů a inovací produktu.

Domnívám se, že cíle práce se mi podařilo splnit a navrhované produkty by mohly sloužit jako podklady pro obce, organizace i jednotlivce.

## 8 Summary

The focus of the thesis is to assess the present disposition of hiking and biking paths, including the research of services supply for tourists in the explored area. Furthermore there is recommended the development opportunities of the product. For obtaining these aspects is used quantitative research – a questionnaire survey in the specific area in the microregion of Šumava – West.

The following methods are applied in the research: scientific literature research, field survey, specification of object and subject, proposals and measures and design of a new product.

The main part of the thesis is quantitative research – a questionnaire survey and his results, which was processed and evaluated. The questionnaire survey is used primarily for finding the target group, their satisfaction with infrastructure (parking lot, transport), opinion on pathways and bicycle paths – quality of way marking, their quantity etc. The important approach is also to determine which services the respondents miss and want.

The answers to questions about the quality of tourist paths and their signs were positive so not make sense to deal with this problem further. On the other hand the respondents miss shelters and benches along paths. Furthermore, the research results show that infrastructure have to be focused on boarding place such as parking lot - people often travel in groups by car. The quality of service provided by any accommodation facilities along the hiking and biking paths were evaluated negatively. The respondents miss and want mostly wellness and relax services. That was confirmed by my research of services in the explored area. These results serve as proposals and measures and design of a new product.

I think that the aims of work have been met and all proposals could serve as a basis for the future.

**Key words:** hiking, biking, tourist, field survey, product, questionnaire survey, services, path.

## 9 Seznam použitých zdrojů

### 9.1 Literární zdroje

- Beránek, J. (2013). *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: Mag Consulting.
- Čertík, M., Attl, P., Sysel, J., & Vitáková, M. (2000). *Cestovní ruch: Vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF.
- Ďoubalík, P., & Šlapalová, Z. (2014). *Turistický atlas Česko 1:50 000*. Vizovice: SHOCart.
- Francová, E. (2003). *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Goeldner, C., R., & Ritchie, J. (2009). *Tourism: principles, practices, philosophies*. Eleventh ed. Hoboken, N.J.: John Wiley.
- Gúčík, M. (2010). *Cestovný ruch: Úvod do štúdia*. Banská Bystrica: Dali-BB.
- Hesková, M., Beránek, J., Dvořák, V., Novacká, L', & Oriška, J. (2011). *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. Praha: Fortuna.
- Horner, S., & Swarbrooke, J. (2003). *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času: Aplikovaný marketing služeb*. Praha: Grada Publishing.
- Indrová, J., Malá, V., Mlejnková, L., Netková, J., & Vaško, M. (2004). *Cestovní ruch I*. Praha: Oeconomica.
- Jakubíková, D. (2012). *Marketing v cestovním ruchu*. Praha: Grada Publishing.
- Kotler, P., & Armstrong, G. (c2004). *Marketing*. Praha: Grada Publishing.
- Malá, V. (1999). *Cestovní ruch: (vybrané kapitoly)*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze.
- Novacká, L', Brteková-Magátová, M., Bartoš, L', Benčíč, S., Ivanovič, V., Kubíčková, D., ... Trefil, P. (2010). *Cestovný ruch, technika služieb, delegát a sprievodca*. Bratislava: Ekonóm.
- Oriška, J. (2010). *Služby v cestovním ruchu*. Praha: Idea servis.
- Palatková, M., & Zichová, J. (2011). *Ekonomika turismu: turismus České republiky: vymezení a fungování trhu turismu, přístupy k hodnocení významu a vlivu turismu, charakteristika turismu České republiky*. Praha: Grada Publishing.
- Pásková, M., & Zelenka, J. (2012). *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj.
- Petrů, Z. (1999). *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. Praha: Idea servis.
- Vaniček, J., & Křesťan, V. (2007). *Marketing cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj.
- Žák, M. (2002). *Velká ekonomická encyklopedie. 2. rozš. vyd.* Praha: Linde.

## 9.2 Internetové zdroje

- Booking. (2015). Dostupné z: <http://www.booking.com>
- Borová Lada. (2015). *Turistika, ke dni 20. 2. 2015*. Dostupné z: <http://www.borovalada.cz/borovalada>
- Cyklisté vítání. (2014). *Podmínky certifikace, ke dni 12. 3. 2015*. Dostupné z: <http://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace.aspx>
- Cykloserver, cykloatlas online. (2014). Dostupné z: <http://www.cykloatlas.cz>
- Cyklotrasy. (2014). Dostupné z: <http://www.cyklotrasy.cz>
- Česko jede. (2014). *Šumavská cyklotrasa č. 38, ke dni 16. 1. 2015*. Dostupné z: [http://www.ceskojede.cz/cms\\_dokumenty/cykloturistika-vybrane-cyklotrasy-cr-29.pdf](http://www.ceskojede.cz/cms_dokumenty/cykloturistika-vybrane-cyklotrasy-cr-29.pdf)
- ČSAD autobusy České Budějovice. (2015). *Jízdní řády po linkách, ke dni 30. 1. 2015*. Dostupné z: <http://www.csadcbas.cz/cs/pravidelna-doprava/jizdni-rady-po-linkach/>
- ČSAD autobusy Plzeň. (2014-2015). Dostupné z: <http://www.csadplzen.cz>
- Ekonomikon. (2008). *Úvod do ekonomiky - základní pojmy, ke dni 30. 3. 2015*. Dostupné z: <http://www.ekonomikon.cz/ekonomika/uvod>
- Heuréka. (2015). *Vířivé vany, ke dni 19. 3. 2015*. Dostupné z: <http://virive-bazeny.heureka.cz/hanscraft-lily/?expand=0#lowest-cost>
- Horská Kvilda, oficiální stránky. (2015). *Historie, ke dni 20. 2. 2015*. Dostupné z: <http://www.horskakvilda.eu/informa%C4%8Dn%C3%AD-st%C5%99edisko/historie.aspx>
- Informační server Šumavanet. (2015). Dostupné z: <http://www.sumavanet.cz>
- Klub českých turistů Plzeňského kraje. (2011). *Přehled cyklotras v Plzeňském kraji, ke dni 10. 1. 2015*. Dostupné z: <http://www.plzenskykraj.kct.cz/cyklotrasy/cyklotrasy.htm>
- Masáže. (2014). *Ceník, ke dni 19. 3. 2015*. Dostupné z: <http://www.masaze.cz/>
- Město Čachrov. (2015). *Historie, ke dni 20. 2. 2015*. Dostupné z: <http://cachrov.cz/historie/index.html>
- Město Sušice. (2015). *Turistika, ke dni 20. 2. 2015*. Dostupné z: <http://www.mestosusice.cz/susice/turist.asp>
- Mladá Boleslav, oficiální stránky města. (2013). *Metodický rámeček, ke dni 25. 3. 2015*. Dostupné z: [http://www.mb-net.cz/VismoOnline\\_ActionScripts/File.ashx?id\\_org=9629&id\\_dokumenty=26164](http://www.mb-net.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=9629&id_dokumenty=26164)
- Národní park Šumava. (2013-2015). Dostupné z: <http://www.npsumava.cz>
- Naše Česko. (2014). *Cyklotrasa č. 331, ke dni 16. 1. 2015*. Dostupné z: [http://www.nasesesco.cz/cyklotrasy\\_a\\_cyklostezky/cyklotrasa\\_c\\_331\\_susice-anin-radesov-rejstejn-svojse-horska\\_kvilda-bucina?id=92](http://www.nasesesco.cz/cyklotrasy_a_cyklostezky/cyklotrasa_c_331_susice-anin-radesov-rejstejn-svojse-horska_kvilda-bucina?id=92)

- Plzeňsko na kole. (2012). *Cyklotrasy a cyklostezky, ke dni 25. 3. 2015*. Dostupné z: <http://www.plzenskonakole.cz/cz/cyklostezka-nebo-cyklotrasa-jaky-je-v-tom-rozdil-134.htm>
- Plzeňský organizátor veřejné dopravy. (2015). Dostupné z: <http://www.poved.cz>
- Prášílský ráj. (2015). Dostupné z: <http://www.prasilskyraj.cz>
- Probo bus. (2015). *Jízdní řády, ke dni 30. 1. 2015*. Dostupné z: <http://www.probo.cz/index.asp?menu=719>
- Ptejte se knihovny. (2011). *Spa procedury a wellness procedury, ke dni 31. 3. 2015*. Dostupné z: <http://www.ptejteseknihovny.cz/dotazy/spa-procedury-a-wellness-procedury>
- Ravak. (2015). *Hydromasážní systémy, ke dni 19. 3. 2015*. Dostupné z: <http://www.ravak.cz/cz/hydromasazni-systemy>
- Regionální informační servis. (2010). *Mikroregiony, ke dni 25. 3. 2015*. Dostupné z: <http://www.risy.cz/vyskakovaci-okno-mikroregiony?id=446&language=Cs>
- Sauna project. (2015). *Ceník, ke dni 19. 3. 2015*. Dostupné z: <http://www.sauny-sauna.cz/cenik/>
- Stenbus. (2015). *Jízdní řády, ke dni 30. 1. 2015*. Dostupné z: <http://www.stenbus.cz/cz/jizdni-rady.html>
- Šumava info. (2015). *Šumavská pěší magistrála, ke dni 10. 1. 2015*. Dostupné z: <http://www.sumavainfo.cz/sumavska-pesi-magistrala>
- Šumavská ubytovací kancelář Retour. (2014). *Parkování v regionu Šumavy, ke dni 12. 3. 2015*. Dostupné z: <http://www.retour.cz/motor/parkov.htm>
- Turistika. (2014). Dostupné z: <http://www.turistika.cz>
- UHK. (2010). *Veřejné statky, ke dni 30. 3. 2015*. Dostupné z: [http://edu.uhk.cz/~jindrvo1/files/miek1/texty/15\\_Volne\\_zdroje\\_volne\\_statky\\_a\\_verejne\\_statky.pdf](http://edu.uhk.cz/~jindrvo1/files/miek1/texty/15_Volne_zdroje_volne_statky_a_verejne_statky.pdf)
- Viditelný Macek. (2011-2013). *Cyklotrasy*. Dostupné z: <http://www.viditelny-macek.cz>

## **10 Seznam grafů a obrázků**

### **10. 1 Grafy**

Graf č. 1: S kým cestuji

Graf č. 2: Počet nocí

Graf č. 3: Dopravní prostředek

Graf č. 4: Služba přepravy kol

Graf č. 5: Odůvodnění nespokojenosti s přepravou

Graf č. 6: Nejzajímavější oblast

Graf č. 7: Dopravní spojení

Graf č. 8: Odůvodnění nespokojenosti se spojením

Graf č. 9: Kvalita značení

Graf č. 10: Hustota značení stezek

Graf č. 11: Služby, které postrádám

Graf č. 14: Oddělení tras od silnic

Graf č. 15: Nejvíce problematické oblasti

Graf č. 18: Věk

### **10. 2 Obrázky**

Obrázek č. 1: Mapa MŠZ s vyznačenými členy



## **11 Seznam příloh**

Příloha č. 1: Dotazník

## **12 Přílohy**

### **Příloha č. 1: Dotazník**

Dobrý den, jsem studentem Ekonomické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích a chtěl bych Vás požádat o vyplnění dotazníku na téma "Možnosti rozvoje produktu pěší a cykloturistiky v mikroregionu Šumava – západ". Tyto podklady budou použity pro mou bakalářskou práci. Děkuji za Váš čas.

#### **1. S kým obvykle cestujete po cyklostezkách/pěších stezkách?**

- Sám
- S rodinou
- S přáteli
- S partnerem

#### **2. Kolik nocí obvykle trávíte na aktivní (pěší, cykloturistika) dovolené?**

- Bez přenocování
- 1 – 3 noci
- 3 – 6 nocí
- 6 a více nocí

#### **3. Jaký dopravní prostředek nejčastěji volíte při cestě za pěší/cyklo turistikou?**

- Automobil
- Vlák
- Autobus/cyklobus
- Jiné (vypište) \_\_\_\_\_

#### **4. Jste spokojeni se službami přepravy kol ve vlacích a autobusech/cyklobusech?**

- Spíše ano
- Ano
- Spíše ne
- Ne

**5. Pokud ne, uveďte důvod.**

- Žádný úložný prostor na kola
- Nedostatečná kapacita úložného prostoru
- Cenově nevýhodné
- Jiný problém (vypište) \_\_\_\_\_

**6. Která z oblastí mikroregionu Šumava – západ je pro Vás nejzajímavější?**

- Kašperské Hory
- Dlouhá Ves
- Sušice
- Čachrov
- Borová Lada
- Hamry
- Horská Kvilda
- Kvilda
- Modrava
- Prášíly
- Rejštejn
- Srní
- Železná Ruda

**7. Jak hodnotíte autobusová či vlaková spojení mezi těmito lokalitami?**

- Bez problémů
- Dostatečně
- Nedostatečné
- Nemám s tím zkušenosti

**8. V případě, že jste zvolili nedostatečná, uveďte důvod.**

- Nenávaznost mezi vlakem a autobusem a naopak
- Dlouhé prodlevy mezi jednotlivými spoji
- Málo spojů na trase
- Absence spojů v ranních hodinách
- Absence spojů ve večerních hodinách

**9. Jsou podle vás pěší a cyklo stezky v oblasti kvalitně značené?**

- Spíše ano
- Ano
- Spíše ne
- Ne

**10. Jak husté by podle Vás mělo být značení turistických stezek a cyklostezek?**

- Méně než 50 m
- Po 50 až 100 m
- Po 100 až 150 m
- Po 150 až 200 m
- Po 200 až 250 m

**11. Jaké služby v mikroregionu Šumava – západ postrádáte?**

- Úschovna kol
- Wellness/fitness/relaxace
- Informační služby
- Směnárenské služby
- Animační programy
- Jiné (vypište) \_\_\_\_\_

**12. Uvítali byste na trasách více zázemí pro turisty (lavičky, přístřešky, odpočívadla)?**

- Ano
- Ne

**13. Je podle Vašeho názoru v mikroregionu Šumava – západ dostatek pěších a cyklo stezek?**

- Ano
- Ne

**14. Jsou podle Vás v mikroregionu Šumava – západ dostatečně oddělené pěší a cyklo trasy od silnic (z hlediska bezpečnosti)?**

- Spíše ano
- Ano
- Spíše ne
- Ne

**15. Pokud ne, v jaké oblasti konkrétně je to podle Vás nejvíce problematické?**

-----

**16. Znáte projekt Cyklisté vítáni?**

- Ano
- Ne

**17. Pomáhá Vám toto označení při výběru ubytovacích a stravovacích zařízení?**

- Ano
- Ne

**18. Vaše pohlaví:**

- Muž
- Žena

**19. Váš věk:**

- 15 – 20 let
- 21 – 40 let
- 41 – 60 let
- Nad 60 let