

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

**Potenciál chráněných krajinných oblastí
pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně**

**The potential of the protected landscape areas
for day recreation of the inhabitants of Pilsen**

Pavel Hanuš

Plzeň 2017

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Potenciál chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně“

vypracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne 24.4.2017

.....

podpis autora

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce RNDr. Janu Koppovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a velmi vstřícný přístup při zpracování bakalářské práce.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíle práce.....	10
2 Vymezení zájmového území.....	11
3 Rozbor literatury.....	12
3.1 Rekrece.....	12
3.2 Cestovní ruch.....	12
3.3 Obvyklé prostředí.....	13
3.4 Potenciál cestovního ruchu.....	13
3.5 Lokalizační a realizační předpoklady cestovního ruchu.....	14
3.6 Pojem chráněné území.....	15
3.7 Národní park.....	16
3.8 Chráněná krajinná oblast.....	17
3.9 Vztah cestovního ruchu a chráněných území.....	18
4 Metodika práce.....	20
5 Vybrané charakteristiky významné pro hodnocení potenciálu cestovního ruchu v jednotlivých zkoumaných územích.....	22
5.1 NP a CHKO Šumava.....	22
5.2 CHKO Český les.....	23
5.3 CHKO Slavkovský les.....	23
5.4 CHKO Křivoklátsko.....	24
5.5 CHKO Český kras.....	25
5.6 CHKO Brdy.....	25
6 Objektivní hodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně.....	27
6.1 Klasifikace předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu zkoumaného území.....	28
6.2 Postup při zpracování geografické databáze předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu zkoumaného území.....	29
6.3 Zpracování výsledných map.....	30
6.4 Přírodní potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava.....	31
6.5 Kulturní potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava.....	33
6.6 Celkový potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava.....	36

7 Zhodnocení dopravní dostupnosti mezi Plzní a vybranými chráněnými krajinnými oblastmi.....	39
7.1 Dopravní dostupnost automobilovou dopravou.....	39
7.1.1 Metodika hodnocení dopravní dostupnosti automobilovou dopravou.....	39
7.1.2 Zhodnocení dopravní dostupnosti automobilovou dopravou.....	40
7.2 Dopravní dostupnost veřejnou dopravou.....	42
7.2.1 Časová dostupnost.....	42
7.2.1.1 Popis způsobu hodnocení časové dostupnosti veřejnou dopravou.....	42
7.2.1.2 Zhodnocení časové dostupnosti veřejnou dopravou.....	43
7.2.2 Počet spojů veřejnou dopravou.....	46
7.2.2.1 Popis způsobu hodnocení počtu spojů veřejnou dopravou.....	46
7.2.2.2 Zhodnocení počtu spojů veřejnou dopravou.....	47
7.3 Porovnání dopravní dostupnosti automobilovou a veřejnou dopravou.....	50
8 Subjektivní hodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně.....	53
8.1 Výběr respondentů pro dotazníkové šetření vybrané skupiny obyvatel Plzně.....	54
8.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření vybrané skupiny obyvatel Plzně.....	55
8.2.1 Základní informace o respondentech.....	55
8.2.2 Zkušenost s jednodenní rekreací.....	57
8.2.3 Způsob výběru lokality pro jednodenní rekreaci.....	59
8.2.4 Způsob dopravy při jednodenní rekreaci.....	59
8.2.5 Účel návštěvy.....	61
8.2.6 Obvyklý den v týdnu.....	62
8.2.7 Význam vybraných faktorů při výběru lokality pro jednodenní rekreaci.....	62
8.2.8 Hodnocení vybraných realizačních faktorů v uvedených lokalitách.....	66
8.3 Rozhovory v infocentrech.....	71
8.3.1 Výsledky rozhovorů v infocentrech.....	72
9 Diskuze.....	77
Závěr.....	83
Seznam použité literatury.....	86
Seznam zkratk.....	89
Seznam obrázků.....	90
Seznam tabulek.....	92
Seznam příloh.....	93
Přílohy.....	94
Abstrakt.....	104
Abstract.....	105

Úvod

Ke zpracování tématu této bakalářské práce mě vedlo hned několik důvodů. Zmínil bych především, že mám bohaté zkušenosti s jednodenní rekreací a jelikož také bydlím v Plzni, cestuji do míst, do kterých se lze v rámci jednodenní rekreace z Plzně dostat. Nenavštěvuji pouze místa dopravně dobře dostupná, ale mnohdy cestuji i do míst, jejichž dopravní dostupnost z Plzně není zrovna ideální, ale samotné lokality jsou něčím zajímavé. Cestuji především za pomoci veřejné dopravy, díky čemuž mám přehled o tom, kam se lze z Plzně dostat a za jakých podmínek. Dále mohu pozorovat, jak jsou jednotlivé spoje využívány. Jelikož náplní mojí rekreace je pěší turistika a s ní spojený pobyt v přírodě, rozhodl jsem se zaměřit na chráněné krajinné oblasti.

Téma bakalářské práce lze zařadit do vědního oboru geografie cestovního ruchu. Ke zpracování hodnocení dopravní dostupnosti je pak využíváno metod používaných v geografii dopravy.

Význam bakalářské práce spočívá v tom, že je zaměřena na jednodenní rekreaci, které zpravidla není věnována taková pozornost. Není problém si ve statistikách najít informace o počtu hostů a přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních. Často lze také zjistit informace o tom, odkud hosté, kteří tato zařízení využili, jsou. Jelikož jednodenní návštěvníci logicky hromadná ubytovací zařízení nevyužívají, neexistují o této skupině návštěvníků ani žádné podrobné statistiky. Přitom jednodenní rekreace může mít pro mnohé osoby mnohem větší význam než dlouhodobější rekreace.

V práci nejdříve stanovím cíle práce. Poté vymezím zkoumané území a vysvětlím, proč bylo právě takto vymezeno. Dále provedu rozbor literatury, kde vysvětlím některé důležité pojmy a definice, jež se týkají rekreace a cestovního ruchu, ochrany přírody a jejich vzájemného vztahu. Následně popíšu metodiku práce. Následuje výpis vybraných charakteristik významných pro hodnocení potenciálu cestovního ruchu v jednotlivých zkoumaných územích. Další část je věnována objektivnímu zhodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně, poté bude provedeno zhodnocení dopravní dostupnosti mezi Plzní a vybranými chráněnými krajinnými oblastmi a v poslední části je provedeno subjektivní zhodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně.

1 Cíle práce

Bakalářská práce má tři hlavní cíle, kterými jsou objektivní zhodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně, zhodnocení dopravní dostupnosti mezi Plzní a vybranými chráněnými krajinnými oblastmi a subjektivní zhodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně.

V případě objektivního zhodnocení se jedná o hodnocení lokalizačních faktorů (např. poloha, výšková členitost, přírodní a kulturní atraktivita). Jde tedy především o to zjistit, jak je zkoumané území pro návštěvníka atraktivní samo o sobě, co mu může nabídnout.

Při hodnocení dopravní dostupnosti vycházím z předpokladu, že dopravní dostupnost je z hlediska jednodenní rekreace klíčový faktor při výběru lokality. Jednodenní návštěvník se totiž musí z místa svého bydliště (v případě této bakalářské práce z Plzně) dostat do zvolené lokality a tentýž den se opět vrátit zpět, čímž jsou do jisté míry dosti omezeny jeho časové možnosti a tím i možnost výběru lokality. Bude tedy řešena časová dostupnost a to jak automobilovou, tak i veřejnou dopravou. Z hlediska veřejné dopravy, která je více specifická, budou řešeny i případné rozdíly v dostupnosti ve všední dny a o víkendech či v turistické sezoně a mimo turistickou sezonu.

Při subjektivním zhodnocení bude využito názorů samotných obyvatel Plzně pomocí dotazníkového šetření. Dotazníkové šetření si především klade za úkol zjistit, jaké zkušenosti s jednodenní rekreací v chráněných krajinných oblastech respondenti mají a zároveň jaké jsou jejich preference. Tím by se mělo zjistit a zhodnotit jaké další faktory významně ovlivňují výběr lokality pro jednodenní rekreaci. Celé hodnocení pak bude ještě doplněno a porovnáno se zkušenostmi, které získám přímo v terénu a to za pomoci méj vlastní návštěvy a rozhovorů v infocentrech.

Třemi hlavními cíli této bakalářské práce jsou objektivní zhodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně, zhodnocení dopravní dostupnosti mezi Plzní a vybranými chráněnými krajinnými oblastmi a subjektivní zhodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně.

2 Vymezení zájmového území

V České republice se nachází celkem 26 chráněných krajinných oblastí. Jelikož je zkoumán jejich potenciál pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně a předpokládáme, že nejdůležitějším faktorem při výběru lokality pro jednodenní rekreaci je dopravní dostupnost, bylo zájmové území vymezeno na základě časové dostupnosti. Z tohoto hlediska byly pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně uznány jako vhodné NP a CHKO Šumava, CHKO Český les, CHKO Slavkovský les, CHKO Křivoklátsko, CHKO Český kras a CHKO Brdy. Ostatní chráněné krajinné oblasti jsou od Plzně vzdáleny natolik, že cesta do a z lokality již je časově natolik náročná, že pro jednodenní rekreaci prakticky nemá význam. Mapa zobrazující polohu zájmových území je umístěna v příloze (Příloha A).

Ačkoliv v názvu bakalářské práce jsou uvedeny chráněné krajinné oblasti, do hodnocení je nutné zařadit i Národní park Šumava. Je tomu tak z toho důvodu, že CHKO Šumava tvoří ochranný pás národního parku a z hlediska cestovního ruchu tvoří jeden celek. Především u dotazníkového šetření tedy předpokládám, že respondenti nebudou rozlišovat mezi národním parkem a chráněnou krajinnou oblastí, resp. že si ani neuvědomují, že Šumava je chráněná dvěma typy ochrany. Dokonce i v Geografii cestovního ruchu České republiky (*VYSTOUPIL, ŠAUER, 2011*) je uvedeno, že většina návštěvníků Šumavy si ani neuvědomuje, že přírodu tohoto pohraničního pohoří chrání nejen národní park, ale i CHKO Šumava (*VYSTOUPIL, ŠAUER, 2011, s. 41*).

Z tohoto důvodu bude nutné k výsledkům přistupovat opatrněji. Dá se předpokládat, že NP Šumava bude dosahovat jiných výsledků než ostatní chráněné krajinné oblasti. Při hodnocení tak budu vždy upozorňovat na to, že v případě NP Šumava se jedná o jiný stupeň ochrany přírody a do hodnocení byl zařazen pouze z výše uvedených důvodů.

3 Rozbor literatury

V následující části jsou především popsány a vysvětleny důležité pojmy a definice, jež se týkají rekreace a cestovního ruchu, ochrany přírody a jejich vzájemného vztahu. Rozbor metodické literatury je poté uveden v částech, jež se věnují zpracování cílů této práce.

3.1 Rekreace

Rekreace je souhrn odpočinkových činností, jež jsou provozované ve volném čase (ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 485). Často se též jedná o jednu z forem cestovního ruchu. Cílem rekreace je regenerace fyzických i duševních sil. Rekreaci lze různě dělit (např. aktivní a pasivní rekreace, zimní a letní rekreace, rekreace v obvyklém prostředí a mimo obvyklé prostředí atd.).

3.2 Cestovní ruch

Pojem cestovní ruch je definován jako aktivita osob cestujících do míst mimo jejich obvyklé prostředí nebo pobývajících v takových místech po dobu kratší než jeden rok. Účelem takové aktivity je zábava, rekreace, poznávání či vzdělávání. Pod pojem cestovní ruch jsou zahrnovány i služební cesty, ale osoba nesmí být za svojí pracovní činnost odměňována ze zdrojů navštíveného místa (ČSÚ, 2014). Cestovní ruch může mít mnoho podob. Například ve Výkladovém slovníku cestovního ruchu (ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 83–84) je popisováno celkem 99 různých druhů a forem cestovního ruchu.

Cestovní ruch lze chápat i komplexněji. Většina definic se zaměřuje pouze na účastníky cestovního ruchu, ale je-li cestovní ruch vnímán jako komplexní proces, lze do jeho definice zahrnout i aktivity subjektů poskytujících služby a produkty těmto účastníkům cestovního ruchu (ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 83–84).

V souvislosti s cestovním ruchem je třeba ještě zmínit pojem návštěvník. Jako návštěvník je označován jakýkoli účastník cestovního ruchu. Podle délky pobytu se pak návštěvníci dělí na turisty (účastníci cestovního ruchu, kteří alespoň jednou přenocují mimo své obvyklé prostředí) a jednodenní návštěvníky (též výletníky), tedy takové osoby, které se cestovního ruchu účastní bez přenocování (ČSÚ, 2014).

3.3 Obvyklé prostředí

Při popisu rekreace a cestovního ruchu byl několikrát zmíněn pojem obvyklé prostředí. Je třeba zmínit, že v jednotlivých zemích je tento pojem chápán odlišně, a proto je poměrně obtížně definovatelný (ČSÚ, 2014). Mezinárodní definice jako obvyklé prostředí uvažuje bydliště respondenta a to trvalé i přechodné, dále pracoviště, místo pravidelného studia, jiná často navštěvovaná místa a přímá okolí těchto míst. Obvyklé prostředí je tedy vymezováno na základě dvou rozměrů (ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 388):

- 1) blízkost - součástí obvyklého prostředí respondenta je blízké okolí výše vyjmenovaných míst, nehledě na to jak často je blízké okolí respondentem navštěvováno)
- 2) častost (frekvence návštěv) – obvyklým prostředím jsou i místa, která jsou navštěvována často (častěji než 1x týdně) a to i když mohou být značně vzdálena od místa bydliště.

Jelikož se v mojí bakalářské práci jedná o potenciál chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně, lze předpokládat, že pro většinu Plzeňanů budou chráněné krajinné oblasti místy mimo jejich obvyklé prostředí a bude se tak zároveň jednat o cestovní ruch. Pro některé obyvatele však může některá lokalita být obvyklým prostředím (přítomnost chaty či chalupy, místo pracoviště apod.). Lze tedy říci, že ačkoliv pojmy rekreace a cestovní ruch nejsou shodné, v případě mojí bakalářské práce si jsou až na výjimky dosti podobné.

O značné podobnosti pojmů rekreace a cestovní ruch se lze dočíst také například v článku „*Differences between Tourism and Recreation in Parks*“ (MCKERCHER, 1996). Je zde uvedeno, že rekreace i cestovní ruch mají podobný cíl, využívají podobných služeb nebo také, že mají podobný dopad na danou lokalitu. Rozdíly mezi oběma pojmy jsou v této práci hledány pomocí subjektivního hodnocení.

3.4 Potenciál cestovního ruchu

Potenciál cestovního ruchu je souhrnná hodnota všech předpokladů cestovního ruchu. Při kvantitativním hodnocení jsou jednotlivé předpoklady oceňovány na základě bodovací škály (ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 433). Celková hodnota pak může být snížena o zápornou hodnotu negativních faktorů rozvoje cestovního ruchu (např. špatný stav složek životního prostředí, časté živelné události a katastrofy atd.). Potenciál

cestovního ruchu může v průběhu roku nabývat odlišných hodnot. V našich podmínkách má na to vliv střídání ročních období. Zejména právě v chráněných územích pak hodnotu potenciálu cestovního ruchu může ovlivnit také regulace pohybu návštěvníků, jež souvisí s ochranou druhů nebo přírodních hodnot (*ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 433*).

3.5 Lokalizační a realizační předpoklady cestovního ruchu

Obrovské množství předpokladů cestovního ruchu se běžně rozděluje do dvou hlavních skupin, jimiž jsou lokalizační a realizační předpoklady.

Lokalizační předpoklady umožňují umístění a rozvíjení aktivit cestovního ruchu v určitém území na základě charakteristik „nabídky“ tohoto území (*BÍNA, 2002, s. 2*). Do této skupiny předpokladů dle Výkladového slovníku cestovního ruchu (*ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 319*) patří přírodní předpoklady (např. reliéf, přírodní atraktivity krajiny, flóra, fauna) a kulturně místní předpoklady (např. lidmi vytvořené atraktivity, lidové tradice).

Pro většinu aktivit cestovního ruchu a rekreace jsou rozhodujícími lokalizačními faktory přírodní podmínky. Ty zároveň také určují základní funkčně-prostorové dimenze či diferenciace v rekreačním využití území (*VYSTOUPIL, ŠAUER, 2011, s. 35*).

Hodnocení lokalizačních předpokladů lze v případě jednodenní rekreace hodnotit obdobným způsobem, jako kdyby bylo takové hodnocení prováděno obecně. Lze předpokládat, že tyto faktory bude jednodenní návštěvník vnímat stejně jako návštěvník, který v určité lokalitě stráví více dnů.

Realizační předpoklady umožňují uskutečňovat vlastní nároky účastníků cestovního ruchu (*BÍNA, 2002, s. 2*). Jsou tedy nezbytné pro rozvinutí primárních zdrojů cestovního ruchu. Dle Výkladového slovníku cestovního ruchu (*ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 477*) mezi ně patří předpoklady dopravní (dostupnost území) a infrastruktura, jež má spojitost s cestovním ruchem (např. ubytovací zařízení, stravovací zařízení, kulturní, zábavní a další zařízení).

Na rozdíl od lokalizačních předpokladů budou mít realizační předpoklady v případě jednodenní rekreace rozdílný význam v porovnání s vícedenní rekreací. Je celkem logické, že v případě jednodenní rekreace nemusíme vůbec hodnotit vybavenost území ubytovacími zařízeními. Dále lze předpokládat, že menší význam budou mít také stravovací zařízení. V případě jednodenní rekreace může mnohým návštěvníkům

postačovat strava, kterou si s sebou vzali z domova a nemusí tak mít potřebu stravovací zařízení využít. Naopak lze předpokládat, že z hlediska jednodenní rekreace bude mít významný vliv při výběru lokality dopravní dostupnost. Jednodenní návštěvník se totiž musí z místa svého bydliště (v případě této bakalářské práce z Plzně) dostat do zvolené lokality a tentýž den se opět vrátit zpět, čímž jsou do jisté míry dosti omezeny jeho časové možnosti a tím i možnost výběru lokality. Z tohoto důvodu je zhodnocení dopravní dostupnosti jedním z cílů této práce.

3.6 Pojem chráněné území

Chráněné území lze chápat jako jasně definovaný geografický prostor, jenž je uznán a spravován pomocí právních či jiných účinných prostředků (*IUCN, 2017a*). Tímto pojmem se obecně označuje území, které je jedinečné nebo velmi významné pro svou přírodní, estetickou, archeologickou nebo kulturní hodnotu a z těchto důvodů zde v různé míře dochází k omezení antropogenních činností (*ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 223–224*). Cílem chráněných území je dosáhnout dlouhodobé ochrany přírody, s ní spojených ekosystémů a kulturních hodnot (*IUCN, 2017a*).

Chráněná území se v různých státech rozdělují do různých kategorií (*ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 223–224*). Na tomto místě bych zmínil klasifikaci Mezinárodního svazu ochrany přírody (*IUCN, 2017b*), která chráněná území rozděluje do šesti kategorií. Z nich pro nás nejdůležitější je kategorie II – národní park a kategorie V – chráněná krajina. Kategorii II má přiřazenou Národní park Šumava a kategorii V mají přiřazenou všechny v této bakalářské práci zkoumané chráněné krajinné oblasti s výjimkou CHKO Křivoklátsko, která žádnou kategorii IUCN přiřazenou nemá (*PROTECTEDPLANET, 2014–2017*).

Z mezinárodního hlediska je vhodné ještě zmínit pojem biosférická rezervace. Jedná se o oblasti s pozemským, mořským, pobřežním, případně kombinovaným ekosystémem, které jsou vyhlášeny v rámci programu UNESCO Člověk a biosféra (MAB). Území biosférické rezervace zpravidla bývá i lokalitou patřící do národního systému chráněných území (např. národní park apod.) nebo je zároveň i jinou mezinárodně uznávanou oblastí (*BIOSFÉRICKÁ REZERVACE DOLNÍ MORAVA, 2009*). Na území námi zkoumaných oblastí se nachází Biosférická rezervace Šumava a Biosférická rezervace Křivoklátsko.

V České republice je kategorizace chráněných území definována Zákonem o ochraně přírody a krajiny (ZÁKON č. 114/1992 Sb.), který chráněná území rozděluje do šesti kategorií: národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky. V případě národních parků a chráněných krajinných oblastí hovoříme o velkoplošných chráněných územích a v případě ostatních kategorií o maloplošných chráněných územích.

Aby byl návštěvník přesně informován o hranicích a statutu ochrany území, jsou v terénu k tomuto účelu umísťovány standardizované značky. Vztah cestovního ruchu a chráněných území můžeme na základě způsobu ochrany území charakterizovat jako konflikt, koexistenci nebo symbiózu (ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 223–224).

3.7 Národní park

Národním parkem „je území takových přírodních hodnot krajiny, fauny a flóry, že je chráněno legislativou daného státu především pro své biologické, ekologické, geoekologické, vědecké, historické, vzdělávací a rekreační hodnoty“ (ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 366–367). Zpravidla se jedná o území, které je málo ovlivněné činností člověka.

Mezinárodní svaz ochrany přírody (IUCN, 2017b) definuje kategorii II – národní park jako rozsáhlou přírodní či přírodě blízkou plochu, která je vyčleněna k ochraně rozsáhlých ekologických procesů společně s druhy a ekosystémy charakteristických pro dané území, čímž zároveň vytváří možnosti pro rekreaci, vědecké a vzdělávací aktivity atd. Hlavním cílem národního parku je ochrana přirozené biologické rozmanitosti spolu se základními ekologickými strukturami a podpůrnými environmentálními procesy a dále podpora vzdělávání a rekreace.

V České republice je Zákonem o ochraně přírody a krajiny národní park definován jako „rozsáhlé území, jedinečné v národním či mezinárodním měřítku, jehož značnou část zaujímají přirozené nebo lidskou činností málo ovlivněné ekosystémy, v nichž rostliny, živočichové a neživá příroda mají mimořádný vědecký a výchovný význam“ (ZÁKON č. 114/1992 Sb.).

Vyhlášení národního parku v porovnání s dalšími typy chráněných území nejvíce zvyšuje atraktivitu území pro návštěvníky a může vést k výraznému zvýšení návštěvnosti (ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 366–367). V článku „Protected Areas as Attractions“ (WALL REINIUS, FREDMAN, 2007) je uvedeno, že o národních parcích

mají potenciální návštěvníci výrazně vyšší povědomí než o chráněných územích s jiným typem ochrany. Zároveň jsou jimi národní parky vnímány jako atraktivní lokality, tudíž mají i motivaci taková území navštívit.

Je třeba si ale také uvědomit, že v národním parku jsou zakázány či omezeny mnohé aktivity jako například vjezd motorových vozidel, výstavba apod. (ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 366–367).

3.8 Chráněná krajinná oblast

Pojmu chráněná krajinná oblast je dle kategorizace Mezinárodního svazu ochrany přírody (IUCN, 2017b) nejvíce podobná kategorie V – chráněná krajina, která je kromě CHKO Křivoklátsko přiřazena všem v této bakalářské práci zkoumaným chráněným krajinným oblastem. Kategorie V – chráněná krajina je dle Mezinárodního svazu ochrany přírody (IUCN, 2017b) takovou oblastí, kde interakce lidí a přírody v průběhu času vedla k vytvoření charakteristické plochy s významnou ekologickou, biologickou, kulturní a krajinnou hodnotou. Zachování této interakce je nezbytné pro ochranu a zachování charakteru této plochy. Hlavním cílem chráněné krajiny je prostřednictvím tradičních postupů chránit a zachovat hodnoty takové krajiny, s čímž je spojena ochrana přírody a dalších hodnot vytvořených interakcí s lidmi.

V České republice je Zákonem o ochraně přírody a krajiny chráněná krajinná oblast definována jako „rozsáhlé území s harmonicky utvářenou krajinou, charakteristicky vyvinutým reliéfem, významným podílem přirozených ekosystémů lesních a trvalých travních porostů, s hojným zastoupením dřevin, popřípadě s dochovanými památkami historického osídlení“ (ZÁKON č. 114/1992 Sb.). Zákon dále přímo uvádí, že „rekreační využití je přípustné, pokud nepoškozuje přírodní a kulturní hodnoty chráněných krajinných oblastí“ (ZÁKON č. 114/1992 Sb.).

Na rozdíl od národních parků představují chráněné krajinné oblasti člověkem ovlivněnou a dlouhodobě obhospodařovanou kulturní krajinu se soustředěným výskytem cenného přírodního prostředí velmi rozmanitých krajinných typů (BRODSKÝ a kol., 2006, s. 132). Cílem ochrany je nejen aktivní péče o fragmenty přírodního prostředí, ale především rozvoj ekologicky vhodného a územně diferencovaného hospodářského využívání krajiny.

Z definic národního parku a chráněné krajinné oblasti je tedy jasně patrné, že národní park, jakožto vyšší forma ochrany území, je územím se vzácnější přírodou a krajinou

a bude tak pro návštěvníka více atraktivní. Lze tedy předpokládat, že národní park Šumava bude mít pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně vyšší potenciál než ostatní zkoumané oblasti. Nicméně národní park Šumava nelze z hodnocení vyčlenit (důvody jsou výše popsány v části „Vymezení zájmového území“) a je nutné na tento fakt dbát při interpretaci výsledků.

3.9 Vztah cestovního ruchu a chráněných území

Z hlediska vztahu cestovního ruchu a chráněných území narážíme na základní konflikt a totiž, že cestovní ruch je tržně orientovanou oblastí, ale management chráněných území je limitován zákony (*DOUBNEROVÁ, 2008, s. 5*).

Jak již bylo řečeno, chráněná území jsou pro potenciální návštěvníky atraktivní a taková území mohou tedy dosahovat vysoké návštěvnosti. V případě vyhlášení národního parku může dokonce dojít i k několikanásobnému zvýšení návštěvnosti. Cestovní ruch ale může mít pozitivní i negativní vliv na předmět ochrany přírody a krajiny, a proto jsou v chráněných územích mnohé aktivity zakázány či omezeny. Pokud by rozvoj cestovního ruchu v takových územích nebyl regulován, mohlo by se stát, že nebude dlouhodobě udržitelný (*ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 394*).

Výkladový slovník cestovního ruchu (*ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012*) definuje tzv. efekt turistické pasti, který říká, že negativní působení neregulovaného cestovního ruchu vede k tomu, že cestovní ruch svými podnikatelskými aktivitami znehodnocuje svůj vlastní kapitál (kulturní a přírodní hodnoty destinace) a tím i předpoklady pro svůj ekonomicky, ekologicky i společensky udržitelný rozvoj (*ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 129*).

Cílem regulace cestovního ruchu tedy je usměrnit rozvoj cestovního ruchu tak, aby byl dlouhodobě udržitelný. Zejména na velmi navštěvovaných místech je regulace obvykle prováděna pomocí instalace zákazových a informačních tabulí (*ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 483*).

Rozvoj cestovního ruchu v chráněném území je limitován především těmito faktory:

- 1) Kapacita území – Se zvyšujícím se počtem návštěvníků daného území nastává otázka, kolik návštěvníků už je příliš mnoho. Zachovalé přírodní prostředí je pro potenciálního návštěvníka atraktivní, což vede místní podnikatele k tomu, že ve snaze o zvýšení příjmů území více propagují, aby tak území navštívilo co nejvíce návštěvníků. Vysoký počet návštěvníků je však problematický

a to nejen z hlediska citlivosti ekosystémů, ale i z hlediska samotného počtu návštěvníků, protože „přelidněné“ území přestává být atraktivní (*DOUBNEROVÁ, 2008, s. 6*).

- 2) Akceptovatelná změna – Jedná se o připuštění změny přírodního území či rezignaci na některé přírodní hodnoty za účelem ekonomického rozvoje. Takovou alternativou může být například částečné zpřístupnění oblasti formou vybudování informačního centra na přístupovém místě či zřízení turistického chodníku s naučnou stezkou. Snahou je správně nastavit infrastrukturu chráněného území pro návštěvníky (např. cesty, stezky, značení, odpočívadla, tábořiště, parkoviště atd.). Nesprávné nastavení infrastruktury může vést k ohrožení přírodní a kulturní integrity místa (*DOUBNEROVÁ, 2008, s. 6*).

4 Metodika práce

Nejdříve pro vysvětlení některých důležitých pojmů, jež se týkají rekreace a cestovního ruchu, ochrany přírody a jejich vzájemného vztahu a pro stručný popis jednotlivých zkoumaných území využiju sběru sekundárních informací prostřednictvím studie odborné literatury.

Dále provedu analýzu lokalizačních faktorů při objektivním hodnocení potenciálu. K hodnocení použiju vhodné tematické mapy, ze kterých si zaznamenám všechny turistické atraktivity, jež se nacházejí v zájmových územích. Po jejich zaznamenání vyhodnotím jejich rozmístění a koncentraci a vytvořím mapový výstup pomocí geografického informačního systému ArcGIS. Podrobný postup je dále uveden přímo v části věnující se objektivnímu hodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně.

V další části bude provedena analýza dopravní dostupnosti. Při hodnocení časové dostupnosti pro automobilovou dopravu využiji analýzy pomocí vážené vzdálenosti. K hodnocení časové dostupnosti veřejnou dopravou použiju informace získané z jízdních řádů IDOS. K interpretaci výsledků následně použiju mapové výstupy vytvořené pomocí geografického informačního systému ArcGIS. Podrobný postup je uveden v části věnující se analýze dopravní dostupnosti.

Při subjektivním zhodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně provedu dotazníkové šetření vybrané skupiny obyvatel. Bude snaha, aby respondenti měli pokud možno zkušenosti s jednodenní rekreací a mohli mi tak vyplněním dotazníku předat zajímavé informace či postřehy (vyplnění dotazníku člověkem, který nikam necestuje, v tomto případě postrádá smysl, protože takový dotazník nemá pro hodnocení potenciálu zkoumaných území žádný přínos). Věková struktura respondentů bude odpovídat věkové struktuře obyvatel Plzně.

Dále budou provedeny také rozhovory v infocentrech. V každé zkoumané oblasti si vytipuji dvě až tři místa, kde rozhovor uskutečním. Na rozhovory budu mít předem připravené otázky. Principem rozhovorů je získat poznatky od osob podávajících informace návštěvníkům přímo v daných lokalitách, od nichž se předpokládá, že o území mají přehled. Budou prezentovány nejen samotné výsledky rozhovorů, ale porovnáám je také s výsledky dotazníkového šetření, případně s předchozím hodnocením.

V neposlední řadě budu využívat postřehů ze svých vlastních návštěv. Během let 2011 až 2016 jsem na základě mnou pořízených fotografií zjistil, že jsem do zkoumaných území podnikl přibližně 90 jednodenních výletů, přičemž nejvíce (přibližně 36) jsem jich uskutečnil až v roce 2016 v souvislosti se zadáním bakalářské práce. Postřehy z vlastních návštěv využiju především k porovnání výsledků s mojí vlastní zkušeností.

5 Vybrané charakteristiky významné pro hodnocení potenciálu cestovního ruchu v jednotlivých zkoumaných územích

V následující části jsou pro jednotlivá zkoumaná území uvedeny vybrané charakteristiky, jež jsou významné pro hodnocení potenciálu cestovního ruchu. Bude vždy popsána poloha území, jeho stručná charakteristika, dále budou vyjmenovány významné přírodní a kulturní zajímavosti a zmíním též významná dopravní spojení.

5.1 NP a CHKO Šumava

Národní park Šumava se nachází na jihozápadě Čech při hranici s Německem a v její jižnější části i s Rakouskem. CHKO Šumava tvoří ochranné pásmo národního parku. V německé části na NP Šumava navazuje národní park Bavorský les.

Šumava patří mezi nejstarší pohoří střední Evropy. Můžeme jí rozdělit na několik částí. Centrem pohoří je rozsáhlá náhorní rovina Šumavské pláně. Severozápadně od Šumavských plání se nachází Železnorudská hornatina a směrem na jihovýchod se rozkládá Trojmezenská hornatina a vnitrozemský hřbet Boubínské a Želnavské hornatiny (*Národní park Šumava, 2017*). Z geologického hlediska je Šumava budována dvěma základními geologickými celky a to moldanubikem a moldanubickým plutonem (*BRODSKÝ a kol., 2006, s. 120–126*). Významná je kvartérní glaciální činnost horských ledovců, které vyhloubily výrazné kary, z nich většina je vyplněna vodou. Převážnou část území tvoří lesy, které jsou základem „přirozené“ vegetace Šumavy. Dále lze zmínit například louky a pastviny, rašelinné mokřady či kamenná moře. Samozřejmostí je výskyt mnoha významných druhů rostlin i živočichů. NP Šumava byl vyhlášen v roce 1991 a jeho rozloha je 683 km². CHKO Šumava byla vyhlášena v roce 1963 a rozloha činí 995 km² (*Národní park Šumava, 2017*).

Většina rekreačních a turistických aktivit je soustředěna do ochranného pásma národního parku. Najdeme zde střediska, jež jsou vybavena i těžkou infrastrukturou (např. Železná Ruda či Churáňov jsou vybavena infrastrukturou pro sjezdové lyžování, Horní Planá či Frymburk jsou vhodná pro rekreaci u vody). V národním parku je cestovní ruch koncentrován do středisek cestovního ruchu. Příkladem mohou být Kvilda, Modrava, Srní či Prášíly (*VYSTOUPIL, ŠAUER, 2011, s. 42*).

Přírodních a kulturních zajímavostí na Šumavě je obrovské množství. Jsou to například ledovcová jezera, slatě, šumavské vrcholy s výhledy do krajiny, vodní toky, zaniklé obce či uměle vytvořené vodní kanály.

Z dopravních spojení je významná silnice č. I/53 vedoucí z Plzně přes Klatovy a Železnou Rudu do Německa. V jižní části je to pak silnice č. I/4, která vede od Prahy přes Strakonice a Vimperk také do Německa. Dále územím Šumavy vede silnice č. I/39 a několik silnic 2. třídy. Pro obyvatele Plzně je nejvýznamnějším vlakovým spojením železniční trať Plzeň – Železná Ruda, Alžbětín. Několik železničních tratí pak najdeme v jižní části (např. trať Strakonice – Volary).

5.2 CHKO Český les

CHKO Český les tvoří část stejnojmenného pohraničního pohoří. Severní hranicí této chráněné krajinné oblasti je obec Broumov, na jihu je to obec Folmava. Český les je převážně lesnatá krajina, která je doplněna pestrou mozaikou pastvin, luk a zarůstajících lad. Pro severní část tohoto území jsou typická vrchovištní rašeliniště s borovicí blatkou (*AOPK ČR, 2017a*). Vlivem odsunu původního obyvatelstva po skončení 2. světové války a následného uzavření značné části hraničního pásma veřejnosti se jedná o území relativně nenarušené lidskými zásahy (*BRODSKÝ a kol., 2006, s. 136–137*). CHKO Český les byla vyhlášena v roce 2005. Rozloha této oblasti je 473 km² (*AOPK ČR, 2017a*).

Kromě rozsáhlých lesů lze z přírodních zajímavostí jmenovat například přírodní rezervaci Podkovák či přírodní památku Na Kolmu. Z kulturních zajímavostí jsou to především bývalé vojenské objekty a zaniklé obce. Na nejvyšším vrcholu Čerchov již od počátku 20. století stojí rozhledna. V nedávné době byla zrekonstruována i bývalá vojenská věž na vrchu Havran a je nyní veřejnosti volně přístupná. Dále lze ještě zmínit zříceninu hradu Starý Herštejn, na hranici území CHKO se pak nachází zřícenina hradu Přimda.

Z dopravních spojení lze zmínit dálnici D5 vedoucí z Plzně do Německa, která CHKO Český les rozděluje na severní a jižní část. Přes území CHKO směrem do Německa vede ještě několik silnic 2. třídy. Vlákem se lze dostat s přestupem v Domažlicích pouze do některých míst v jižní části území.

5.3 CHKO Slavkovský les

CHKO Slavkovský les se nachází převážně v Karlovarském kraji. Pouze nejjižnější část území zasahuje do Plzeňského kraje. Oblast najdeme přibližně mezi městy Karlovy Vary, Kynšperk nad Ohří a Mariánské Lázně.

Slavkovský les lze přirovnat k hornatému ostrovu zeleně, klidu a dosud málo narušené přírody. Významná jsou rozlehlá rašeliniště vrchovištního typu s porosty borovice

blatky a břízy pýřité, jež se nacházejí v jihozápadní části území. Rašeliniště spolu s rozsáhlými lesními komplexy vytváří ohromný přírodní vodní rezervoár. Pro ochranu těchto míst tvorby minerálních pramenů se CHKO Slavkovský les výrazně odlišuje od ostatních chráněných krajinných oblastí v České republice. Z mnohých vzácných druhů rostlin lze zmínit arniku horskou, která je i ve znaku CHKO. CHKO Slavkovský les byla vyhlášena v roce 1974 a její rozloha je 606 km² (AOPK ČR, 2017b).

Z mnohých přírodních zajímavostí tohoto území lze zmínit například rašeliniště Kladská, přírodní rezervaci Smrad'och, přírodní památku Křížky či Svatošské skály. Mezi kulturní zajímavosti patří zámek Kynžvart a Bečov nad Teplou, na hranici území CHKO je to pak ještě hrad Locket a klášter Teplá. Zajímavostí je také technická památka Dlouhá stoka.

Významným dopravním spojením do CHKO Slavkovský les je silnice č. I/49 vedoucí z Plzně do Karlových Varů a železniční trať Plzeň – Cheb.

5.4 CHKO Křivoklátsko

CHKO Křivoklátsko a zároveň i biosférická rezervace UNESCO se rozkládá mezi městy Beroun a Rakovník. Směrem na západ svým územím částečně zasahuje až na území Plzeňského kraje. Východní hranice území vede přibližně 7 kilometrů západně od Kladna.

V porovnání s podobnými krajinami v Evropě je CHKO Křivoklátsko zvláštností. Téměř dvě třetiny území pokrývají listnaté a smíšené lesy. Žije zde mnoho vzácných a ohrožených živočichů. Pro krajinu Křivoklátska je významná velká členitost terénu Křivoklátské vrchoviny, pestrá geologická stavba, údolí řeky Berounky, ale i historický vývoj osídlování (AOPK ČR, 2017c). V minulosti bylo Křivoklátsko významným revírem českých králů a knížat, který byl vyňat z běžného obhospodařování (VYSTOUPIL, ŠAUER, 2011, s. 48). K vyhlášení CHKO Křivoklátsko došlo v roce 1978. Rozloha této oblasti je 628 km² (AOPK ČR, 2017c).

Řeka Berounka a rozlehlé lesy jsou nejdůležitější přírodní zajímavosti tohoto území. Díky členitému terénu zde navíc najdeme mnoho míst s krásným výhledem do krajiny. Ze zajímavostí přírodního charakteru pak lze ještě zmínit Skryjská jezírka. Z kulturních zajímavostí je třeba zmínit hrad Křivoklát, který celé chráněné krajinné oblasti dává jméno. Na území CHKO Křivoklátsko pak najdeme ještě hrady Točnick, Žebrák či Týřov a zámky Zbiroh a Lány.

Pro dopravní dostupnost jižní části CHKO Křivoklátsko je významná dálnice D5 a železniční trať Plzeň – Praha. Celá oblast je pak protkána několika silnicemi 2. třídy. Napříč Křivoklátskem pak ještě vede železniční trať z Berouna do Rakovníka.

5.5 CHKO Český kras

Území CHKO Český kras se nachází jižně od Berouna a dále pokračuje severovýchodním směrem až k Praze (východní hranici území CHKO Český kras najdeme až na území pražské městské části Radotín). Převážnou část geologické stavby Českého krasu tvoří vápencový podklad, jenž je rozryt krasovými kaňony a roklemi a provrtán mnoha jeskyněmi. Typickými pro Český kras jsou porosty dubových hájů s neobvyklou bohatostí bylinného patra. Území má také značný přírodovědný význam. CHKO Český kras byla vyhlášena v roce 1972. Rozloha území je 130 km² (*AOPK ČR, 2017d*).

Z přírodních zajímavostí Českého krasu lze zmínit například Koněpruské jeskyně, skalní útvar Aksamitová brána, Svatojánská skalní stěna či Bubovické vodopády. Územím také protéká řeka Berounka. Z kulturních zajímavostí je jednoznačně nejnavštěvovanějším místem hrad Karlštejn. Velmi známé jsou pak bývalé vápencové lomy Velká a Malá Amerika.

Pro dopravní dostupnost Českého krasu je významná přítomnost dálnice D5 a železniční trať Plzeň – Praha.

5.6 CHKO Brdy

CHKO Brdy leží na hranici mezi Plzeňským a Středočeským krajem. Pro lepší lokalizaci území můžeme z obcí rozkládajících se poblíž hranice chráněné krajinné oblasti zmínit Hořovice, Příbram, Rožmitál pod Třemšínem, Nové Mítrovice, Mirošov a Strašice.

Pro CHKO Brdy je typická harmonicky utvářená převážně lesní krajina, minimální osídlení a některé bezlesé enklávy. Na území najdeme rozsáhlá a kvalitní přirozená a polopřirozená společenstva (např. vřesoviště, rašeliniště, mokřady, přirozená lesní společenstva) Najdeme zde i projevy mrazového zvětrávání, skalní výchozy či kamenná moře. CHKO Brdy tvoří střední Brdy (bývalý vojenský prostor) a jižní Brdy. Jedná se o naši nejnovější chráněnou krajinnou oblast, která vznikla až v souvislosti se zrušením bývalého vojenského prostoru. CHKO Brdy byla vyhlášena v roce 2015 a její rozloha je 345 km² (*AOPK ČR, 2017e*).

K největším přírodním zajímavostem tohoto území patří Padrt'ské rybníky, bývalé dopadové plochy a vůbec rozsáhlost zdejších lesů. Z kulturních zajímavostí jsou to především památky vojenské historie (např. Atom muzeum Javor 51, bunkry na bývalé dopadové ploše Jordán), vodní nádrže (např. Pilská), zřícenina hradu Valdek či lovecký zámek Tři trubky. Zajímavá je i historie a osud zdejších zaniklých obcí (např. Kolvín či Padrt).

Z hlediska dopravní dostupnosti je významná silnice č. I/19, která u Nezavětic navazuje na silnici I/20 vedoucí z Plzně a pokračuje dále do Příbrami. Nedaleko severní části Brd pak vede dálnice D5. Vlakové spojení je velmi omezené. Lze se s přestupem v Rokycanech dostat pouze do Mirošova, a nebo s přestupem ve Zdicích do Jinců či Příbrami.

Tabulka 1: Shrnutí vybraných charakteristik významných pro hodnocení potenciálu cestovního ruchu v jednotlivých zkoumaných územích

Název území	rozloha (km ²)	významné turistické atraktivity	významná dopravní spojení pro obyvatele Plzně
NP a CHKO Šumava	683 (NP) 995 CHKO	ledovcová jezera	silnice č. I/53
		slatě	silnice č. I/4
		vrcholy s výhledy do krajiny	silnice č. I/39
		vodní toky	železniční trať
		uměle vytvořené vodní kanály	Plzeň – Železná Ruda, Alžbětín
CHKO Český les	473	vrchovištní rašeliniště	dálnice D5
		bývalé vojenské objekty	železniční trať
		zaniklé obce	Domažlice - Planá u M. Lázní
CHKO Slavkovský les	606	vrchovištní rašeliniště	silnice č. I/49
		minerální prameny	
		zámky Kynžvart a Bečov	
CHKO Křivoklátsko	628	řeka Berounka	dálnice D5
		výhledy do krajiny	železniční trať Plzeň - Praha
		hrady a zámky	žel. trať - Beroun - Rakovník
CHKO Český kras	130	jeskyně	dálnice D5
		řeka Berounka	železniční trať Plzeň - Praha
		hrad Karlštejn	
		bývalé vápencové lomy	
CHKO Brdy	345	Padrt'ské rybníky	silnice č. I/19
		bývalé dopadové plochy	
		vojenská historie	dálnice D5

Zdroj: vlastní zpracování

6 Objektivní hodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně

V případě objektivního zhodnocení se jedná o hodnocení lokalizačních faktorů (např. poloha, výšková členitost, přírodní a kulturní atraktivity). Jde tedy především o to zjistit, jak je zkoumané území pro návštěvníka atraktivní samo o sobě, co mu může nabídnout.

Na tomto místě je třeba zmínit dvě práce, které se věnovaly hodnocení potenciálu cestovního ruchu a z nichž vychází způsob hodnocení v této práci. První prací je *Ohodnocení geografického potenciálu pro cestovní ruch v Plzeňském kraji*, kterou zpracovala Marie Novotná, a je součástí Rozvojového potenciálu Plzeňského kraje (*DOKOUPIL a kol., 2005*). Druhá práce má název *Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky* (*BÍNA, 2002*).

Významný rozdíl mezi těmito pracemi je ve způsobu hodnocení. *Novotná* potenciál pro cestovní ruch hodnotí pomocí rastrové reprezentace, zatímco *Bína* hodnocení zpracovává pro územní jednotky obcí. Hodnocení pro jednotlivé obce je dosti podrobné, nicméně může se stát, že turistické atraktivity se budou koncentrovat v jedné části obce a zbytek území bude prakticky bez potenciálu. Jinými slovy lze říct, že ačkoliv je hodnocení pro jednotlivé obce dosti podrobné, mohou existovat značné rozdíly v koncentraci turistických atraktivit i v rámci dané obce. Taková situace pak může zvláště u plošně velkých obcí způsobit, že hodnota potenciálu dané obce bude dosti zkreslená. Jelikož v námi zkoumaném území je plošně velkých obcí poměrně vysoké množství, bude v této práci využito hodnocení pomocí rastrové reprezentace.

Obě zmíněné práce pak rozlišují přírodní a kulturní složku, což bude provedeno i zde. Bude tedy zvlášť hodnocen přírodní a kulturní potenciál námi zkoumaného území a následným sečtením hodnot obou složek získáme celkový potenciál.

Dále obě práce využívají vyjádření expertů, kteří hodnotí významnost předpokladů cestovního ruchu pomocí přiřazení bodové hodnoty. Takové hodnocení v této práci použito není, k čemuž je přizpůsoben způsob ohodnocení jednotlivých předpokladů. Ve většině případů je tak danému předpokladu přiřazen 1 bod. Vyšší či nižší hodnota je přiřazena pouze v případě, kdy lze objektivně předpokládat vyšší či nižší potenciál daného předpokladu, který je vymezen určitými kritérii.

6.1 Klasifikace předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu zkoumaného území

Jak již bylo zmíněno výše, předpoklady cestovního ruchu budou rozděleny na přírodní a kulturní složku. Podrobnou klasifikaci předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu zkoumaného území včetně jejich bodového ohodnocení můžeme vidět v následující tabulce.

Tabulka 2: Klasifikace předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu zkoumaného území

Název	Typ	Hodnota
1) Lesní plochy větší než 30 ha		0,5
2) Vodní plochy	Rybník	1
	Vodní nádrž vhodná k rekreaci	2
	Vodní nádrž - ostatní	1
	Jezero	2
3) Vodní toky	Přirozený tok	1
	Umělý tok	1
4) Výškové kóty		1
5) Nadmořská výška	Méně než 800 metrů	0
	Více než 800 metrů	1
6) Maloplošně zvláště chráněná území		1
7) Vyhlídková místa		1
8) Skalní útvary		1
9) Minerální prameny		1
10) Jeskyně	Nepřístupné	1
	Volně přístupné	1
	Zpoplatněný vstup	2
11) Hrady a zámky	Nepřístupné	1
	Volně přístupné	1
	Zpoplatněný vstup	2
12) Rozhledny		2
13) Církevní památky	Kostel	1
	Kaple	1
	Křížová cesta	1
14) Židovské památky		1
15) Muzea, skanzeny, galerie		2
16) Lomy		1
17) Pevnost, bunkr		1
18) Technické památky		1
19) Ostatní		1

Zdroj: vlastní zpracování

Do přírodní složky předpokladů cestovního ruchu jsou zařazeny kategorie 1–10 a do kulturní složky jsou zařazeny kategorie 11–19. U některých kategorií lze diskutovat o tom, zda je zařazení správné. Například vyhlídková místa zařazená do přírodní složky plní v podstatě stejný účel jako rozhledny, které jednoznačně patří do kulturní složky. V tomto případě bylo uvažováno tak, že vyhlídkové místo je ovlivněno pouze přírodními podmínkami (zpravidla najdeme vyhlídkové místo pouze na vyvýšených nezalesněných místech), zatímco rozhledna vzniká činností člověka (zpravidla též na vyvýšených místech, ale díky rozhledně se můžeme rozhlížet i z jinak zalesněných vrcholů). Pokud došlo k situaci, že na vyhlídkovém místě stála i rozhledna, byla do hodnocení započítána pouze rozhledna, čímž byl mírně snížen přírodní potenciál daného místa, nicméně k takové shodě došlo v minimálním počtu případů. Dále lze diskutovat o zařazení minerálních pramenů. V *Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky (BÍNA, 2002)* jsou minerální prameny jako součást lázeňské funkce řazeny do kulturní složky. Jelikož hodnotíme potenciál chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně, jsou zařazeny minerální prameny do přírodní složky. Zabýváme se totiž územím, které je vymezeno na základě specifického způsobu ochrany přírody. Lázeňství jako takové je navíc spjaté spíše s vícedenní rekreací.

6.2 Postup při zpracování geografické databáze předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu zkoumaného území

Geografická databáze předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu zkoumaného území byla zpracována pomocí geografického informačního systému ArcGIS, kde byly všechny kategorie zpracovány jako bodové, liniové nebo polygonové téma. Nejdříve jsem si vytvořil nové polygonové téma chráněné krajinné oblasti obsahující pouze ty oblasti, kterým se budu věnovat. Poté již bylo možné zpracovávat jednotlivé kategorie. Jako podkladová mapa, na základě níž byla zpracována většina témat, byla použita Základní mapa České republiky 1:50 000. Samozřejmě, že pro zpracování se mohly použít i podrobnější a přesnější mapy, ale vzhledem k měřítku výsledné mapy (1:920 000) přesnost Základní mapy České republiky 1:50 000 zcela postačovala. Informace pro kategorie 1-5 (viz předchozí tabulka) byly získány z digitální vektorové geografické databáze České republiky ArcČR 500, přičemž kategorie *Vodní plochy* a *Výškové kóty* byly dále doplněny o informace získané přímo ze Základní mapy České republiky 1:50 000. Kategorie *Maloplošně zvláště*

chráněná území byla zpracována na základě mapy chráněných území, která je dostupná na Portálu Informačního systému ochrany přírody (AOPK ČR 2006–2017). Informace pro všechny zbývající kategorie (7-19) jsou zpracovány na základě dat získaných z mapového serveru mapy.cz, kde jsou k dispozici tematické složky s jednotlivými atraktivitami cestovního ruchu. V některých případech bylo nutné na základě podrobného studia turistické mapy kategorie doplnit o další atraktivity cestovního ruchu, které v tematických složkách nebyly obsaženy. Pokud při zpracování došlo k situaci, že byla jedna lokalita bodována za tři a více podobných předpokladů cestovního ruchu (např. skalní útvar + vyhlídkové místo + přírodní památka), byla z těchto podobných předpokladů cestovního ruchu do hodnocení počítána pouze hodnota dvou nejlépe hodnocených předpokladů. Nicméně k takové shodě došlo pouze minimálně.

6.3 Zpracování výsledných map

Po vytvoření geografické databáze předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu zkoumaného území již lze vytvořit výsledné mapy. Jelikož budu potenciál hodnotit pomocí rastrové reprezentace, je nyní potřeba všechna zpracovaná témata převést pomocí příslušných funkcí (*Point to Raster*, *Polyline to Raster* nebo *Polygon to Raster*) na rastrová témata. Velikost buňky jsem stanovil na 1000 metrů a buňce přiřadil stanovenou bodovou hodnotu. Následně jsem pomocí funkce *Reclassify* všechna rastrová témata reklasifikoval. Buňkám, které obsahovaly nějakou informaci, jsem ponechal stejnou bodovou hodnotu, ale buňkám označené jako *NoData* jsem přiřadil nulovou hodnotu. Dále jsem nastavil parametry tak, aby nově vytvořená rastrová témata byla shodná s polygonovým tématem chráněných krajinných oblastí. Z takto zpracovaných informací již lze vytvořit výsledné mapy, k čemuž je využita funkce *Raster Calculator*. Sečtením hodnot rastrových témat, jež obsahují informace o kategoriích 1-10 byla vytvořena mapa přírodního potenciálu vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava, sečtením rastrových témat obsahujících informace o kategoriích 11-19 byla vytvořena mapa kulturního potenciálu vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava a sečtením všech rastrových témat pak vznikla mapa s celkovým potenciálem vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava.

6.4 Přírodní potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava

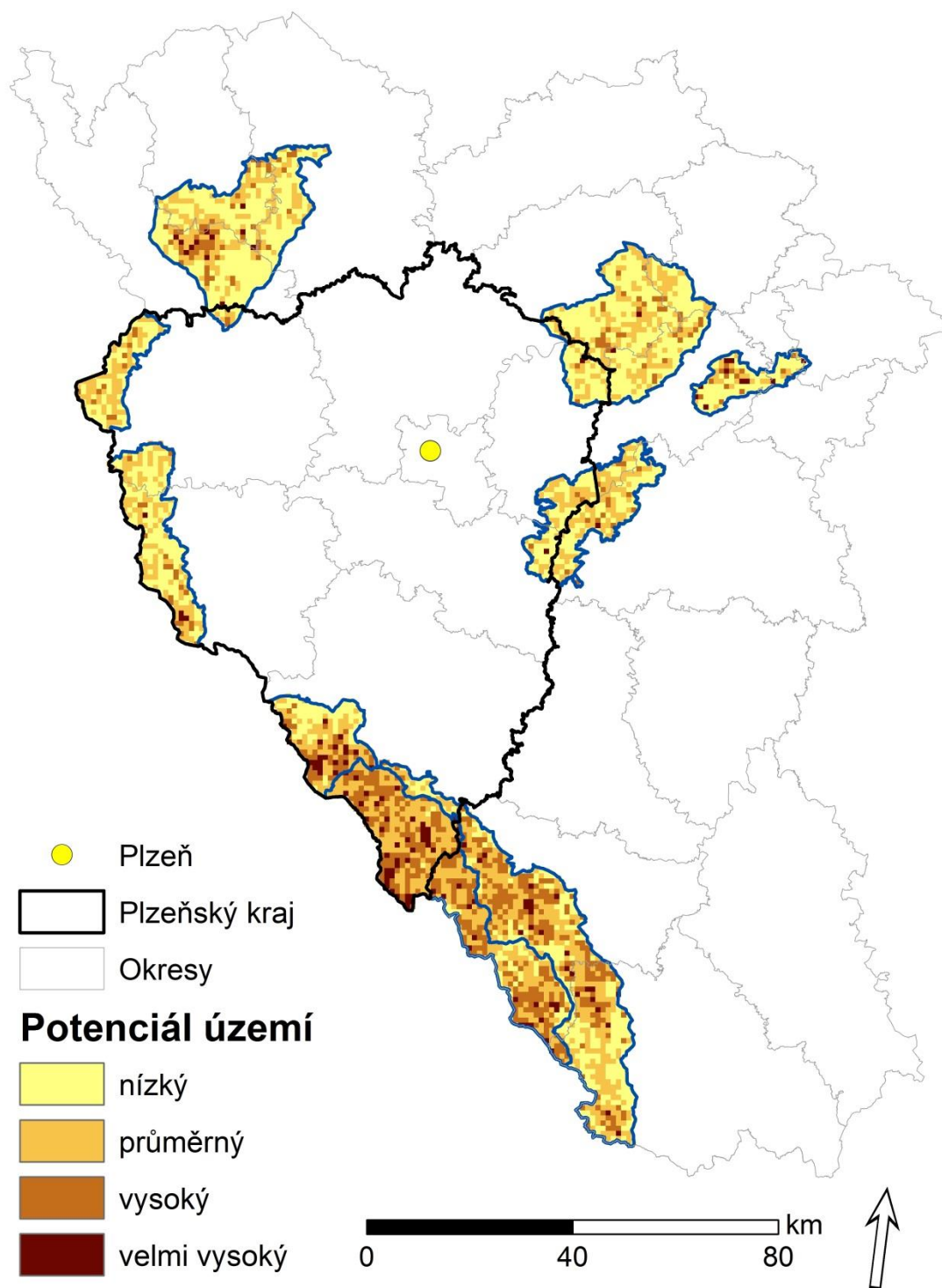
V následující mapě je zobrazen přírodní potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava. Území bylo rozděleno do čtyř kategorií podle výsledné hodnoty přírodního potenciálu území. Způsob rozdělení a procentové zastoupení území v jednotlivých kategoriích je uveden v následující tabulce.

Tabulka 3: Rozdělení zkoumaného území do kategorií podle výsledné hodnoty přírodního potenciálu území

Název kategorie	Hodnota přírodního potenciálu	plocha území v %							
		NP Šumava	CHKO Šumava	CHKO Český les	CHKO Slavkovský les	CHKO Křivoklátsko	CHKO Český kras	CHKO Brdy	celkem
nízký	0 - 1	6,7	31,4	51,2	58,6	60,7	60,6	49,7	41,5
průměrný	1,1 - 2	45,0	40,5	41,1	29,9	31,6	20,5	43,9	37,5
vysoký	2,1 - 3	39,5	23,5	6,8	9,5	7,3	11,0	5,8	17,4
velmi vysoký	3,1 a více	8,8	4,7	0,9	2,0	0,5	7,9	0,6	3,6

Zdroj: vlastní zpracování

Můžeme vidět, že nejvíce území s velmi vysokým nebo vysokým potenciálem najdeme na Šumavě, přičemž rozdíl mezi národním parkem a chráněnou krajinnou oblastí je nepatrný. Na území národního parku má nejvyšší přírodní potenciál centrální část Šumavy. Na území chráněné krajinné oblasti je to pak zejména díky ledovcovým jezerům Železnorudsko. V ostatních chráněných krajinných oblastech je dále významné okolí Čerchova v CHKO Český les či území, na kterém se rozkládají Kladské rašeliny v CHKO Slavkovský les. V CHKO Křivoklátsko lze nejvyšší přírodní potenciál zaznamenat při toku řeky Berounky, ale rozdíl v porovnání s okolím je minimální. V CHKO Český kras pak je významné území, na němž se rozkládá národní přírodní rezervace Karlštejn. V CHKO Brdy území s velmi vysokým či vysokým přírodním potenciálem najdeme jen ojediněle.



Obrázek 1: Přírodní potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2017, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2017, Geoportál ČÚZK 2016 a Seznam.cz, a. s. 2017

Dále je třeba zmínit, že ta území, u nichž je zaznamenán nízký přírodní potenciál, jsou v porovnání s ostatními částmi námi zkoumaných území nejméně atraktivní, nicméně kdybychom tato území porovnávali s oblastmi mimo chráněné krajinné oblasti, v mnoha případech by se pak řadila mezi ty atraktivnější oblasti. Například v práci *Ohodnocení geografického potenciálu pro cestovní ruch v Plzeňském kraji* od Marie Novotné mají území chráněných krajinných oblastí obvykle průměrný nebo vysoký přírodní potenciál (v případě Šumavy velmi vysoký), nicméně v porovnání s ostatním územím Plzeňského kraje bylo těmto územím přiřazeno kladné ohodnocení za to, že se jedná o velkoplošně chráněné území. V *Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky* (BÍNA, 2002) pak můžeme zjistit, že v námi zkoumaném území se na celkové hodnotě potenciálu cestovního ruchu zpravidla podílí především přírodní složka.

6.5 Kulturní potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava

Na následující mapě je zobrazen kulturní potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava. Území bylo rozděleno do čtyř kategorií podle výsledné hodnoty kulturního potenciálu území. Způsob rozdělení a procentové zastoupení území v jednotlivých kategoriích je uveden v následující tabulce.

Tabulka 4: Rozdělení zkoumaného území do kategorií podle výsledné hodnoty kulturního potenciálu území

Název kategorie	Hodnota kulturního potenciálu	plocha území v %							celkem
		NP Šumava	CHKO Šumava	CHKO Český les	CHKO Slavkovský les	CHKO Křivoklátsko	CHKO Český kras	CHKO Brdy	
nízký	0	94,9	91,9	95,4	91,0	90,7	79,5	97,2	92,5
průměrný	0,1 - 1	3,7	5,9	2,9	5,3	6,0	14,2	2,1	5
vysoký	1,1 - 2	0,9	1,6	1,5	1,5	2,3	1,6	0,6	1,5
velmi vysoký	2,1 a více	0,4	0,5	0,2	2,2	1,0	4,7	0,0	1

Zdroj: vlastní zpracování

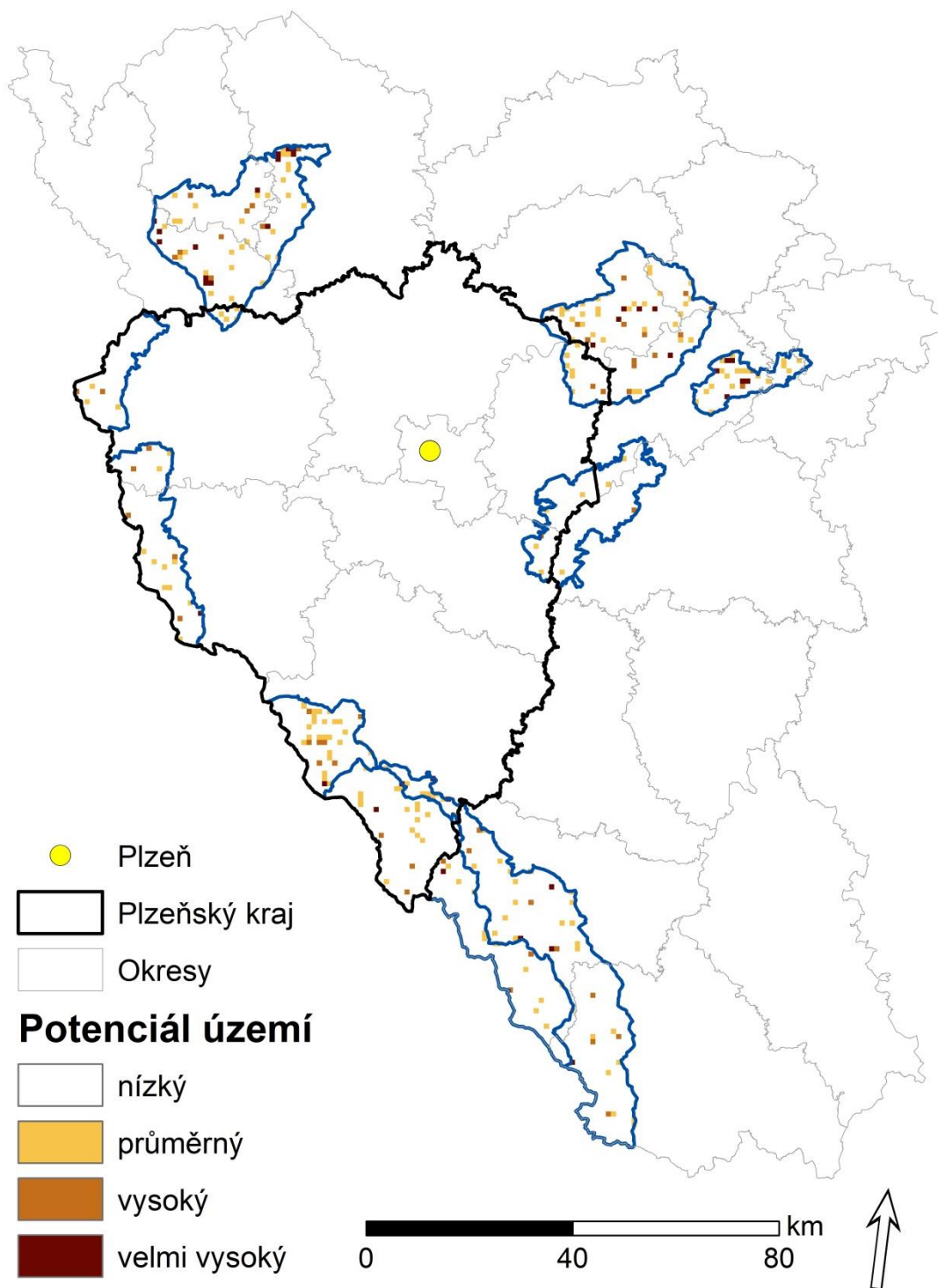
Na první pohled je z mapy patrné, že na většině území kulturní potenciál dosáhl nulové hodnoty a že je tedy v námi zkoumaných územích pouze doplňkovým lokalizačním faktorem. Nicméně v těch územích, kde kulturní potenciál nějaké bodové hodnoty dosáhl, může mít pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně značný význam.

Na tomto místě je třeba zmínit, že území, u nichž byla zaznamenána nulová hodnota kulturního potenciálu, jsou i přes tuto hodnotu označena jako plochy s nízkým

kulturním potenciálem. Je tomu tak z toho důvodu, že i v těchto územích nějaký kulturní potenciál může být. Jistě se totiž nepodařilo zaznamenat všechny turistické atraktivity. Ačkoliv geografická databáze předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu zkoumaného území byla zpracována na základě mnohých zdrojů a došlo k podrobnému studiu turistické mapy, není v lidských silách zaznamenat zcela všechny turistické atraktivity, jež se v území nachází. Navíc dle Mezinárodního svazu ochrany přírody (*IUCN, 2017b*) je kategorie V – chráněná krajina, kterou mají přiřazenou všechny v této bakalářské práci zkoumané chráněné krajinné oblasti s výjimkou CHKO Křivoklátsko, definována jako charakteristická plocha s významnou ekologickou, biologickou, **kulturní** a krajinnou hodnotou. I z tohoto důvodu je vhodnější označit území, u nichž byla zaznamenána nulová hodnota kulturního potenciálu, jako plochy s nízkým kulturním potenciálem.

Kulturní potenciál je nejvíce koncentrován v Mariánských Lázních a v jižní části Karlových Varů (na území CHKO Slavkovský les), tedy v největších městech, jež se v námi zkoumaných územích nachází a poté v oblasti kolem hradu Karlštejn v CHKO Český kras, kde se kromě samotného hradu nachází i několik muzeí, církevních památek, lomů, z nichž nejznámější je Velká a Malá Amerika, a další zajímavosti. Dále lze ještě zmínit okolí hradu Křivoklát.

Z mapy lze ještě zjistit, že kulturní atraktivity mají pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně v porovnání s NP a CHKO Šumava, CHKO Český les a CHKO Brdy vyšší význam v CHKO Slavkovský les, CHKO Křivoklátsko a v CHKO Český kras. Výjimku tvoří pouze nejsevernější část Šumavy, kde je význam kulturního potenciálu podobný jako v CHKO Slavkovský les, CHKO Křivoklátsko a v CHKO Český kras.



Obrázek 2: Kulturní potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2017, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2017, Geoportál ČÚZK 2016 a Seznam.cz, a. s. 2017

6.6 Celkový potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava

V následující mapě je zobrazen celkový potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava. Území bylo rozděleno do čtyř kategorií podle výsledné hodnoty celkového potenciálu území. Způsob rozdělení a procentové zastoupení území v jednotlivých kategoriích je uveden v následující tabulce.

Tabulka 5: Rozdělení zkoumaného území do kategorií podle výsledné hodnoty celkového potenciálu území

Název kategorie	Hodnota celkového potenciálu	plocha území v %							celkem
		NP Šumava	CHKO Šumava	CHKO Český les	CHKO Slavkovský les	CHKO Křivoklátsko	CHKO Český kras	CHKO Brdy	
nízký	0 - 1	6,4	27,6	49,7	55,0	55,9	55,1	49,1	38,7
průměrný	1,1 - 2	42,9	41,2	40,2	30,2	32,6	18,1	42,6	37,2
vysoký	2,1 - 3	39,3	25,0	7,9	9,3	9,1	15,0	7,4	18,5
velmi vysoký	3,1 a více	11,4	6,1	2,2	5,4	2,5	11,8	0,9	5,7

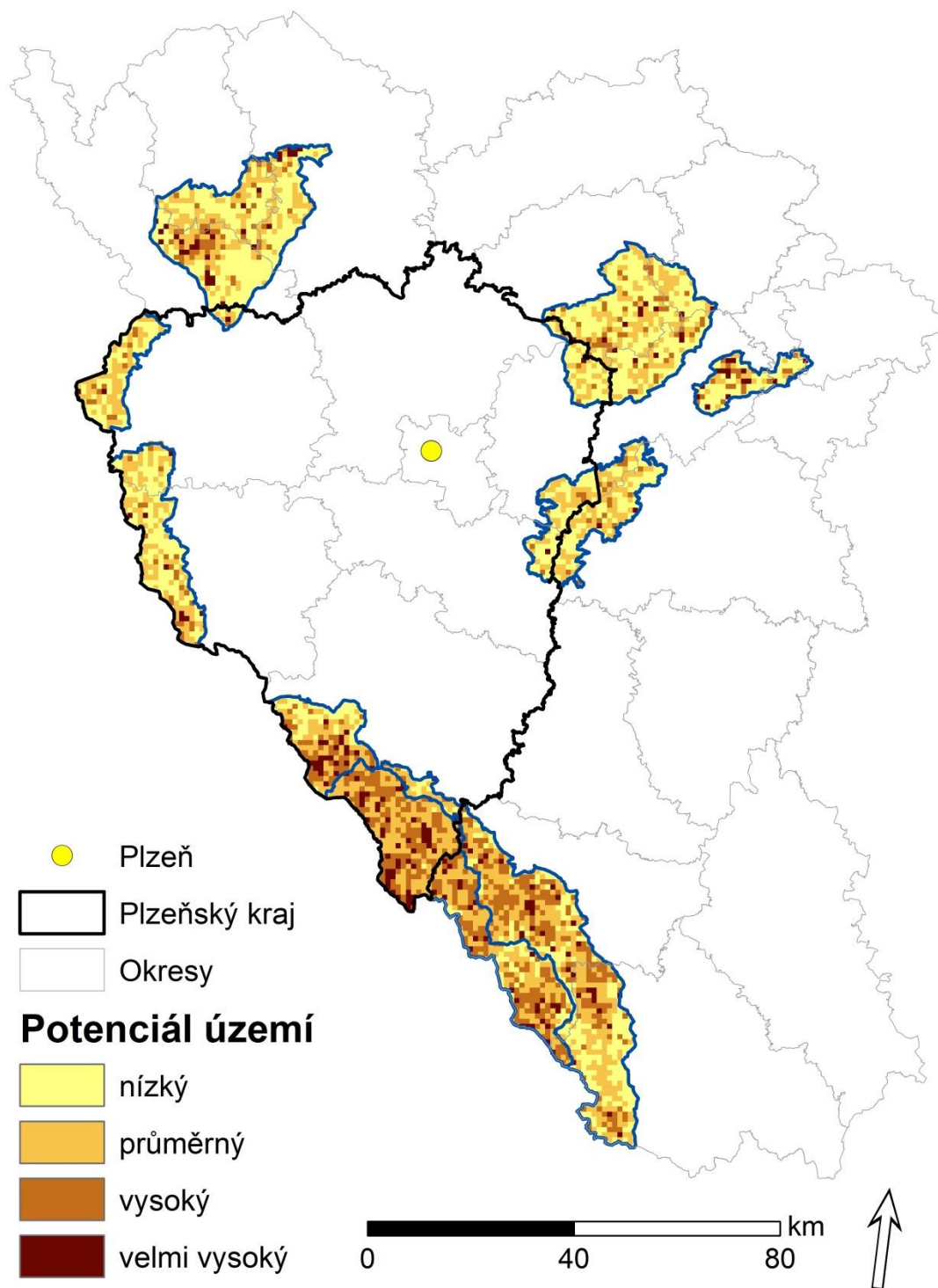
Zdroj: vlastní zpracování

Můžeme vidět, že mapa celkového potenciálu zkoumaného území je velmi podobná mapě přírodního potenciálu zkoumaného území. Pouze v některých místech je celkový potenciál velmi vysoký či vysoký díky kulturnímu potenciálu.

Při výpisu lokalit s nejvyšším celkovým potenciálem pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně tak tedy opět zmiňujeme především ty lokality, jež mají velmi vysoký či vysoký přírodní potenciál. Nejvyšší celkový potenciál tedy má NP a CHKO Šumava, přičemž rozdíly mezi národním parkem a chráněnou krajinnou oblastí jsou nepatrné. V případě CHKO Český les má nejvyšší význam okolí Čerchova. V CHKO Slavkovský les je to území, na kterém se rozkládají Kladské rašeliny, dále Mariánské Lázně a jižní část Karlových Varů. V CHKO Křivoklátsko lze nejvyšší celkový potenciál zaznamenat při toku řeky Berounky, na čemž se kromě přírodní složky podílí i přítomnost hradu Křivoklát a dalších kulturních atraktivit. V CHKO Český kras je významné území, na němž se rozkládá národní přírodní rezervace Karlštejn, na jehož potenciálu se významně podílí jak přírodní, tak i kulturní složka. V CHKO Brdy území s velmi vysokým či vysokým celkovým potenciálem najdeme jen ojedinele.

Podobně jako v případě přírodního potenciálu zkoumaného území je třeba i zde zmínit, že ta území, u nichž je zaznamenán nízký celkový potenciál, jsou v porovnání

s ostatními částmi námi zkoumaných území nejméně atraktivní, nicméně kdybychom tato území porovnávali s oblastmi mimo chráněné krajinné oblasti, v mnoha případech by se pak řadila mezi ty atraktivnější oblasti. V práci *Ohodnocení geografického potenciálu pro cestovní ruch v Plzeňském kraji* od Marie Novotné mají území chráněných krajinných oblastí obvykle průměrný nebo vysoký celkový potenciál (v případě Šumavy i velmi vysoký), nicméně v porovnání s ostatním územím Plzeňského kraje bylo těmto územím přiřazeno kladné ohodnocení za to, že se jedná o velkoplošně chráněné území. V *Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky (BÍNA, 2002)* jsou pak námi zkoumané oblasti hodnoceny zpravidla jako území s vysokým celkovým potenciálem, v případě Šumavy i s velmi vysokým potenciálem, naopak v případě CHKO Křivoklátsko a CHKO Český kras mnohdy pouze se zvýšeným potenciálem. Je zde ovšem vyřazen z hodnocení bývalý VVP Brdy, který byl tehdy ještě jako fungující vojenský prostor označen za území bez potenciálu.



Obrázek 3: Celkový potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2017, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2017, Geoportál ČÚZK 2016 a Seznam.cz, a. s. 2017

7 Zhodnocení dopravní dostupnosti mezi Plzní a vybranými chráněnými krajinnými oblastmi

Dopravní dostupnost je velmi důležitým realizačním faktorem cestovního ruchu. Pro jednodenní rekreaci je dobrá dopravní dostupnost ještě důležitější, protože jednodenní návštěvník se musí během jednoho dne dostat z místa svého bydliště do vybrané lokality a poté zase zpět do místa svého bydliště.

Samotná doprava zahrnuje silniční dopravu, železniční dopravu, námořní a vnitrozemskou vodní dopravu, leteckou dopravu, ale také vertikální dopravu (lanovky a vleky), dopravu v terénu (např. chůze) atd. (JAKUBÍKOVÁ, 2012, s. 31).

Pro naše zkoumané území má největší význam silniční doprava a železniční doprava, přičemž v bakalářské práci řeším zvláště dopravní dostupnost automobilovou dopravou a dopravní dostupnost veřejnou dopravou.

7.1 Dopravní dostupnost automobilovou dopravou

7.1.1 Metodika hodnocení dopravní dostupnosti automobilovou dopravou

K hodnocení dopravní dostupnosti automobilovou dopravou jsem využil geografického informačního systému ArcGIS. Dostupnost byla řešena analýzou pomocí vážené vzdálenosti. Tu lze aplikovat na rastrových formátech a jejím principem je, že každá buňka rastru je ohodnocena vahou. Samotná váha buňky rastru je stanovena na základě náročnosti průchodu buňkou (NOVOTNÁ, 2014, s. 81–82).

V geografickém informačním systému ArcGIS jsem si nejdříve vytvořil nové polygonové téma chráněné krajinné oblasti obsahující pouze ty oblasti, kterým se budu věnovat, a nové bodové téma obsahující jediný bod a to Plzeň. Následně jsem si zobrazil liniové téma silnice. Toto vektorové téma jsem pomocí funkce *Polyline to Raster* převedl na rastrové téma o buňce 1000 metrů. Do buňky byla uložena informace o typu komunikace. Následně jsem pomocí funkce *Reclassify* tuto vrstvu reklasifikoval a buňkám přiřadil hodnoty podle doby potřebné k překonání buňky v sekundách. Hodnoty byly vypočítány na základě těchto uvažovaných hodinových rychlostí: 120 km pro dálnice, 80 km pro silnice I. třídy, 60 km pro silnice II. třídy a 40 km pro ostatní komunikace. Mimo komunikace pak byl uvažován pohyb pěšky a to rychlostí 4 km/h. Dále byla pomocí funkce *Cost Distance* vytvořena mapa dopravní dostupnosti z Plzně v sekundách. Nakonec jsem pomocí funkce *Raster Calculator* vytvořil mapu dostupnosti v minutách. Celý postup byl inspirován zadáním cvičení

z předmětu KGE/GISHG, kde byla řešena dostupnost ze sídel Plzeňského kraje (*COURSEWARE 2007–2017*).

7.1.2 Zhodnocení dopravní dostupnosti automobilovou dopravou

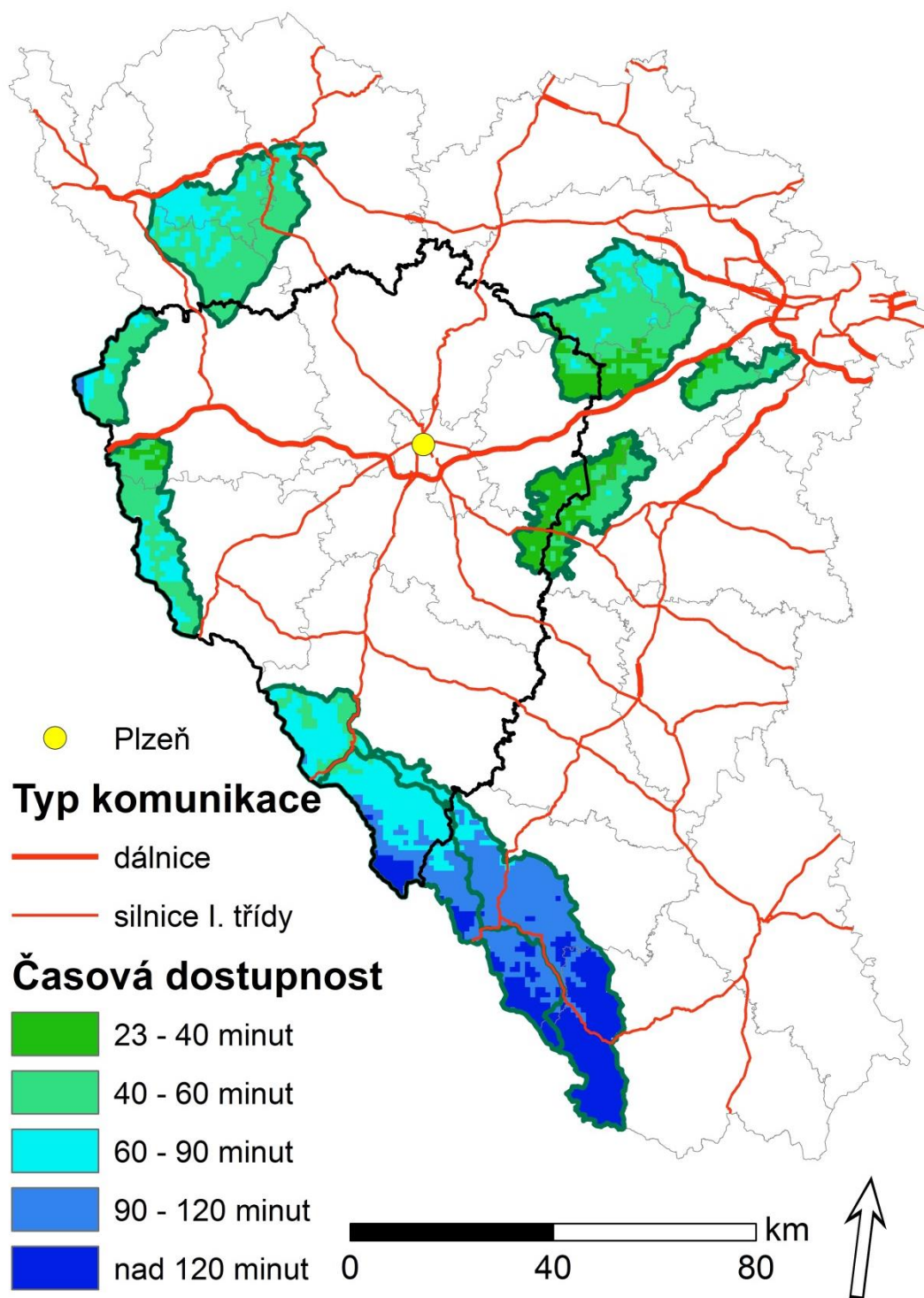
V následující mapě můžeme vidět dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava. V mapě jsou navíc zobrazeny dálnice a silnice I. třídy, jejichž přítomnost či nepřítomnost významně ovlivňuje kvalitu dopravní dostupnosti automobilovou dopravou. Díky tomu lze poměrně snadno poznat, proč je v některých místech dostupnost lepší a v některých naopak horší, ačkoliv vzdálenost od Plzně může být u hůře dostupného místa kratší.

Nejlepší dopravní dostupnost automobilovou dopravou (23–40 minut) je kromě východní části prakticky v celé CHKO Brdy, v jižní části CHKO Křivoklátsko a dále ještě v nejzápadnější části CHKO Český kras a v CHKO Český les v okolí Rozvadova. V případě CHKO Brdy je dobrá dostupnost dána především blízkostí od Plzně. Některá místa v Brdech jsou od Plzně vzdálena i méně než 30 kilometrů. V severní části Brd je dobrá dopravní dostupnost dána i poměrně nízkou vzdáleností od dálnice D5. Právě těsná blízkost dálnice D5 je důvodem dobré dostupnosti ostatních zmíněných oblastí.

Poměrně dobře dostupná (40–60 minut) je pak zbývající část CHKO Brdy, stejně tak prakticky celá CHKO Český kras, většina CHKO Křivoklátsko, CHKO Slavkovský les a CHKO Český les. Do 60 minut se lze také dostat na Železnorudsko na Šumavě. Kromě vzdálenosti od Plzně lze u těchto míst jako důvod poměrně dobré dostupnosti zmínit opět dálnici D5 v případě Českého krasu, silnici č. I/49 v případě severovýchodní části Slavkovského lesa a silnici č. I/53 v případě Železnorudska.

V intervalu 60 – 90 minut jsou pak z Plzně dostupné zbývající části území CHKO Křivoklátsko, CHKO Slavkovský les a CHKO Český les. Na Šumavě se v tomto časovém rozmezí lze dostat do většiny míst nacházejících se ještě na území Plzeňského kraje. Zatímco u Šumavy je taková dostupnost dána stále se zvyšující vzdáleností od Plzně, v ostatních zmiňovaných oblastech se již mnohdy jedná o místa, jež nemusí být tolik vzdálena, ale s Plzní nejsou propojena žádnou významnou komunikací.

Stále vyšší vzdálenost od Plzně je důvodem, proč je ze zkoumaných území nejhůře dostupná jihočeská část Šumavy. Do těchto míst cesta automobilem trvá 90–120 minut a do nejj jižnější části Šumavy i více než 120 minut.



Obrázek 4: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2017 a ARCDATA PRAHA s.r.o. 2017

7.2 Dopravní dostupnost veřejnou dopravou

Hodnocení dopravní dostupnosti veřejnou dopravou v porovnání s hodnocením dostupnosti automobilovou dopravou je mnohem složitější. Zatímco dopravní dostupnost automobilovou dopravou je v průběhu určitého časového období prakticky neměnná, dopravní dostupnost veřejnou dopravou je ovlivněna mnoha vlivy. Kromě časové dostupnosti je v případě veřejné dopravy významný také počet spojů, kterými se lze z Plzně na vybrané místo dostat a stejně tak počet spojů, kterými se pak lze dostat zpět. Tento počet spojů se pak může v průběhu času lišit a zpravidla tomu tak také je. Především je obvykle rozdíl mezi pracovním dnem a víkendovým dnem (popř. státním svátkem). Dále můžeme v některých oblastech zaznamenat odlišný počet spojů mimo letní sezonu a v letní sezoně (v případě Šumavy je významná i zimní sezona). Z těchto důvodů je třeba dostupnost veřejnou dopravou hodnotit z více pohledů a snažit se tak zhodnotit nejen dostupnost vztaženou k určitému pevně stanovenému datu, ale také zmapovat její kvalitu a odlišnosti v průběhu roku.

Ke zpracování všech zjištěných výsledků jsem použil geografický informační systém ArcGIS. Z geografické databáze ArcČR 500 jsem si nahrál polygonové téma sídel, které jsem ořízl podle již připraveného polygonového tématu chráněných krajinných oblastí. Do atributové tabulky nově vzniklého tématu jsem zapisoval všechny zjištěné hodnoty, na základě čehož jsem pak mohl vytvořit potřebné mapové výstupy.

7.2.1 Časová dostupnost

7.2.1.1 Popis způsobu hodnocení časové dostupnosti veřejnou dopravou

V první řadě se podobně jako u automobilové dopravy zaměřím na časovou dostupnost. Pro získání informací jsem využil webu *IDOS Jízdní řády*. Údaje o dostupnosti jsem si vyhledal pro každé sídlo, které se alespoň částí svého území nebo zcela nachází na území z některých zkoumaných oblastí. Při hodnocení jsem zpracovával zvláště údaje o časové dostupnosti pro pracovní dny a zvláště pro víkendové dny. K hodnocení byly využity údaje platné pro středu 15. března 2017 a sobotu 18. března 2017, tedy pro dny z období mimo letní sezonu, a dále údaje platné pro středu 12. července 2017 a sobotu 15. července 2017, tedy pro dny v letní sezoně. Situace v zimní sezoně podrobně zkoumána nebyla, protože rozdíly lze zaznamenat pouze na Šumavě a mají víceméně stejnou podobu jako rozdíly, které lze zaznamenat v sezoně letní. Při hodnocení časové dostupnosti jsem si vždy vyhledal všechna spojení, kterými se lze dostat z Plzně

do daného sídla a která splňovala podmínku, že odjezd z Plzně byl nejdříve v 6 hodin ráno a příjezd do sídla byl nejpozději ve 14 hodin. Další podmínkou bylo, že lze přestupovat maximálně třikrát a cesta nesmí trvat déle než 5 hodin. Z nabízených spojení jsem si pak pro každé sídlo zaznamenal hodnotu časově nejlepšího spojení pro pracovní den a stejně tak pro víkendový den.

Pro sídla, do kterých nebylo možné se veřejnou dopravou vůbec dostat, byla časová dostupnost vypočítána tak, že jsem vyhledal nejbližší sídlo, do kterého se dostat dalo, a zaznamenal si hodnotu pro toto sídlo. Následně jsem si zjistil vzdálenost mezi těmito sídly a vypočítal si, za jak dlouho ji lze překonat chůzí o rychlosti 4 km/h. Vypočtenou hodnotu jsem pak přičetl k již zaznamenané hodnotě.

Období mimo letní sezonu a v letní sezoně jsem v případě časové dostupnosti nerozlišoval, protože časové rozdíly jako takové jsou minimální a ve většině případů vůbec žádné. Významné rozdíly by bylo možné zaznamenat pouze v místech, do kterých běžně není žádné spojení, ale v letní sezoně ano. Příkladem mohou být některá sídla v Českém lese, kterými o letních víkendech projíždějí cyklobusy. Období mimo letní sezonu a v letní sezoně bude pak rozlišováno až při hodnocení počtu spojů, kde už má rozlišení větší význam.

7.2.1.2 Zhodnocení časové dostupnosti veřejnou dopravou

V následující mapě můžeme vidět časovou dostupnost veřejnou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava o víkendových dnech. V mapě jsou navíc zobrazeny dálnice, silnice I. třídy a železnice.

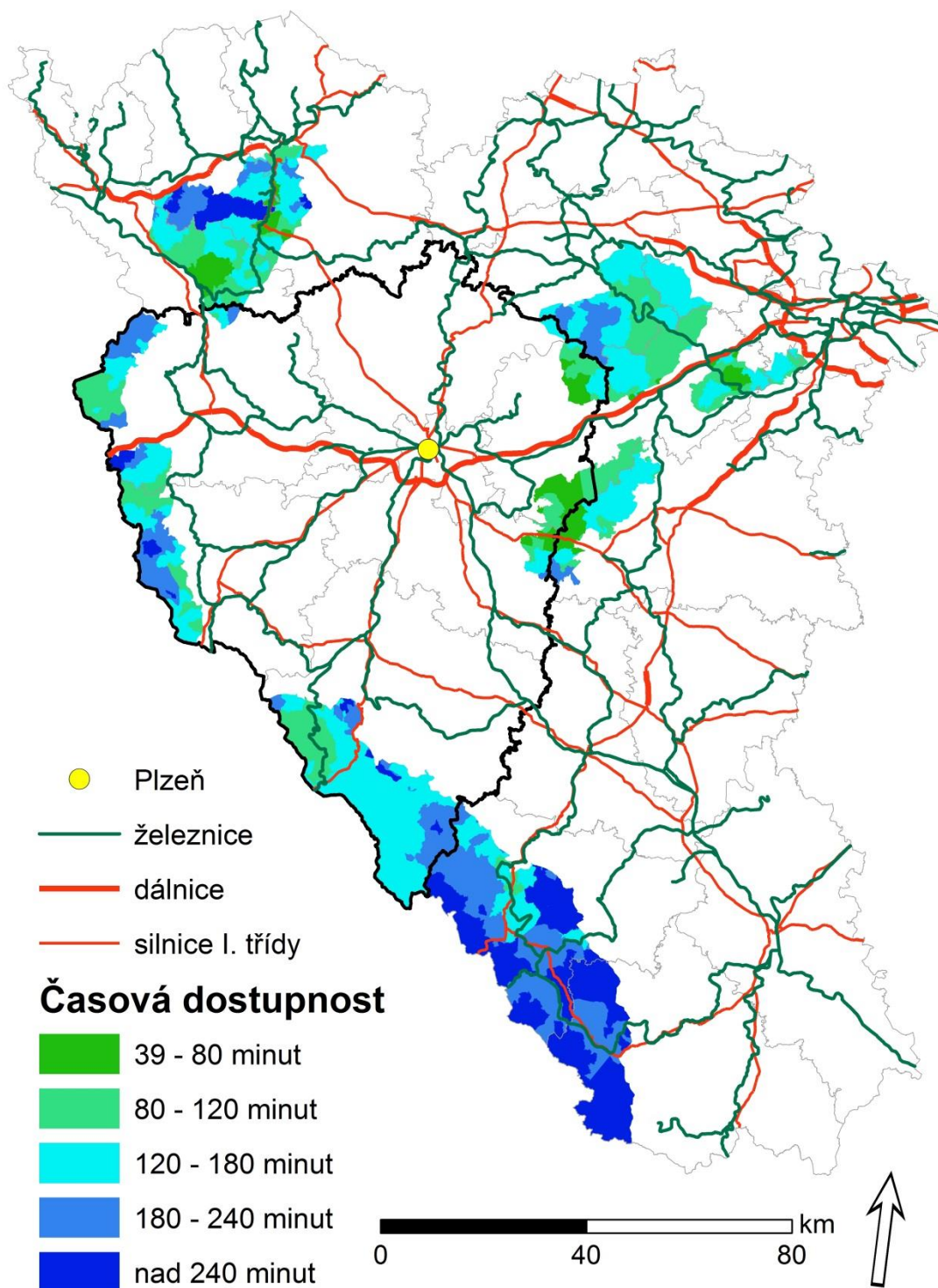
Nejlepší dostupnost veřejnou dopravou (39–80 minut) je díky malé vzdálenosti od Plzně v severozápadní části CHKO Brdy a v jihozápadní části CHKO Křivoklátsko. Dále je takto dobrá dostupnost vázána na hlavní železniční trať vedoucí z Chebu přes Plzeň do Prahy (lze tedy zmínit například Mariánské Lázně či Beroun) a na silnici č. I/49, jež vede z Plzně do Karlových Varů. Pro zajímavost lze uvést, že vůbec nejlepší dostupnost veřejnou dopravou v rámci našeho zkoumaného území má Mirošov, kam se lze z Plzně dostat za 39 minut.

Na výše zmiňovaná místa navazují další území s dostupností od 80 do 120 minut. V případě CHKO Brdy je to především severní část a zbývající sídla v západní části. V CHKO Český kras se jedná o sídla, přes která vede železniční trať a nebo jsou v její těsné blízkosti. Podobně je na tom CHKO Křivoklátsko, kde má význam železniční trať

vedoucí z Berouna do Rakovníka. Ve Slavkovském lese je to pak kromě již zmiňované silnice č. I/49 také železniční trať z Mariánských Lázní do Bečova nad Teplou. Nejbližší a zároveň jediná železniční trať, která má význam pro CHKO Český les vede z Domažlic přes Bělou nad Radbuzou a Tachov do Plané u Mariánských Lázní. Lepší dostupnost zde také najdeme v místech asi 20 kilometrů severně od dálnice D5 a také 20 kilometrů jižně, což je dáno již zmiňovanými cyklobusy, které sem jsou vypravovány od května do září vždy o víkendech a svátcích. Na Šumavě se lze do 120 minut dostat pouze na Železnorudsko a to díky vlakovému spojení.

V intervalu od 120 do 180 minut se lze dostat do zbývajících částí CHKO Brdy a CHKO Český kras, stejně tak na většinu území CHKO Křivoklátsko a Slavkovský les. Určitý problém lze zaznamenat v CHKO Český les, kam se lze o víkendech dostat pouze zmiňovaným vlakem nebo cyklobusy. Z těchto nejlépe dostupných míst již je tedy nutné pokračovat dál vlastními silami, a proto se dostupnost směrem k hranicím rychle zhoršuje. Na Šumavě je pak v časovém rozmezí 2 až 3 hodiny dostupná většina území, jež se ještě administrativně nachází v Plzeňském kraji. Šumava nemá díky vysoké návštěvnosti problémy s dopravním spojením, ale díky zvyšující se vzdálenosti od Plzně a reliéfu se jedná o spojení časově náročnější.

V dalších intervalech od 180 do 240 minut a nad 240 minut jsou již zpravidla zahrnuta pouze sídla, která nejsou dostupná veřejnou dopravou. V jižní části Šumavy je to pak dáno vzdáleností. Z pohledu časové dostupnosti veřejnou dopravou lze říct, že tyto oblasti již nemají pro jednodenní rekreaci prakticky žádný potenciál. Málokdo by byl asi ochotný strávit na cestě do vybraného místa a zase zpět více než 3 hodiny (dohromady tedy více než 6 hodin), což je navíc v námi zkoumaných územích spojeno i s mnohými přestupy. Především ale zpravidla platí, že čím déle musí návštěvník cestovat, tím méně mu zbývá času na samotnou rekreaci. Z tohoto pohledu tedy především jihočeská část Šumavy nemusí být vůbec hodnocena, nicméně nebylo by vhodné Šumavu rozdělovat na menší části, a proto je i přes takové výsledky hodnocena jako celek.



Obrázek 5: Časová dostupnost veřejnou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava o víkendových dnech

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2017, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2017 a IDOS Jízdní řády 2017

V závěru této části bych chtěl krátce zmínit, že časová dostupnost veřejnou dopravou v pracovní dny je samozřejmě lepší, ale pouze v některých místech. Obvykle se to týká sídel, která jsou v pracovní dny dostupná, ale o víkendech ne. Naopak u sídel, přes která vedou železnice nebo se nachází na hlavních dopravních komunikacích, není zpravidla rozdíl žádný. Jelikož je předpoklad, že pro jednodenní rekreaci mají větší potenciál víkendové dny, bylo více pozornosti věnováno právě jim.

V příloze B najdeme mapu zobrazující časovou dostupnost veřejnou dopravou o víkendových dnech v porovnání s časovou dostupností veřejnou dopravou v pracovních dnech z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava. Jako „výrazně lepší dostupnost“ jsou označeny oblasti, kde je o víkendových dnech dostupnost v porovnání s pracovními dny lepší o více než 30 minut. Jedná se především o dvě oblasti v CHKO Český les, kde je rozdíl způsoben několikrát zmiňovanými cyklobusy. Jako „lepší dostupnost“ jsou označeny oblasti, kde rozdíl činí maximálně 30 minut. Podobně je tomu u oblastí označených jako „výrazně horší dostupnost,“ kde je naopak o víkendových dnech dostupnost v porovnání s pracovními dny horší o více než 30 minut a „horší dostupnost,“ kde je opět rozdíl maximálně 30 minut.

7.2.2 Počet spojů veřejnou dopravou

7.2.2.1 Popis způsobu hodnocení počtu spojů veřejnou dopravou

Kromě časové dostupnosti je v případě veřejné dopravy velmi významný také počet spojů a to jak pro cestu na místo, tak i pro cestu zpět. Význam počtu spojů dle mého názoru spočívá především v možnosti výběru. Například pokud si chce návštěvník udělat v dané lokalitě celodenní výlet, nejspíše mu bude vyhovovat, když bude moct z Plzně vyrazit třeba již v 6 hodin ráno. Naopak pokud někdo bude chtít vyrazit na krátkou procházku, může mu klidně stačit, když z Plzně pojedou až před polednem. Pokud tedy do nějaké lokality jede třeba jediný vhodný spoj v 10 hodin, je jasné, že to nemůže vyhovovat všem potenciálním návštěvníkům. Stejně tak větší počet spojů pro cestu zpět je velmi důležitý.

Informace o počtu spojů byly též získávány z webu *IDOS Jízdní řády* a byly také zpracovány pro každé sídlo, které se alespoň částí svého území nebo zcela nachází na území z některých zkoumaných oblastí. Stejně tak byly informace vyhledávány

pro středu 15. března 2017, sobotu 18. března 2017, středu 12. července 2017 a sobotu 15. července 2017.

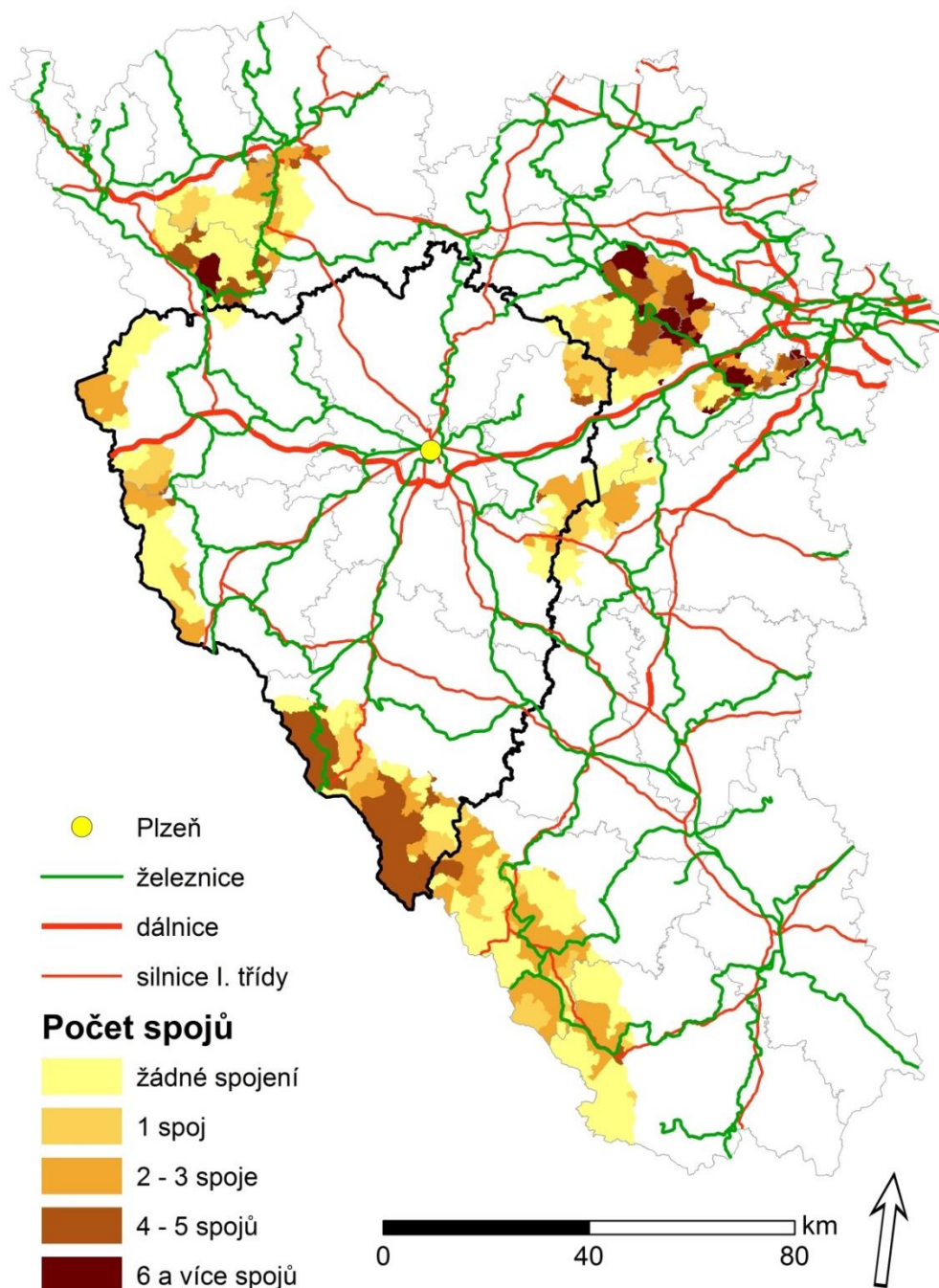
Pro zařazení nabízených spojení mezi ta vhodná bylo nutné splnit několik podmínek. Nejdůležitější podmínkou bylo, že při cestě do vybrané lokality musí být odjezd z Plzně po 6. hodině ráno a příjezd do lokality nejpozději ve 14 hodin. Při cestě zpět musel být odjezd z vybrané lokality po 12. hodině a příjezd do Plzně nejpozději ve 20 hodin. Je samozřejmě možné, že někteří návštěvníci mohou na cestu vyrazit ještě dřív či se vrátit ještě později, ale předpokládá se, že většina návštěvníků cestuje v těchto časových intervalech. Také byly záměrně zvoleny stejně dlouhé časové intervaly, aby pak bylo možné je porovnat. Dále muselo vyhledané spojení splňovat, že netrvá déle než 5 hodin a při cestě se přestupuje maximálně třikrát. V neposlední řadě byla vyřazena ta spojení, která sice vyhledávač nabízel, ale logicky nedávala smysl. Příkladů lze uvést mnoho: Například může k takové situaci dojít, když jsou nabízena dvě možná spojení s odjezdem z Plzně v prakticky ve stejný čas, ale jedním spojením cesta trvá výrazně delší dobu. Je tedy jasné, že takové spojení pro obyvatele Plzně nemá smysl a zvolí to druhé, časově kratší. Dále lze uvést ještě situaci, kdy jsou nabízena dvě možná spojení s odjezdem z Plzně prakticky ve stejný čas, dokonce i v podobný čas dorazí na místo, ale při jedné cestě se musí dvakrát či ještě vícekrát přestupovat v porovnání s druhým spojením.

7.2.2.2 Zhodnocení počtu spojů veřejnou dopravou

V následující mapě můžeme vidět počet spojů veřejnou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava o víkendových dnech v letní sezoně. Mapa je opět doplněna o dálnice, silnice I. třídy a železnice.

Můžeme se všimnout, že až na výjimky se sídla, která nemají žádné spojení, nachází mimo tyto dopravní komunikace. Je důležité zmínit, že sídel, která nemají o víkendových dnech žádné spojení, je více než polovina z celkového počtu! V návaznosti na tato sídla jsou různě rozmístěna další sídla s jedním spojením, což také není zcela uspokojivý stav. Sídla se dvěma až třemi spoji najdeme již spíše v blízkosti hlavních dopravních komunikací či přímo na nich. Takový počet spojů již může, ale také nemusí vyhovovat. Záleží především na vzdálenosti. V případě jihočeské části Šumavy je třeba zmínit, že počet spojů je zde zejména v letní sezoně vysoký, ale pro cestu z Plzně jich je vhodných minimum. Poměrně vysoký počet spojů (4–5) je charakteristický pro nejvýznamnější šumavské destinace na území Plzeňského kraje.

Vůbec nejvyšší počet spojení pak mají sídla, kterými prochází hlavní železniční trať Cheb – Plzeň – Praha, ale také sídla na železniční trati Beroun – Rakovník. Například do Berouna lze využít až 12 různých spojů. Vysoký počet spojů ve východní části CHKO Křivoklátsko a CHKO Český kras je pak dán blízkostí Prahy.



Obrázek 6: Počet spojů veřejnou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava o víkendových dnech v letní sezoně

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2017, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2017 a IDOS Jízdní řády 2017

Pokud bychom chtěli porovnat počet spojů v pracovní dny s počtem spojů o víkendových dnech, zjistili bychom, že v pracovní dny samozřejmě ubyde sídel, do kterých se nelze veřejnou dopravou dostat, nicméně do těchto sídel se lze obvykle dostat stejně pouze jedním spojem, mnohdy navíc za obtížných podmínek. Ještě více spojů pak v pracovní dny vede do sídel v blízkosti Prahy. Další velká skupina sídel má stejný počet spojů v pracovní dny i o víkendových dnech. Sídla s méně spoji v pracovní dny než o víkendových dnech můžeme ve větším množství najít pouze v centrální části Šumavy, tedy v oblasti zaměřené především na cestovní ruch.

Při porovnání počtu spojů o víkendových dnech mimo letní sezonu a v letní sezoně zjistíme, ve kterých oblastech je kvůli letní sezoně navýšen počet vypravovaných spojů. Takové porovnání můžeme vidět v mapě, která tvoří Přílohu C. Pouze do minimálního počtu sídel je veden menší počet spojů. Na většině zkoumaného území pak nedochází k žádné změně. Zajímavé je pak sledovat, ve kterých oblastech je počet spojů v letní sezoně vyšší. V případě Šumavy se opět jedná o Železnorudsko, centrální Šumavu a v jižní části se jedná o oblast kolem Lipna. V CHKO Český les jsou to lokality, kterými projíždějí cyklobusy. V CHKO Slavkovský les se jedná o Mariánskolázeňsko a okolí Horního Slavkova a v CHKO Křivoklátsko je to přímo okolí Křivoklátku. V mnohých případech tedy hovoříme o lokalitách, jež jsou všeobecně považovány za turisticky atraktivní.

Pokud bychom chtěli porovnat počet spojů v pracovní dny mimo letní sezonu a v letní sezoně, získali bychom prakticky totožnou mapu, jakou máme pro víkendové dny. Jediným rozdílem je, že v pracovní dny v letní sezoně nedochází k navýšení počtu spojů v CHKO Český les a v CHKO Křivoklátsko u těch lokalit, u nichž jsme zaznamenali navýšení v případě víkendových dnů.

V závěru této části ještě porovnám, jak se liší počet spojů pro cestu z Plzně do daného místa s počtem spojů pro cestu zpět do Plzně. V Příloze D si můžeme prohlédnout mapu, která zobrazuje porovnání počtu spojů veřejnou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava a zpět do Plzně pro pracovní dny mimo letní sezonu. Z mapy vyplývá, že pro cestu zpět si návštěvník obvykle může vybrat z vyššího počtu spojů než při cestě na dané místo. Nejčastěji je to právě o jeden spoj více, v některých lokalitách je situace ještě lepší. Dále existuje mnoho lokalit se stejným počtem spojů jak pro cestu tam, tak i pro cestu zpět, nicméně v těchto lokalitách jsou zahrnuty i sídla, která nejsou dostupná veřejnou dopravou vůbec,

a nemůže u nich tedy k žádnému rozdílu dojít. Nižší počet spojů pro cestu zpět byl zaznamenán pouze u několika málo sídel.

Pokud bychom takto porovnávali situaci o víkendových dnech, zjistíme, že nejčastěji k žádné změně nedochází, což je ale opět dáno především velkými množstvími sídel, jež jsou o víkendových dnech veřejnou dopravou nedostupná. Vyšší počet spojů pro cestu zpět pak zaznamenáme především na Železnorudsku a v centrální části Šumavy a dále při železniční trati Beroun – Rakovník. Nižší počet spojů pak lze zaznamenat opět pouze u několika málo sídel.

Při porovnání počtu spojů pro cestu z Plzně do daného místa s počtem spojů pro cestu zpět do Plzně v letní sezoně bychom dostali prakticky stejné výsledky, jaké byly výše popsány pro období mimo letní sezonu.

7.3 Porovnání dopravní dostupnosti automobilovou a veřejnou dopravou

Po zhodnocení dopravní dostupnosti jak automobilovou tak veřejnou dopravou by bylo vhodné oba druhy dopravy mezi sebou porovnat. Byl tedy zjišťován časový rozdíl mezi těmito druhy dopravy. Jelikož se předpokládá, že pro jednodenní rekreaci mají vyšší potenciál víkendové dny, porovnal jsem časovou dostupnost automobilovou dopravou s časovou dostupností veřejnou dopravou o víkendových dnech.

Porovnání jsem opět provedl pomocí geografického informačního systému ArcGIS. Polygonové téma časové dostupnosti veřejnou dopravou o víkendových dnech jsem pomocí funkce *Polygon to Raster* převedl na rastrový formát. Následně jsem použil funkci *Raster Calculator* a od hodnot rastrového tématu časové dostupnosti veřejnou dopravou o víkendových dnech jsem odečetl hodnoty rastrového tématu časové dostupnosti automobilovou dopravou, čímž mi vzniklo nové téma zobrazující rozdíl mezi těmito druhy dopravy.

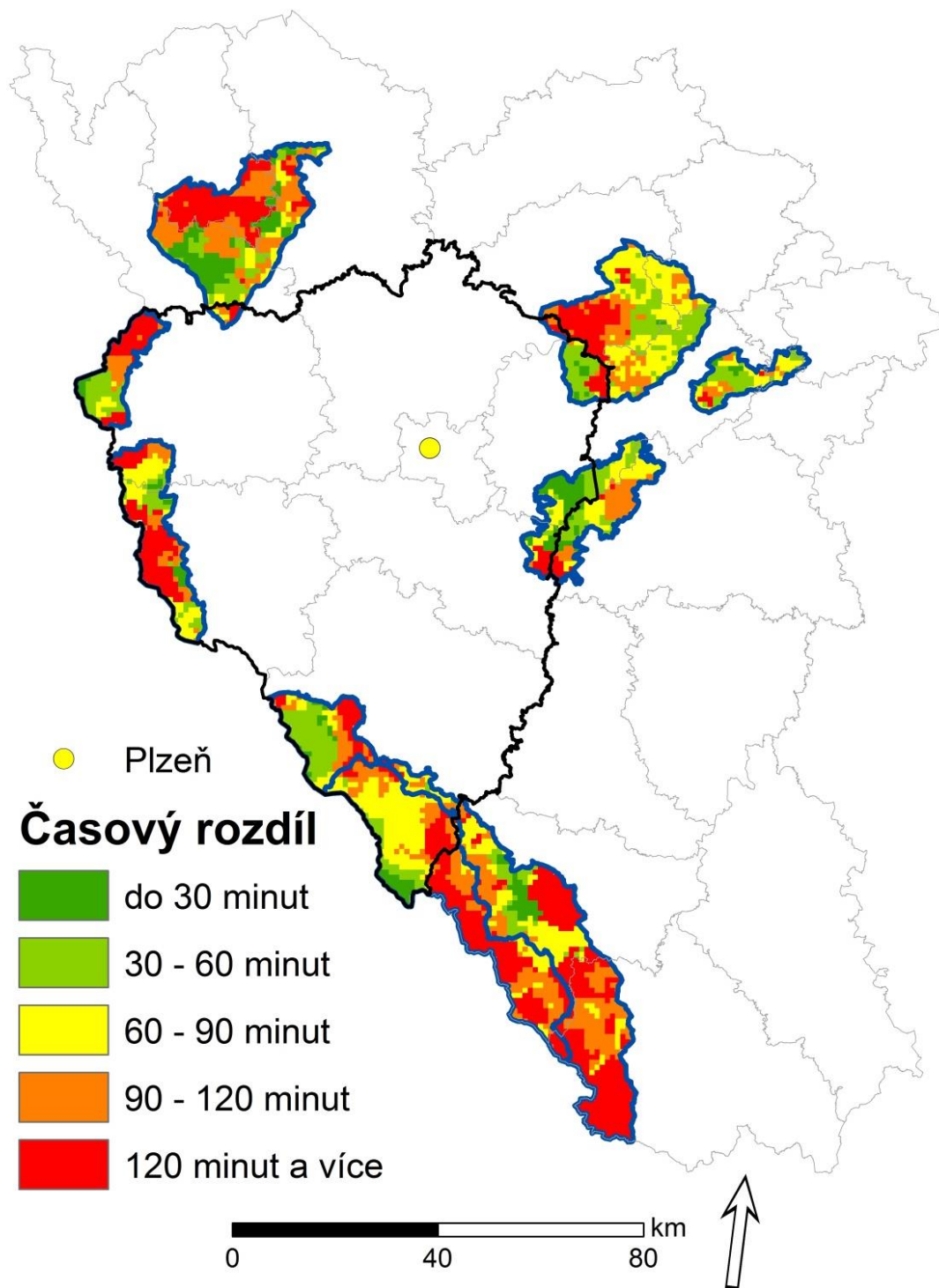
V následující mapě můžeme vidět zjištěný výsledek. Prakticky celé území je časově lépe dostupné automobilovou dopravou, což se ale předpokládalo. Výjimku tvoří pouze Mariánské Lázně, kam se lze o pár minut lépe dostat veřejnou dopravou. Důležité je tedy sledovat, jak velký časový rozdíl mezi dostupností automobilovou dopravou a veřejnou dopravou je.

Nejmenší časové rozdíly (do 30 minut nebo 30–60 minut) najdeme zpravidla v místech, kterými vedou železniční tratě. Jedná se tedy o již zmiňované Mariánskolázeňsko v CHKO Slavkovský les, CHKO Český kras (železniční trať Cheb – Plzeň – Praha),

východní část CHKO Křivoklátsko (trať Beroun – Rakovník), Železnorudsko na Šumavě (trať Plzeň – Železná Ruda), částečný vliv je také v nejuvýchodnější části CHKO Český les. Nízký rozdíl v severozápadní části CHKO Brdy je dán především nízkou vzdáleností od Plzně. Do těchto míst obvykle vede i vyšší počet spojů veřejnou dopravou a její využití tak zde má svůj potenciál.

Oblasti s časovým rozdílem 60–90 minut zpravidla navazují na předchozí oblasti. Lze zmínit především oblast centrální části Šumavy. U míst s takovým rozdílem již bude zřejmě převažovat využití automobilové dopravy. Nemusí tomu tak ale být vždy. Záleží především na způsobu rekreace a dalších podmínkách.

U oblastí s časovým rozdílem 90–120 minut či s ještě vyšším rozdílem již lze předpokládat, že dopravní dostupnost veřejnou dopravou je natolik složitá a časově náročná, že při návštěvě takových lokalit zcela převládá využití automobilové dopravy. Takto vysoký časový rozdíl je zpravidla způsoben tím, že se do míst veřejnou dopravou nelze vůbec dostat, v případě jihočeské části Šumavy má významný vliv také vyšší vzdálenost od Plzně.



Obrázek 7: Časový rozdíl mezi dopravní dostupností veřejnou dopravou a automobilovou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2017, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2017 a IDOS Jízdní řády 2017

8 Subjektivní hodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně

Při subjektivním hodnocení bude využito názorů samotných obyvatel Plzně pomocí dotazníkového šetření. Dotazníkové šetření si především klade za úkol zjistit, jaké zkušenosti s jednodenní rekreací v chráněných krajinných oblastech respondenti mají a zároveň jaké jsou jejich preference. Tím by se mělo zjistit a zhodnotit jaké další faktory významně ovlivňují výběr lokality pro jednodenní rekreaci. Celé hodnocení pak bude ještě doplněno a porovnáno se zkušenostmi, které získám přímo v terénu a to za pomoci mojí vlastní návštěvy a rozhovorů v infocentrech.

Struktura otázek v dotazníkovém šetření, resp. jejich zaměření bylo částečně inspirováno následujícími pracemi: *Outdoor recreation and place attachment: Exploring the potential of outdoor recreation within a UNESCO Biosphere Reserve* (BEERY, JÖNSSON, 2017) a *Weekend visitors' views and perceptions at an urban national forest park of Cyprus during summertime* (KARANIKOLA a kol., 2017).

V obou zmiňovaných pracích je k hodnocení výsledků využito dotazníkové šetření. První práce (BEERY, JÖNSSON, 2017) je zaměřena na hodnocení potenciálu rekreace ve volné přírodě v biosférické rezervaci UNESCO. Konkrétním příkladem, na kterém je hodnocení aplikováno, je *Kristianstad Vattenrike Biosphere Area* ve Švédsku. Otázky v použitém dotazníkovém šetření kromě základních informací o respondentech zjišťují, kdy respondenti obvykle svojí rekreaci uskutečňují (pracovní den/víkend, dovolená či prázdniny) a dále je zjišťováno, které faktory respondenty motivují k návštěvě biosférické rezervace.

Druhá zmiňovaná práce (KARANIKOLA a kol., 2017) hodnotí názory a postřehy víkendových návštěvníků městského národního lesoparku na Kypru v průběhu letního období. Konkrétně se jedná o *The urban National Forest Park of Athalassa*. Význam práce spočívá v tom, že území hodnotí z pohledu krátkodobé rekreace. V použitém dotazníkovém šetření měli respondenti za úkol zhodnotit, jak jsou v městském národním lesoparku spokojeni s jednotlivými realizačními faktory.

Ve vlastním dotazníkovém šetření, jež je použité v této bakalářské práci, se jedná převážně o uzavřené, případně polouzavřené otázky. Pouze jedna otázka je otevřená. První otázka zjišťovala, jak dlouho daný respondent žije v Plzni. Dále bylo postupně zjišťováno, jakou zkušenost s jednodenní rekreací respondent má, co ho inspiruje

při výběru lokality, jaký obvykle volí způsob dopravy, jaký je účel jeho návštěv a který den v týdnu obvykle takový jednodenní výlet uskuteční. V další části respondent hodnotil, jak důležité jsou pro něj uvedené faktory při výběru lokality pro jednodenní výlet. Z větší části se jednalo o hodnocení realizačních faktorů (např. dopravní dostupnost), ale byly hodnoceny i některé faktory subjektivního charakteru (důležitost hodnocení lokality nezávislými zdroji a zkušenost z předchozí návštěvy). V následující části respondent uvedl chráněnou krajinnou oblast včetně konkrétní lokality, do které si udělal jednodenní výlet naposledy a zhodnotil, jak byl při tomto výletu spokojen s uvedenými realizačními faktory. V poslední části byly zjišťovány základní informace o respondentech (věk, pohlaví, sociální postavení). Vzor dotazníku, který respondenti vyplňovali, je uveden v příloze této bakalářské práce (Příloha E).

8.1 Výběr respondentů pro dotazníkové šetření vybrané skupiny obyvatel Plzně

Nutnou podmínkou, kterou musel splňovat každý respondent, bylo, že se jedná o obyvatele Plzně. Proto jsem se před samotným vyplněním dotazníku nejdříve každého respondenta zeptal, zda bydlí v Plzni. Pouze v případě kladné odpovědi bylo možné dotazník vyplnit.

Dále při výběru respondentů pro dotazníkové šetření byla především snaha, aby respondenti měli pokud možno zkušenosti s jednodenní rekreací a mohli mi tak vyplněním dotazníku předat zajímavé informace či postřehy (vyplnění dotazníku člověkem, který nikam necestuje, v tomto případě postrádá smysl, protože takový dotazník nemá pro hodnocení potenciálu zkoumaných území žádný přínos). Při takovém výběru respondentů se dá předpokládat, že budou zkresleny výsledky ohledně zkušeností obyvatel Plzně s jednodenní rekreací (průměrný respondent bude mít vyšší zkušenosti s jednodenní rekreací než průměrný obyvateľ Plzně), ale naopak budou díky tomu získány kvalitnější výsledky ohledně hodnocení dalších faktorů ovlivňujících výběr lokality pro jednodenní rekreaci apod.

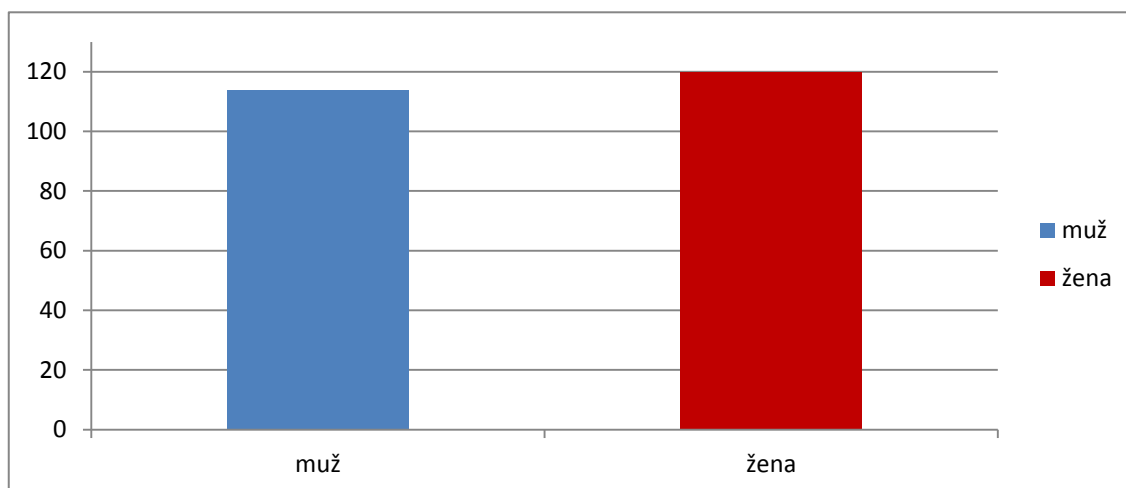
Respondenti dále byli vybíráni tak, aby věková struktura respondentů odpovídala věkové struktuře obyvatel Plzně.

8.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření vybrané skupiny obyvatel Plzně

Dotazníkové šetření probíhalo od července do října 2016 a to na rozhledně Chlum u Plzně. Volbou tohoto místa byl do jisté míry zajištěn výběr respondentů, jež mají vyšší zkušenosti s jednodenní rekreací. Rozhledna Chlum je turistickou atraktivitou, kterou navštěvují převážně obyvatelé Plzně nejčastěji při svých odpoledních procházkách. Tito návštěvníci zpravidla rádi navštěvují také další lokality více či méně vzdálené od Plzně a to včetně lokalit, které se nachází na území námi zkoumaných chráněných krajinných oblastí.

8.2.1 Základní informace o respondentech

Do dotazníkového šetření se zapojilo celkem 234 respondentů. Z celkového počtu bylo 114 mužů (48,7 %) a 120 žen (51,3 %).

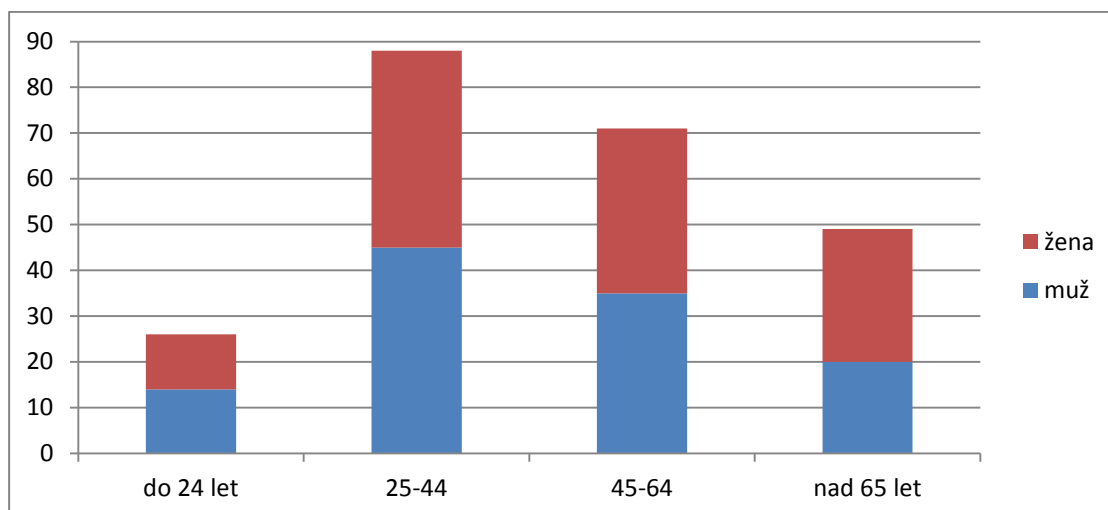


Obrázek 8: Struktura respondentů podle pohlaví

Zdroj: vlastní zpracování

Respondenti byli v dotazníkovém šetření rozděleni do následujících čtyř věkových skupin: do 24 let, 25–44 let, 45–64 let, nad 65 let. V případě věkové skupiny do 24 let je počítáno s tím, že každému respondentovi bylo více než 15 let, což je významné kvůli porovnání s věkovou strukturou obyvatel Plzně

Věkovou skupinu do 24 let tvoří 26 respondentů, z toho bylo 14 mužů a 12 žen. Věková skupina 25–44 let je složena z 88 respondentů (45 mužů a 43 žen), v další skupině 45–64 let je 71 respondentů (35 mužů a 36 žen) a do skupiny nad 65 let patří 49 respondentů (20 mužů a 29 žen).



Obrázek 9: Struktura respondentů podle věku

Zdroj: vlastní zpracování

Jelikož ve Veřejné databázi Českého statistického úřadu není k dispozici podrobná věková struktura pro jednotlivé obce, byla věková struktura respondentů porovnána s věkovou strukturou obyvatel okresu Plzeň-město (k 31.12.2015). Jelikož 90 % obyvatel okresu Plzeň-město jsou zároveň obyvateli Plzně, lze předpokládat, že věková struktura těchto dvou jednotek je prakticky stejná. Z následující tabulky můžeme vidět, že se rozdíl mezi věkovou strukturou respondentů a obyvateli okresu Plzeň-město u jednotlivých věkových skupin pohybuje kolem jednoho procenta. Vyšší rozdíl je pouze u věkové skupiny nad 65 let, kde rozdíl činí 2,4 %.

Tabulka 6: Srovnání věkové struktury respondentů s věkovou strukturou obyvatel okresu Plzeň-město (k 31.12.2015)

věková skupina	Plzeň-město			Respondenti			Rozdíl		
	muži	ženy	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy	celkem
do 24 let	5,0%	4,9%	9,9%	6,0%	5,1%	11,1%	0,9%	0,2%	1,2%
25-44	18,8%	17,9%	36,7%	19,2%	18,4%	37,6%	0,4%	0,5%	0,9%
45-64	14,8%	15,3%	30,1%	15,0%	15,4%	30,3%	0,2%	0,1%	0,3%
nad 65 let	9,8%	13,5%	23,3%	8,5%	12,4%	20,9%	-1,2%	-1,1%	-2,4%
celkem	48,4%	51,6%	100,0%	48,7%	51,3%	100,0%	0,3%	-0,3%	0,0%

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ČSÚ 2017

Dále bylo zjišťováno aktuální sociální postavení respondentů. Celkem 122 z nich (52,1 %) byli zaměstnanci, 60 respondentů (25,6 %) tvořili senioři, dále dotazník vyplňovalo 20 (8,5 %) studentů, 14 (6 %) matek/otců na rodičovské dovolené,

12 (5,1 %) podnikatelů a 6 (2,6 %) respondentů uvedlo možnost jiné. Graf znázorňující strukturu respondentů podle aktuálního sociálního postavení najdeme v příloze F.

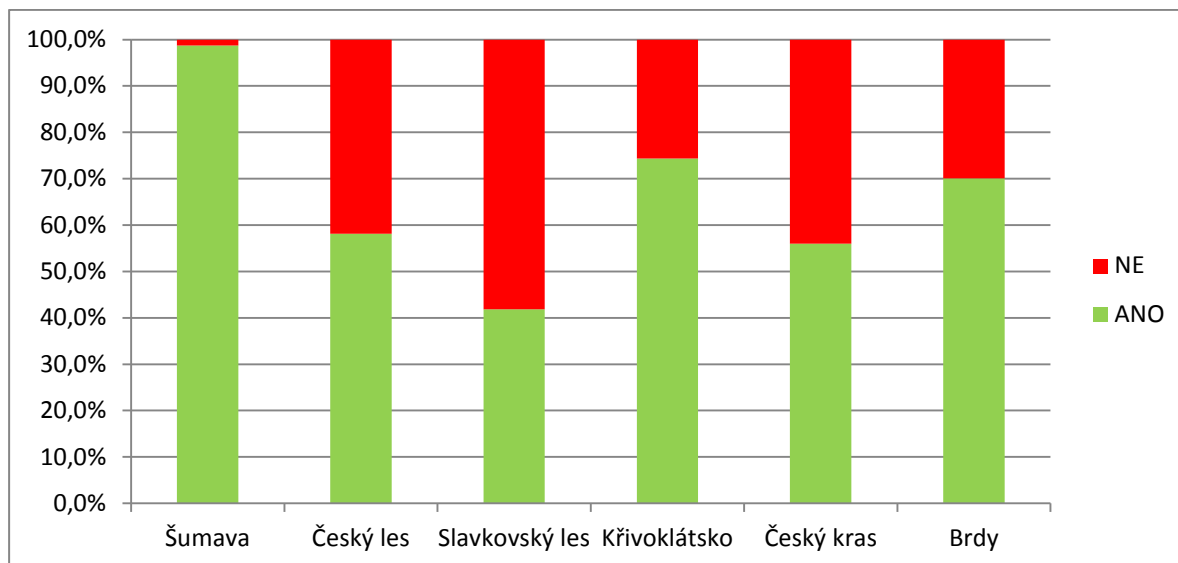
Většina respondentů žije v Plzni více než 21 let. Tuto možnost uvedlo celkem 171 respondentů (73,1 %). Dalších 51 respondentů (21,8 %) žije v Plzni 6–20 let a 12 respondentů (5,1 %) žije v Plzni méně než 6 let. Graf zobrazující vyhodnocení této otázky tvoří přílohu G.

8.2.2 Zkušenost s jednodenní rekreací

Zkušenost s jednodenní rekreací byla hodnocena pomocí otázky, ve které respondenti uváděli, zda si někdy do námi zkoumaného území udělali jednodenní výlet či nikoliv. Kromě zkoumaných území měli respondenti možnost uvést i další chráněnou krajinnou oblast, kterou v rámci jednodenní rekreace navštívili.

Z hodnocení jasně vyplývá, že prakticky každý respondent (98,7 %) si už někdy udělal jednodenní výlet na Šumavu. Je však nutné připomenout, že se zde hodnotí Šumava jako celek, tedy jako národní park a chráněná krajinná oblast dohromady. Poměrně dobře dopadlo také CHKO Křivoklátsko, které v rámci jednodenní rekreace navštívilo 74,4 % respondentů, a také CHKO Brdy, jež jako navštívené uvedlo 70,1 % respondentů. Do CHKO Český les si pak jednodenní výlet udělalo 58,1 % respondentů a do CHKO Český kras 56 %. Naopak jako nejméně známá se mezi respondenty jeví CHKO Slavkovský les, kterou jako navštívenou uvedlo pouze 41,9 % respondentů.

Jiné možnosti uváděli respondenti jen velmi minimálně. Lze tedy říci, že zkoumané území bylo vymezeno správně, protože se zde neobjevila žádná další chráněná krajinná oblast, která by byla respondenty uváděna častěji. Uvedeny zde byly pouze čtyřikrát (tj. 1,7 % respondentů) CHKO Český ráj, třikrát CHKO Třeboňsko, Broumovsko a Moravský kras, dvakrát CHKO Blanský les a České středohoří a další 4 chráněné krajinné oblasti byly uvedeny jedním respondentem. Všechny uvedené oblasti lze v rámci jednodenní rekreace navštívit, ale vzhledem k vysoké vzdálenosti je to již časově velmi náročné a jejich potenciál pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně je tedy minimální.



Obrázek 10: Návštěvnost respondentů v jednotlivých zkoumaných územích v rámci jednodenní rekreace

Zdroj: vlastní zpracování

U hodnocení zkušenosti respondentů s jednodenní rekreací je třeba zmínit dva základní faktory, které výsledky velmi ovlivňují. V první řadě je nutné znovu zopakovat, že pro dotazníkové šetření byli vybíráni respondenti, kteří pokud možno zkušenost s jednodenní rekreací mají. Lze tedy předpokládat, že návštěvnost obyvatel Plzně v jednotlivých zkoumaných územích v rámci jednodenní rekreace by byla o něco nižší. Výsledky nám ale i tak dávají celkem jasnou představu o tom, že prakticky každý obyvatel Plzně někdy navštívil Šumavu a naopak, že z námi zkoumaných území je pro ně nejméně známá CHKO Slavkovský les.

Velmi významně pak výsledky ovlivňuje samotné povědomí respondentů o tom, co chráněná krajinná oblast je a co není (resp. která lokalita se na území chráněné krajinné oblasti nachází a která už ne). Při hodnocení lokality, do které si respondent udělal jednodenní výlet naposledy (viz dále), jsou respondenty uváděny i lokality, které se již nachází mimo samotné chráněné území. Stejně tak jsou jistě lokality, které se v chráněném území nachází, ale respondent si to neuvědomuje (nedokáže si lokalitu s chráněným územím spojit). Jako příklad bych uvedl hrad Karlštejn, který se nachází v CHKO Český kras. Ačkoliv CHKO Český kras jako navštívený při jednodenní rekreaci uvedlo pouze 56 % respondentů, lze předpokládat, že při otázce, zda navštívili hrad Karlštejn, by jich kladnou odpověď volilo mnohem více. Naopak u CHKO Křivoklátsko, které uvedlo jako navštívené 74,4 % respondentů,

se lze domnívat, že takového výsledku tato oblast dosáhla díky tomu, že je pojmenována podle hradu Křivoklát. Podobně u CHKO Brdy se lze domnívat, že respondenti mají o této oblasti vyšší povědomí díky tomu, že se jedná o novou chráněnou krajinnou oblast a v průběhu roku 2016 mohli v médiích zaznamenat spoustu informací o jejím vyhlášení (resp. zrušení bývalého vojenského prostoru). O tom, že respondenti mají různé povědomí o chráněných krajinných oblastech, svědčí i to, že jako jinou navštívenou chráněnou krajinnou oblast při jednodenní rekreaci uváděli kromě existujících chráněných krajinných oblastí i národní parky (zde je třeba opět zmínit, že Šumava je hodnocena jako celek, tedy NP a CHKO dohromady, právě kvůli tomu, že lidé tyto pojmy nerozlišují) nebo neexistující pojmy. Z národních parků se jednalo o Krkonošský národní park (5 respondentů) a NP České Švýcarsko (2 respondenti). Z neexistujících pojmů se nejčastěji objevil pojem CHKO Krušné hory (9 respondentů), dále CHKO Doupovské hory (2 respondenti) a několik dalších pojmů, které se objevily pouze jednou.

8.2.3 Způsob výběru lokality pro jednodenní rekreaci

Další otázka zjišťovala, co respondenty inspiruje při výběru lokality pro jednodenní rekreaci. Respondenti měli na výběr ze tří možností a mohli uvést i další, přičemž možných bylo více odpovědí.

Nejvíce respondentů uvedlo, že je nejvíce inspiruje doporučení od známých. Tuto možnost označilo celkem 150 respondentů, což jsou téměř dvě třetiny všech dotazovaných (64,1 %). Dále 99 (42,3 %) respondentů uvedlo, že je inspirují webové stránky a 69 (29,5 %) jich označilo možnost média (tisk, TV, propagační materiály apod.). Z jiných možností stojí za zmínku vlastní iniciativa, kterou zde zmínilo 11 respondentů. Dále zde bylo uvedeno 8 dalších možností, které však byly zmiňovány zpravidla pouze jedním respondentem. Graf znázorňující vyhodnocení této otázky najdeme v příloze (Příloha H).

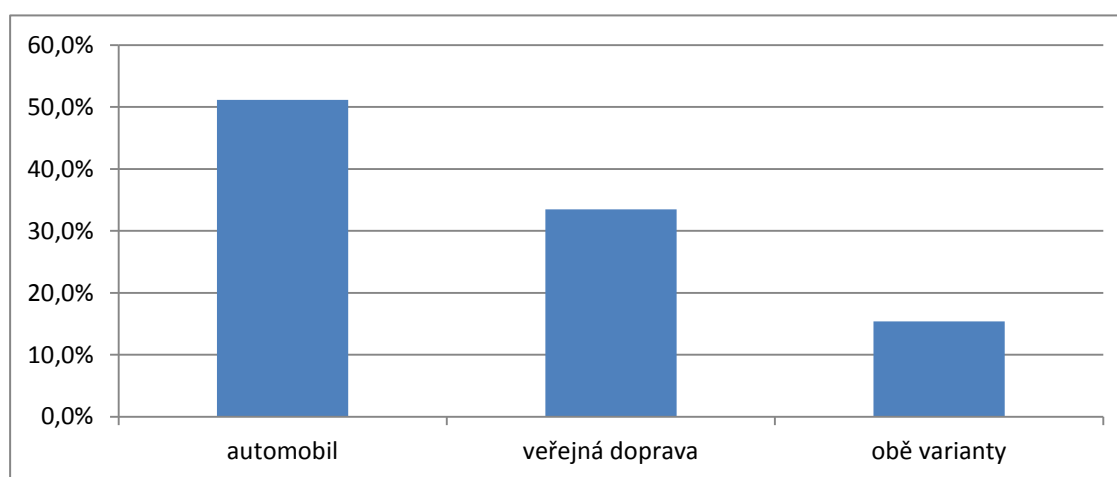
8.2.4 Způsob dopravy při jednodenní rekreaci

Jelikož pro jednodenní rekreaci je dopravní dostupnost velmi významná, je také dobré zjistit, jaký způsob dopravy potenciální návštěvníci obvykle volí.

Respondenti mohli jako obvyklý způsob dopravy zvolit automobilovou nebo veřejnou dopravu. Někteří z respondentů označovali obě varianty zároveň, protože ani jeden

ze způsobů dopravy u nich výrazně nepřevažoval. Naopak ale také 13 respondentů neoznačilo žádnou variantu.

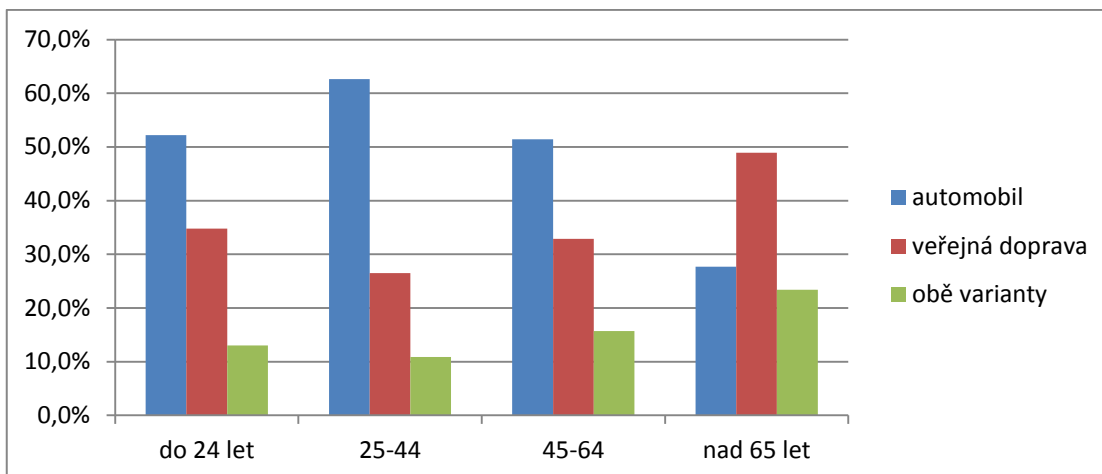
Z hodnocení vyplývá, že více než polovina respondentů, kteří u této otázky označili alespoň jednu variantu, se při jednodenním výletu do zvolené lokality a zpět obvykle dopravuje automobilem. Tuto variantu uvedlo celkem 113 (51,1 %) respondentů. Veřejnou dopravu jako obvyklý způsob dopravy volí 74 (33,5 %) respondentů a obě varianty zároveň uvedlo 34 (15,4 %) respondentů.



Obrázek 11: Způsob dopravy při jednodenní rekreaci

Zdroj: vlastní zpracování

Při podrobnějším hodnocení výsledků lze zjistit, že u věkových skupin do 24 let a 45–64 let je relativní využití jednotlivých způsobů dopravy prakticky shodné s relativními hodnotami získaných od všech respondentů. U respondentů ve věkové skupině 25–44 let je ještě o něco více využívána automobilová doprava (62,7 %). Ovšem u respondentů ve věkové skupině nad 65 let naopak převládá využití veřejné dopravy, což uvedlo 48,7 % respondentů z této věkové skupiny. Automobil jako obvyklý způsob dopravy uvádí pouze 27,7 % respondentů a obě varianty uvedlo 23,4 % respondentů. Nabízí se otázka, proč jsou u této věkové skupiny zaznamenány takto odlišné výsledky v porovnání s ostatními skupinami. Jedním z důvodů může být fakt, že zejména národní vlakový dopravce České dráhy poskytuje různé slevy pro seniory. Například osoby, jež jsou starší než 70 let, mohou při pořízení In Karty a nahrání aplikace IN Senior jezdit osobními a spěšnými vlaky zcela zdarma a v dalších vlacích mají slevu 50 %. Tuto aplikaci si mohou pořídit za 1490 Kč s platností na 1 rok nebo za 3990 Kč na 3 roky (*České dráhy, a.s.*). V případě alespoň občasného cestování je tak tato aplikace velmi výhodná.



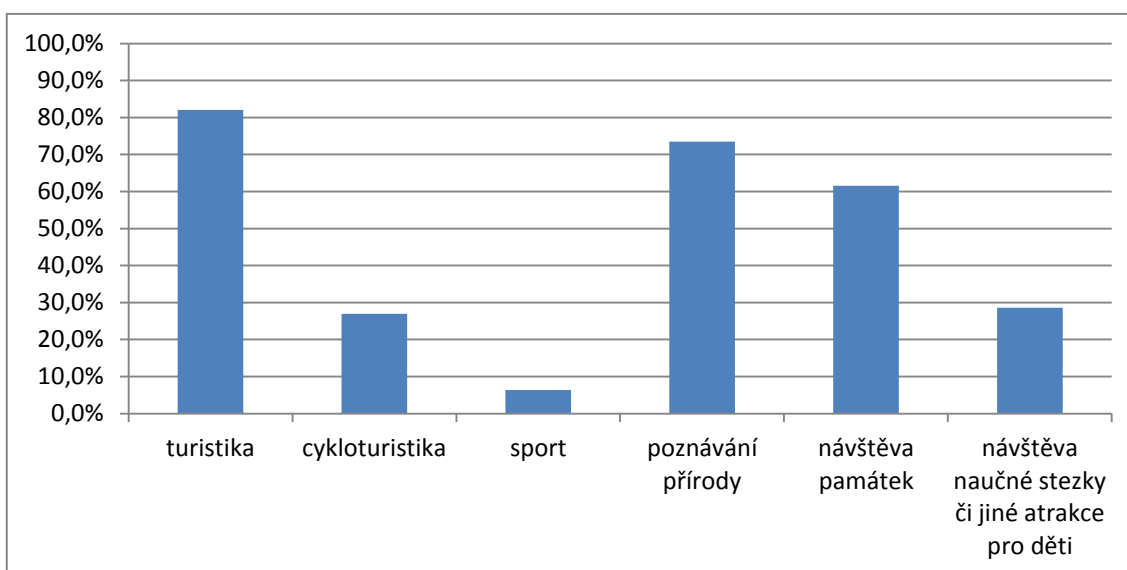
Obrázek 12: Způsob dopravy při jednodenní rekreaci dle věkových skupin

Zdroj: vlastní zpracování

8.2.5 Účel návštěvy

Účel návštěvy byl zjišťován pomocí otázky, kde respondenti vybírali z šesti připravených možností, přičemž možných bylo více odpovědí.

Nejčastěji respondenti uváděli, že účelem jejich návštěvy je turistika. Tuto možnost označilo celkem 192 respondentů, tedy 82,1 % všech dotazovaných. Následovala možnost poznávání přírody, kterou uvedlo 172 (73,5 %) respondentů, a návštěva památek (144, resp. 61,5 % respondentů). Výrazně méně pak byly uváděny možnosti návštěva naučné stezky či jiné atrakce pro děti (28,6 %), cykloturistika (26,9 %) a sport (6,4 %).



Obrázek 13: Účel návštěvy

Zdroj: vlastní zpracování

8.2.6 Obvyklý den v týdnu

Jelikož lze předpokládat, že jednodenní rekreace je realizována především o víkendu, respondenti v této otázce měli možnost označit následující tři varianty: sobota, neděle, jiný den. V některých případech respondenti označovali i více možností najednou. Zpravidla se jednalo o kombinaci soboty a neděle.

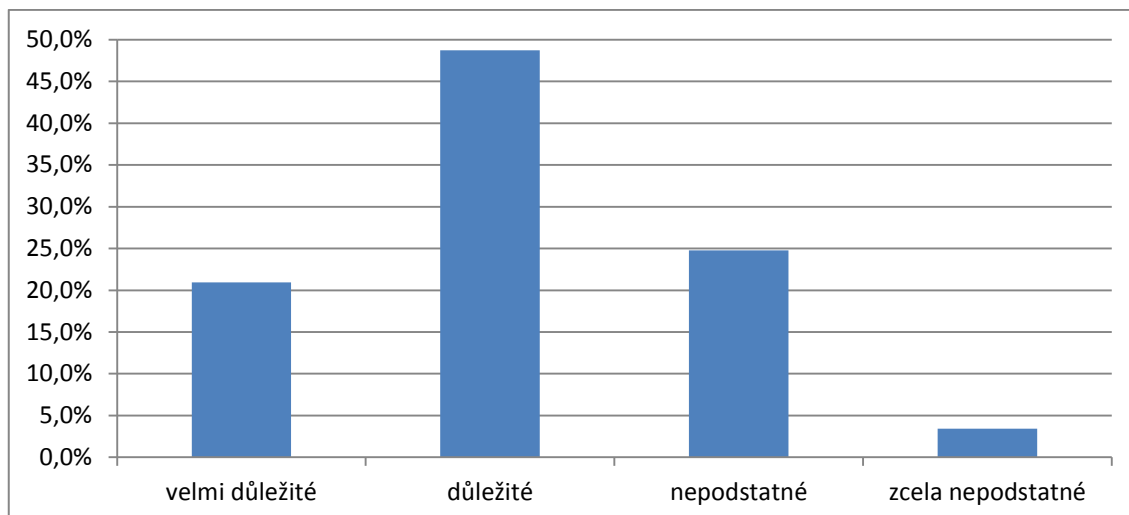
Z hodnocení jasně vyplynulo, že nejvýznamnějším dnem pro jednodenní rekreaci je sobota. Tento den v týdnu označilo celkem 216 respondentů, tedy téměř všichni dotazovaní (92,3 %). V porovnání s tímto dnem mají ostatní dny výrazně nižší význam. Dokonce i neděle byla označena pouze 48 respondenty (20,8 %). Jiný den pak zvolilo 29 respondentů, tedy 12,4 % dotazovaných. Výsledky v grafické podobě jsou prezentovány v příloze (Příloha I).

Porovnáme-li celkové výsledky s výsledky pro jednotlivé věkové skupiny, zjistíme, že i v případě věkové skupiny nad 65 let stále jednoznačně jako obvyklý den v týdnu převažuje sobota (81,6 %). Jedná se tak pouze o 10 % nižší hodnotu než u ostatních věkových kategorií. V případě jiných dnů pak u věkové skupiny nad 65 let zaznamenané o 18 % vyšší hodnotu (30,6 %).

8.2.7 Význam vybraných faktorů při výběru lokality pro jednodenní rekreaci

V další části dotazníkového šetření respondent hodnotil, jak důležité jsou pro něj uvedené faktory při výběru lokality pro jednodenní výlet. Respondent postupně hodnotil, jak významná pro něj je snadná dopravní dostupnost, kvalita a přítomnost restauračních zařízení, kvalita a přítomnost dalších služeb (např. infocentra, průvodcovské služby apod.), hustá síť značených tras, široká nabídka volnočasových aktivit, kladné hodnocení lokality nezávislými zdroji a zkušenost z předchozí návštěvy. Uvedené faktory byly vždy hodnoceny jako velmi důležité, důležité, nepodstatné nebo zcela nepodstatné.

Snadná dopravní dostupnost je z pohledu respondentů při výběru lokality pro jednodenní rekreaci důležitým faktorem. Celkem 49 dotazovaných (tj. 20,9 %) tento faktor označilo jako velmi důležitý. Dalších 114 respondentů (48,7 %) zvolilo možnost důležité, 58 (24,8 %) jich snadnou dopravní dostupnost hodnotilo jako nepodstatnou a pouze 8 respondentů (3,4 %) jako zcela nepodstatnou. Dalších 5 respondentů nevedlo žádnou možnost.

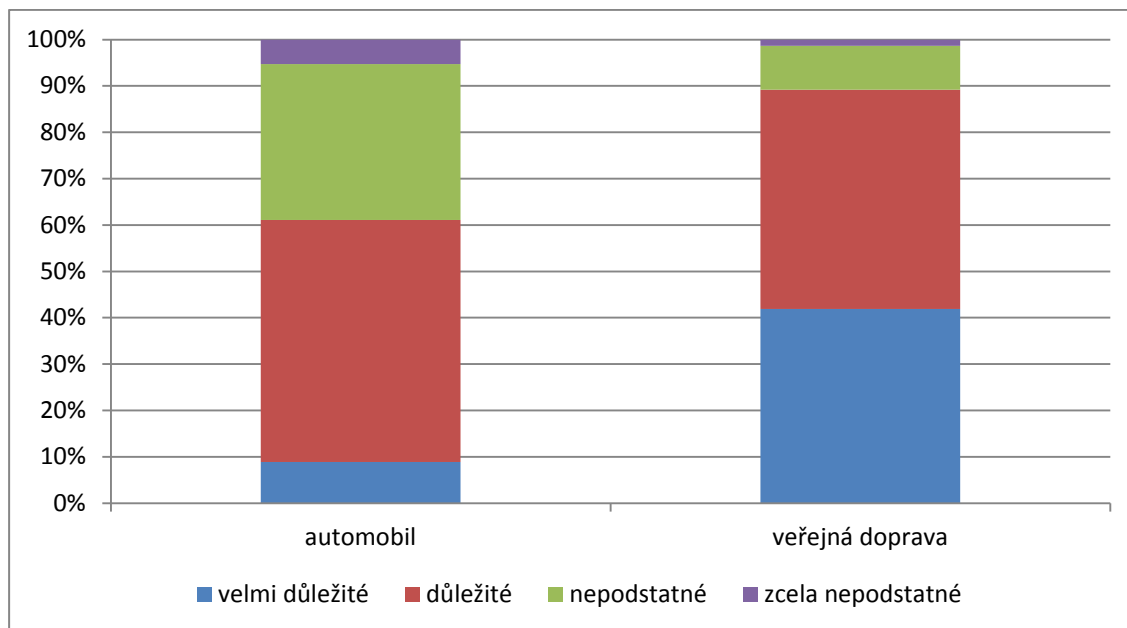


Obrázek 14: Význam snadné dopravní dostupnosti při výběru lokality pro jednodenní rekreaci

Zdroj: vlastní zpracování

Jelikož v části „Zhodnocení dopravní dostupnosti mezi Plzní a vybranými chráněnými krajinnými oblastmi“ bylo zjištěno, že časová dostupnost automobilovou dopravou je v porovnání s veřejnou dopravou lepší, je vhodné si také mezi sebou porovnat, jak hodnotí důležitost snadné dopravní dostupnosti respondenti, kteří uvedli, že se při jednodenním výletu do zvolené lokality a zpět dopravují automobilem, a jak ji hodnotí respondenti, kteří uvedli veřejnou dopravu. Jak můžeme vidět z následujícího grafu, snadná dopravní dostupnost je důležitá pro obě skupiny, ale pro skupinu využívající obvykle veřejnou dopravu je důležitost o poznání vyšší. Zatímco možnost velmi důležité nebo důležité uvedlo celkem 61 % respondentů, kteří se při jednodenním výletu do zvolené lokality a zpět dopravují automobilem, v případě respondentů, kteří obvykle využívají veřejnou dopravu, se už jedná o 89 % z nich.

Již v předchozí části bylo zmíněno, že využití veřejné dopravy je nejvíce zastoupeno u věkové skupiny nad 65 let. V souvislosti s předchozím odstavcem tak lze snadno pochopit proč zároveň u věkové skupiny nad 65 let je snadná dopravní dostupnost hodnocena jako více důležitá v porovnání s ostatními věkovými skupinami.



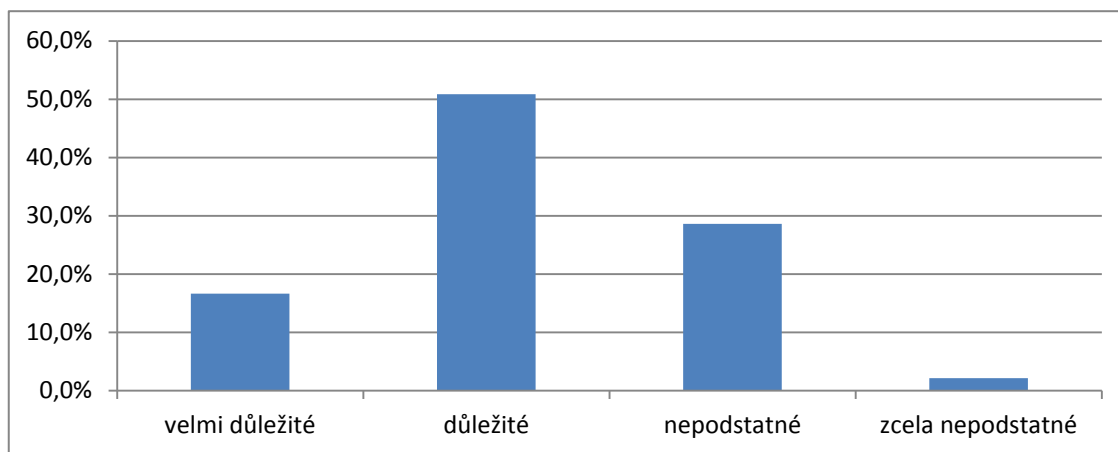
Obrázek 15: Význam snadné dopravní dostupnosti při výběru lokality pro jednodenní rekreaci – srovnání respondentů obvykle využívajícími automobilovou dopravu s respondenty obvykle využívajícími veřejnou dopravu

Zdroj: vlastní zpracování

Dalším hodnoceným faktorem byla kvalita a přítomnost restauračních zařízení. Tento faktor respondenti vyhodnotili jako spíše nepodstatný. Kvalitu a přítomnost restauračních zařízení považuje za velmi důležitou 26 (11,1 %) respondentů, za důležitou dalších 76 (32,5 %) dotazovaných, za nepodstatnou 103 (44 %) a za zcela nepodstatnou 28 (12 %) respondentů. Žádnou možnost neuvedl pouze jeden respondent. Lze předpokládat, že při jednodenní rekreaci je důležitost tohoto faktoru potlačena díky tomu, že návštěvníkům může postačovat strava, kterou si s sebou vezmou z domova a nemusí tak mít potřebu restaurační zařízení využít. Graf s vyhodnocením této otázky najdeme v příloze J.

Kvalita a přítomnost dalších služeb (např. infocentra, průvodcovské služby apod.) je respondenty hodnocena převážně jako nepodstatná. Za velmi důležitý tento faktor označilo pouze 8 dotazovaných (3,4 %). Dalších 73 (31,2 %) považuje tento faktor za důležitý. Přesně polovina respondentů (117) označila možnost nepodstatné a zcela nepodstatné pak zvolilo 35 (15 %) dotazovaných. Žádnou možnost opět neuvedl pouze jeden respondent. V porovnání s ostatními věkovými skupinami se opět trochu liší věková skupina nad 65 let, kde je tento faktor o něco důležitější. Výsledky v grafické podobě obsahuje příloha K.

Důležitým faktorem při výběru lokality pro jednodenní rekreaci je pro respondenty hustá síť značených tras. Tento faktor za velmi důležitý považuje 39 (16,7 %) respondentů, dalších 119, tedy přibližně polovina (50,9 %) hodnotí hustou síť značených tras jako důležitý faktor, naopak za nepodstatný ho označilo 67 (28,6 %) dotazovaných a 5 respondentů (2,1 %) zvolilo možnost zcela nepodstatné. Žádnou možnost nevedli 4 respondenti.



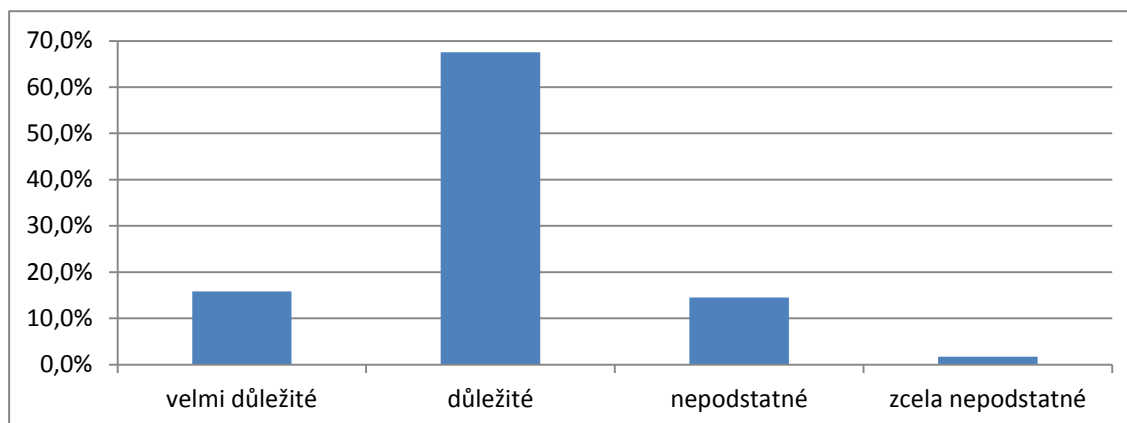
Obrázek 16: Význam husté sítě značených tras při výběru lokality pro jednodenní rekreaci

Zdroj: vlastní zpracování

Široká nabídka volnočasových aktivit je hodnocena jako nepodstatná. V tomto případě pouze 6 respondentů (2,6 %) zvolilo možnost velmi důležité a dále 59 (25,2 %) dotazovaných uvádí, že je pro ně tento faktor důležitý. Naproti tomu 137 respondentů (58,5 %) hodnotí faktor jako nepodstatný a 26 (11,1 %) jich pak uvádí, že je pro ně zcela nepodstatný. Žádnou možnost neoznačilo 6 respondentů. Graf znázorňující vyhodnocení této otázky je umístěn v příloze L.

Kladné hodnocení lokality nezávislými zdroji je přibližně pro polovinu respondentů velmi důležitým nebo důležitým faktorem a pro druhou polovinu respondentů nepodstatným nebo zcela nepodstatným faktorem. Konkrétně se jedná o 21 dotazovaných (9 %), kteří zvolili možnost velmi důležité. Dalších 100 respondentů (42,7 %) uvedli možnost důležité, 97 (41,5 %) jich hodnotí tento faktor jako nepodstatný a za zcela nepodstatný ho považuje 12 (5,1 %) respondentů. Žádnou možnost nevedli 4 respondenti. Grafické vyhodnocení otázky nalezneme v příloze M.

Pro většinu respondentů je důležitým faktorem při výběru lokality pro jednodenní rekreaci zkušenost z předchozí návštěvy. Tento faktor jako velmi důležitý hodnotilo 37 (15,8 %) dotazovaných. Možnost důležité pak uvedlo dalších 158 (67,5 %) respondentů. Naopak pouze 34 respondentů (14,5 %) považuje zkušenost z předchozí návštěvy za nepodstatnou a 2 respondenti (1,7 %) za zcela nepodstatnou. Žádnou možnost neuvedl pouze jeden respondent.



Obrázek 17: Význam zkušenosti z předchozí návštěvy při výběru lokality pro jednodenní rekreaci

Zdroj: vlastní zpracování

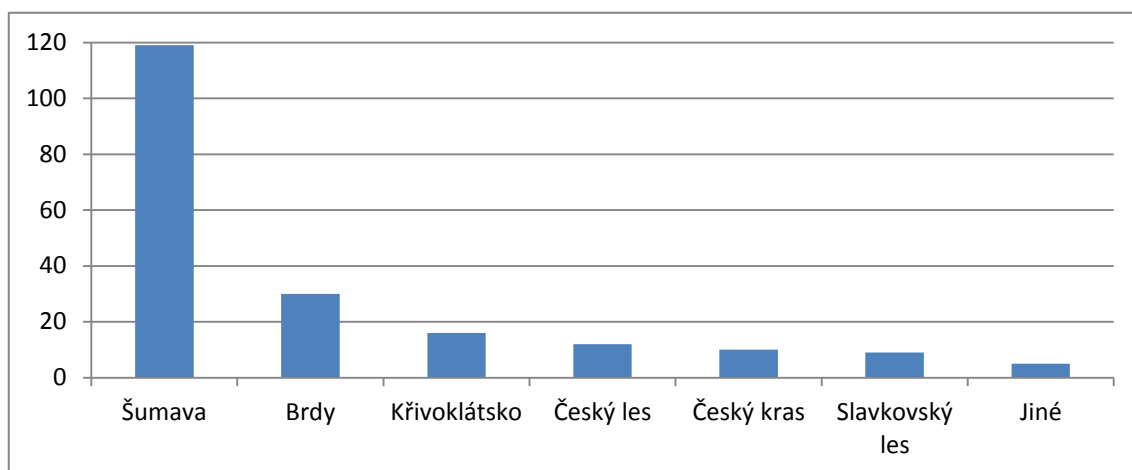
8.2.8 Hodnocení vybraných realizačních faktorů v uvedených lokalitách

V této části dotazníkového šetření respondent uvedl chráněnou krajinnou oblast včetně konkrétní lokality, do které si udělal jednodenní výlet naposledy a zhodnotil, jak byl při tomto výletu spokojen s uvedenými realizačními faktory.

Postupně byla u uvedené lokality hodnocena dopravní dostupnost, kvalita a přítomnost restauračních zařízení, kvalita a přítomnost dalších služeb (např. infocentra, průvodcovské služby apod.), hustá síť značených tras a široká nabídka volnočasových aktivit. Uvedené realizační faktory bylo možné ohodnotit jako velmi dobré, dobré, ucházející nebo špatné. Pokud respondent nedokázal některý z uvedených faktorů posoudit, mohl zvolit možnost *nevím*.

Ze zkoumaných území respondenti nejčastěji uváděli, že si svůj jednodenní výlet naposledy udělali na Šumavu. Tuto oblast celkem uvedlo 119 respondentů. Je třeba však mít opět na paměti, že se jedná o území národního parku a chráněné krajinné oblasti dohromady. Ostatní zkoumaná území již byla v porovnání se Šumavou uváděna mnohem méně často. Druhou nejuváděnější oblastí byla CHKO Brdy, kterou zmínilo

30 dotazovaných. CHKO Křivoklátsko uvedlo 16 respondentů, CHKO Český les 12, CHKO Český kras 10 a CHKO Slavkovský les 9 respondentů. Jinou chráněnou krajinnou oblast uvedlo 5 respondentů. Mnozí respondenti pak také uváděli neexistující pojmy, z nichž nejčastější byl pojem CHKO Krušné hory.



Obrázek 18: Přehled a četnost uvedení jednotlivých zkoumaných území jako místo posledního jednodenního výletu

Zdroj: vlastní zpracování

Kromě uvedených oblastí zároveň respondenti uváděli konkrétní lokalitu jejich posledního jednodenního výletu. Z uvedených lokalit bylo opět velmi patrné, jak významně výsledky ovlivňuje povědomí respondentů o tom, co chráněná krajinná oblast je a co není (resp. která lokalita se na území chráněné krajinné oblasti nachází a která už ne). Jednak jsou zde respondenty uváděny i lokality, které se již nachází mimo samotné chráněné území, stejně tak mnohé lokality, které se v chráněném území nachází, nejsou uváděny tak často, jak by se očekávalo. Například hrad Karlštejn byl zmíněn pouze jednou.

Vzhledem k tomu, že nejčastěji uváděným územím posledního jednodenního výletu byla Šumava, nejčastěji uváděné konkrétní lokality se též nachází na Šumavě. Zcela nejčastěji byla uváděna Modrava, kterou zmínilo 21 respondentů. Dále to byla Železná Ruda s 19 respondenty a Špičák uvedlo 16 dotazovaných. Mimo Šumavu respondenti nejčastěji jako lokalitu posledního jednodenního výletu uváděli Křivoklát v CHKO Křivoklátsko (10 respondentů), Padrt'ské rybníky v CHKO Brdy (7 respondentů) a Mariánské Lázně v CHKO Slavkovský les (6 respondentů). V některých případech respondenti uváděli pouze chráněnou krajinnou oblast bez konkrétní lokality. Nejčastěji

se to stávalo u CHKO Brdy. Důvod byl zpravidla takový, že respondent při svém posledním výletu absolvoval přejezd na kole, případně pěší přechod, navštívil tak více lokalit a nedokázal specifikovat jednu konkrétní.

V následující tabulce je uveden přehled všech lokalit, které byly zmíněny v souvislosti s námi zkoumanými oblastmi. Lokality, které se nachází mimo samotné chráněné území, jsou označeny kurzívou a menším písmem.

Tabulka 7: Přehled a četnost uvedení konkrétních lokalit posledního jednodenního výletu

<u>NP a CHKO Šumava</u>	<u>119</u>	<u>CHKO Český les</u>	<u>12</u>	<u>CHKO Český kras</u>	<u>10</u>
Modrava	21	<i>Domažlicko</i>	4	Svatý Jan pod Skalou	3
Železná Ruda	19	<i>Tachov</i>	3	Karlštejn	1
Špičák	16	<i>Klenčí pod Čerchovem</i>	3	<i>Chrutenická šachta</i>	1
Černé a Čertovo jezero	7	Čerchov	2	Tetín	1
Srní	6			Koněprusy	1
Hojsova Stráž	6	<u>CHKO Slavkovský les</u>	<u>9</u>	<i>Radotín</i>	1
Kvilda	5	Mariánské Lázně	6		
Lipno	4	Kladská	2	<u>CHKO Brdy</u>	<u>30</u>
Chalupská slat'	4	Horní Slavkov	1	Padrtské rybníky	7
Prášily	4			<i>Rožmitálsko</i>	4
<i>Keplý</i>	3	<u>CHKO Křivoklátsko</u>	<u>16</u>	Valdek	3
Vydra	3	Křivoklát	10	Teslíny	3
Kašperské Hory	3	<i>okolí Berouna</i>	3	Třemšín	2
Vchynicko-tetovský kanál	2	Skryjská jezírka	2	<i>Dobřív</i>	2
<i>Klatovy</i>	2	<i>Radeč</i>	1	Míšov	1
Pancíř	1				
<i>Velký Javor</i>	1				
<i>Nýrsko</i>	1				
Hamry	1				
<i>Kaitersberg</i>	1				
Ostrý	1				
Nová Pec	1				
<i>Prachatice</i>	1				
<i>Sušice</i>	1				

Zdroj: vlastní zpracování

Pro kvalitní hodnocení území máme uspokojivý počet respondentů pouze u některých lokalit na Šumavě. Aby bylo možné alespoň u některých oblastí vyhodnotit výsledky, které respondenti uvedli, je potřeba lokality sloučit do větších celků. Nicméně i tak může být u některých oblastí subjektivita hodnocení značná. Stejně tak vytvoření hodnocených oblastí je mnohdy řešeno subjektivně (u oblastí lze jednoznačně určit

jejich centrum, někdy je ale problematické určit jejich hranice). Seznam vytvořených oblastí je uvedený v následující tabulce. Podmínkou pro vytvoření oblasti bylo, že v dané oblasti bylo možné vycházet z hodnocení alespoň pěti respondentů.

Tabulka 8: Přehled vytvořených oblastí použitých k hodnocení získaných výsledků

<u>NP a CHKO Šumava</u>		<u>CHKO Křivoklátsko</u>	
1) Železnorudsko	52	6) Křivoklát a okolí	10
2) Centrální Šumava	37		
3) Lipno	5	<u>CHKO Český kras</u>	
		7) Český kras	10
<u>CHKO Český les</u>		<u>CHKO Brdy</u>	
4) Chodsko	9	8) Střední Brdy	16
		9) Jižní Brdy	6
<u>CHKO Slavkovský les</u>			
5) Mariánskolázeňsko	8		

Zdroj: vlastní zpracování

U vytvořených oblastí byly výsledky získané od respondentů hodnoceny tak, že uvedeným čtyřem možnostem byla přiřazena číselná hodnota, kdy možnost *velmi dobrá* je ohodnocena nejnižší hodnotou a možnost *špatná* naopak hodnotou nejvyšší. Přiřazené hodnoty jsou tedy následující: velmi dobrá = 1, dobrá = 2, ucházející = 3, špatná = 4.

Jednotlivé realizační faktory byly poté vyhodnoceny tak, že z výsledků získaných od respondentů byl na základě vytvořené bodové stupnice vypočítán pro každý realizační faktor vážený průměr. Následně byla ještě vypočítána celková hodnota jako průměr ze získaných vážených průměrů jednotlivých realizačních faktorů.

Z výsledků v následující tabulce je patrné, že u oblastí, kde je vycházeno z hodnocení malého počtu respondentů jsou výsledky mnohdy dosti podivné a je potřeba je nebrat zcela vážně. Toto se týká zejména oblastí Lipno a jižní Brdy, které jsou v tabulce označeny kurzívou a menším písmem a v následujícím popisu výsledků už nebudou vůbec komentovány. Nicméně i u ostatních oblastí je třeba počítat s tím, že se skutečně jedná o subjektivní hodnocení, kde každý respondent má odlišný názor a zkušenost.

Tabulka 9: Vyhodnocení realizačních faktorů na základě výsledků získaných od respondentů při hodnocení lokalit jejich posledního jednodenního výletu

Název oblasti	a	b	c	d	e	celkem
1) Železnorudsko	1,36	1,92	2,02	1,68	2,05	1,81
2) Centrální Šumava	1,78	2,11	2,17	1,72	2,21	2
3) Lipno	1,4	2,25	1,67	1,6	1,5	1,68
4) Chodsko	1,56	2,56	2,57	1,56	2,5	2,15
5) Mariánskolázeňsko	1,75	2,5	1,86	2,57	2,17	2,27
6) Křivoklát a okolí	1,7	1,7	1,8	1,7	2,44	1,91
7) Český kras	1,44	1,56	1,7	1,6	1,67	1,59
8) Střední Brdy	1,56	2	2,4	2,19	2,42	2,11
9) Jižní Brdy	2	3	3,5	3	3	2,9

a - dopravní dostupnost, b - kvalita a přítomnost restauračních zařízení
c - kvalita a přítomnost dalších služeb (např. infocentra, průvodcovské služby apod.
d - hustá síť značených tras, e - nabídka volnočasových aktivit

Zdroj: vlastní zpracování

V případě dopravní dostupnosti můžeme vidět, že nejlépe respondenti hodnotili Železnorudsko. Následuje pak Český kras, střední Brdy a Chodsko. V případě Českého krasu a středních Brd se jedná o skutečně nejlépe dostupné oblasti, jak bylo ukázáno při hodnocení dopravní dostupnosti. Železnorudsko je již více vzdálené od Plzně, ale díky přímému silničnímu spojení a stejně tak díky přímému a častému vlakovému spojení je dobře dostupné jak automobilovou, tak veřejnou dopravou. Stejně tak i na Chodsko se lze také poměrně dobře dostat oběma způsoby dopravy, ačkoliv objektivně se již o tak dobrou dostupnost nejedná. O něco hůře pak respondenti hodnotili Křivoklát a okolí, Mariánskolázeňsko a centrální Šumavu, nicméně průměrná hodnota kolem 1,7 značí, že i zde respondenti dopravní dostupnost hodnotili převážně jako dobrou.

Při hodnocení kvality a přítomnosti restauračních zařízení byl nejlépe hodnocen Český kras a Křivoklát a okolí. Naopak nejhůře z pohledu respondentů dopadlo Chodsko a Mariánskolázeňsko.

Také kvalita a přítomnost dalších služeb (např. infocentra, průvodcovské služby apod.) je nejlépe hodnocena v případě Českého krasu a Křivoklátu a okolí. Nejhorší výsledky jsou zaznamenány u Chodska a středních Brd. V případě středních Brd skutečně tyto služby zatím prakticky téměř chybí a výsledek tedy nepřekvapí.

V případě husté sítě značených tras je naopak Chodsko hodnoceno nejlépe. Podobný výsledek má také Český kras, Železnorudsko, Křivoklát a okolí a centrální Šumava.

Naopak nejhůře hodnocené je Mariánskolázeňsko a střední Brdy. U středních Brd je výsledek opět daný tím, že síť značených tras se zde teprve vytváří a v průběhu roku 2016, kdy bylo dotazníkové šetření prováděno, zde byly vyznačeny pouze některé okrajové části. Navíc tyto vyznačené trasy nebyly a dosud nejsou zaznačeny ve většině turistických map. Na Mariánskolázeňsku je síť značených tras poměrně hustá. Je tedy otázkou, co zde respondenty k horšímu hodnocení vedlo.

Nabídka volnočasových aktivit je jednoznačně nejlépe hodnocena u Českého krasu. Nejhůře pak dopadlo Chodsko, Křivoklát a okolí a střední Brdy.

Celkově pak nejlepšího hodnocení dosáhl Český kras. Dále to pak jsou Železnorudsko a Křivoklát a okolí. Tyto oblasti dosáhly hodnoty nižší než 2, což znamená, že respondenti u těchto oblastí jednotlivé realizační faktory hodnotili převážně jako dobré nebo velmi dobré. Centrální Šumava pak celkově dosáhla přesně hodnoty 2, takže faktory zde byly zpravidla hodnoceny jako dobré. Mírně vyšší hodnoty pak dosáhly střední Brdy, Chodsko a Mariánskolázeňsko. Zde tedy respondenti nejčastěji jednotlivé faktory hodnotili jako dobré nebo ucházející.

Závěrem je třeba dodat, že ačkoliv některé oblasti dopadly lépe a některé hůře, u všech realizačních faktorů včetně celkové hodnoty se průměrný výsledek pohybuje kolem hodnoty 2, což znamená, že oblasti jsou hodnoceny převážně kladně.

8.3 Rozhovory v infocentrech

Po získání informací od vybrané skupiny obyvatel Plzně je nyní vhodné doplnit poznatky pomocí rozhovorů také o informace od osob podávajících informace návštěvníkům přímo v daných lokalitách, od nichž se předpokládá, že o území mají přehled. Před prováděním rozhovorů jsem si v každé zkoumané oblasti vytipoval dvě až tři místa, kde rozhovor uskutečním. Místa byla pokud možno rovnoměrně rozmístěna v rámci území dané chráněné krajinné oblasti (a národního parku). Vynechána byla pouze jižní část Šumavy, u níž bylo na základě hodnocení dopravní dostupnosti dokázáno, že její potenciál pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně je minimální. Z větší části se jednalo o klasická infocentra, nicméně v některých případech byl rozhovor proveden také v muzeu či expozici. Obvykle však tato muzea nebo expozice zároveň plnila (i když třeba jen částečně) také funkci infocentra. Na rozhovory jsem měl předem připravené otázky a prováděny byly v průběhu letní sezony 2016. Přehled míst, ve kterých byly rozhovory provedeny, je uveden v následující tabulce.

Tabulka 10: Přehled jednotlivých míst, ve kterých byly provedeny rozhovory

NP a CHKO Šumava	Informační turistické centrum Železná Ruda
	Informační centrum obce Modrava
	Městské kulturní a informační středisko Kašperské Hory
CHKO Český les	Dům přírody Českého lesa v Klenčí pod Čerchovem
	Informační centrum Přimda
CHKO Slavkovský les	Dům přírody Slavkovského lesa na Kladské
	Informační centrum Horní Slavkov
CHKO Křivoklátsko	Informační středisko Správy CHKO Křivoklátsko - Křivoklát
	Památník Joachima Barranda Skryje
	Informační centrum Mikroregionu Zbirožsko
CHKO Český kras	Město Beroun - informační centrum <i>(též pro CHKO Křivoklátsko)</i>
	Informační centrum Karlštejn a Dolní Berounka
CHKO Brdy	Muzeum Středních Brd Strašice
	Informační centrum Rožmitál pod Třemšínem

Zdroj: vlastní zpracování

8.3.1 Výsledky rozhovorů v infocentrech

První otázky mého rozhovoru zjišťovaly, zda mají v daném infocentru přehled o tom, odkud jsou jejich návštěvníci a dále, zda by na základě toho dokázali říct, jak významnou část u nich tvoří návštěvníci z Plzně. Ve všech případech jsem se dozvěděl, že přehled o tom, odkud jsou jejich návštěvníci, nemají, tudíž nelze ani odhadnout jak významnou část tvoří návštěvníci z Plzně. Pouze ve Skryjích mi bylo řečeno, že návštěvníci z Plzně u nich tvoří druhou nejvýznamnější část hned po návštěvnících z Prahy a ve Zbiroze jsem se dozvěděl, že u nich návštěvníci z Plzně převažují.

Dále jsem pověřené osoby požádal, zda by mohli stručně popsat, co může turistům daná oblast nabídnout. Obecně lze říci, že pověřené osoby vyjmenovaly nejdůležitější přírodní a kulturní atraktivity dané oblasti.

Následující otázka zjišťovala, co můžou turistům nabídnout přímo u nich v infocentru, popřípadě muzeu či expozici. V případě infocenter se jednalo o základní služby, které poskytuje každé infocentrum. Zejména tedy poskytování informací, propagační materiály a prodej suvenýrů. V některých infocentrech také poskytovali připojení k internetu a prodávali občerstvení. V muzeích či expozicích pověřené osoby především zmiňovaly samotné výstavy či prohlídky, které lze u nich absolvovat. V případě Domu přírody Slavkovského lesa na Kladské a informačního střediska Správy CHKO Křivoklátsko - Křivoklát bylo také zmiňováno pořádání výukových (vzdělávacích) programů.

Několik dalších otázek se velmi podobá otázkám, které byly pokládány respondentům v dotazníkovém šetření. Díky tomu pak lze snadno porovnat výsledky rozhovorů s výsledky dotazníkového šetření.

Nejdříve bylo při rozhovorech zkoumáno, na základě čeho se podle pověřených osob rozhodnou návštěvníci uskutečnit jednodenní výlet právě k nim. Ve většině případů bylo zmiňováno doporučení od známých a webové stránky, tedy odpovědi, které byly nejčastější i v dotazníkovém šetření. Ovšem u mnoha míst, zejména u těch nejvíce navštěvovaných (např. Modrava), jsou zmiňována i média. Pro méně navštěvovaná místa (např. Skryje) jsou média také velmi významná, protože jakmile se o nich v médiích objeví nějaká informace, mají v následujících dnech vyšší návštěvnost, ale vzhledem k tomu, že je o nich v médiích jen málo reportáží, jedná se zpravidla jen o příležitostnou záležitost. Velký význam médií pocítují také v Brdech vlivem mnoha zpráv o zpřístupnění bývalého vojenského prostoru.

Dále byl u jednotlivých míst zjišťován obvyklý způsob dopravy. Zde byla situace dána dopravní dostupností veřejnou dopravou a lze říci, že odpovědi se prakticky shodovaly s výsledky, které byly prezentovány v části *Zhodnocení dopravní dostupnosti mezi Plzní a vybranými chráněnými krajinnými oblastmi*. V těch místech, do kterých je dostupnost veřejnou dopravou špatná tak byl jako způsob dopravy uveden pouze automobil. Příkladem můžou být Skryje, Kašperské Hory, Horní Slavkov či Strašice. V některých místech bylo zmíněno, že ve výjimečných případech je využita i veřejná doprava. Příkladem může být Přimda a využití cyklobusu o víkendových dnech v letní sezoně. Naopak v místech s dobrou veřejnou dopravou bylo zmiňováno, že jsou využívány oba způsoby dopravy. Příkladem může být Beroun, Karlštejn či Železná Ruda.

Podobně jako v dotazníkovém šetření byl v jednotlivých místech řešen účel návštěv. Všechna místa uvedla, že jedním z účelů návštěv je turistika. Téměř všude byla také zmíněna cykloturistika. Tato možnost nebyla zmíněna pouze v Klenci pod Čerchovem a ve Zbiroze. Prakticky všechna místa také uvedla poznávání přírody. Zde tvořil výjimku Zbiroh a Karlštejn, kde naopak jako účel návštěvy převažuje návštěva památek. Tento účel zmiňovala i mnohá další místa, která mají z kulturních atraktivit co nabídnout. Pouze místa, která využívají především přírodního potenciálu území, návštěvu památek nezmiňují. Jednalo se o Modravu, Železnou Rudu, Kladskou a Strašice. Všechna místa kromě Strašic též uvádí, že jsou v daných lokalitách vybudovány naučné stezky či jiné atrakce pro děti, ale jako hlavní účel návštěvy je

už zpravidla nepovažují. V okolí Strašic zatím žádné naučné stezky či jiné atrakce pro děti neexistují, ale měly by se v průběhu dalších let také vybudovat. Sport byl jako účel návštěvy zmíněn pouze na Kladské a ve Skryjích. Porovnáme-li získané výsledky s výsledky dotazníkového šetření, zjistíme, že se prakticky shodují. Také v dotazníkovém šetření byla nejčastěji jako účel návštěvy zmiňována turistika, poznávání přírody a návštěva památek. Menší význam pak měly naučné stezky či jiné atrakce pro děti a zcela okrajově byl uváděn sport. Výjimku tvoří cykloturistika, kterou respondenti tak často neuváděli, ale v infocentrech ji považují za jeden z významných účelů návštěv.

Dále bylo zjišťováno, který den v týdnu jednotlivá místa zaznamenávají nejvyšší návštěvnost. Především u těch míst, která jsou navštěvovaná nejvíce (např. Modrava, Železná Ruda, Karlštejn) bylo uvedeno, že návštěvnost je v průběhu celého týdne prakticky stejná. Některá místa pak zmiňovala, že během letní sezony je návštěvnost v průběhu celého týdne stejná, ale po zbytek roku už převažuje návštěvnost o víkendech. Příkladem můžou být Beroun a Skryje. Další místa pak uvádí, že největší návštěvnost je jednoznačně o víkendu, přičemž častěji byla zmiňována sobota (např. Přimda, Křivoklát, Zbiroh). V porovnání s dotazníkovým šetřením je tedy častěji zmiňována i neděle a jiný den, zatímco respondenti jednoznačně nejčastěji uváděli sobotu. Toto však může být dáno tím, že infocentra nedokážou rozlišit mezi jednodenním a vícedenním návštěvníkem. Je tedy možné, že například na Šumavě je návštěvnost v průběhu celého týdne stejná, ale návštěvníky tvoří především vícedenní návštěvníci. O víkendech sem může zavítat větší množství jednodenních návštěvníků, ale vzhledem k celkovému množství návštěvníků se může jednat jen o nepatrný rozdíl, který nelze zaznamenat.

Stejně jako v dotazníkovém šetření respondenti hodnotili spokojenost s některými realizačními faktory při svém posledním jednodenním výletu, hodnotili tyto faktory také zaměstnanci příslušných infocenter, muzeí nebo expozicí, ve kterých byly prováděny rozhovory. Z logických důvodů nebyla při rozhovorech řešena kvalita a přítomnost infocenter.

Hodnocení dopravní dostupnosti z pohledu infocenter odpovídá spíše výsledkům, které jsou prezentovány v části *Zhodnocení dopravní dostupnosti mezi Plzní a vybranými chráněnými krajinnými oblastmi*. Výhodou také je, že u těch míst, kde je značný rozdíl mezi dostupností automobilovou dopravou a veřejnou dopravou, bylo mezi těmito

druhy dopravy rozlišováno. Příkladem může být Přimda, kde byla dostupnost automobilovou dopravou hodnocena jako velmi dobrá díky dálnici D5, ale dostupnost veřejnou dopravou byla hodnocena jako špatná, protože z Plzně se sem lze dostat v podstatě pouze pomocí cyklobusů o víkendových dnech v letní sezoně. Veřejná doprava pak byla hodnocena jako špatná ještě v případě Skryjí a Modravy (hodnoceno z pohledu dostupnosti z Plzně při jednodenní rekreaci). Pravidlem pak také bylo, že pokud bylo mezi automobilovou a veřejnou dopravou rozlišováno, tak dostupnost veřejnou dopravou byla hodnocena hůře. Nejlépe byla dopravní dostupnost hodnocena v Berouně, do kterého se skutečně bez problémů a v krátkém čase dá dostat oběma způsoby dopravy.

Kvalita a přítomnost restauračních zařízení byla velmi dobře hodnocena v Berouně, Kašperských Horách a na Modravě. Na většině míst pak byl tento faktor hodnocen jako dobrý. Naopak špatně tento faktor hodnotili na Přimdě a na Křivoklátě. U těch oblastí, které lze porovnat s výsledky získanými od respondentů lze říci, že kromě Křivoklátu, Modravy a Železné Rudy se výsledky shodují. Výrazně se pak liší pouze v případě Křivoklátu.

V případě hodnocení hustoty sítě značených tras byla zpravidla volena možnost *velmi dobrá* nebo *dobrá*. Pouze ve Zbiroze byl tento faktor hodnocen jako ucházející. V případě Strašic byla hustá síť značených tras hodnocena jako dobrá. Nejednalo se však tolik o hodnocení současného stavu, ale o výhled do budoucna. Také při dotazníkovém šetření respondenti u vytvořených oblastí hodnotili hustou síť značených tras jako velmi dobrou nebo dobrou. U hůře hodnoceného Mariánskolázeňska bylo diskutováno, že výsledek nejspíše neodpovídá skutečnosti, protože síť značených tras je zde poměrně hustá. Na tomto místě lze říci, že na Kladské byl tento faktor hodnocen jako velmi dobrý, což by mělo skutečnosti odpovídat více než výsledek získaný od respondentů.

Nabídka volnočasových aktivit je prakticky ve všech místech hodnocena jako dobrá. Velmi dobře byl tento faktor hodnocen pouze v Berouně. Naopak horší hodnocení získal v Rožmitále pod Třemšínem, Horním Slavkově a ve Zbiroze. Při dotazníkovém šetření respondenti nabídku volnočasových aktivit hodnotili také spíše dobře.

Při rozhovorech v infocentrech bylo dále zjišťováno, jakým způsobem se vyvíjí návštěvnost v průběhu roku. Ve všech případech bylo odpovězeno, že nejvyšší návštěvnost daných oblastí je během letní sezony. Výjimku tvoří Železná Ruda,

kde návštěvnost během letní sezony je srovnatelná s návštěvností během zimní sezony. Samotná zimní sezona má význam zejména pro Šumavu. Železná Ruda a Kašperské Hory jsou významné hlavně pro sjezdové lyžování. Naopak na Modravě tvoří většinu zimních návštěvníků běžkaři. Pro běžkaře má pak ještě význam Český les, Slavkovský les a Brdy. V těchto oblastech je ale mnohdy problém se sněhovými podmínkami. Křivoklátsko a Český kras z pohledu zimní rekreace nemají význam žádný a vyšší návštěvnost během zimy lze v těchto oblastech zaznamenat pouze u příležitosti některých akcí.

Na některých místech jsem v souvislosti s dotazníkovým šetřením a povědomím respondentů o tom co chráněná krajinná oblast je a co není, zjišťoval, jaké poznatky ohledně této situace příslušní zaměstnanci infocenter, muzeí či expozicí mají. V Brdech jsem se ptal na to, zda otevření bývalého vojenského prostoru mělo vliv na návštěvnost dané oblasti. Ve Strašicích v souvislosti s tímto faktem zaznamenali více než dvojnásobnou návštěvnost v porovnání s rokem předchozím. Také v Rožmitále pod Třemšínem hovořili o zvýšení návštěvnosti a to asi o 30 – 40 %. V případě Karlštejna, Křivoklátska, Zbirohu a Přimdy jsem v souvislosti s přítomností významné kulturní atraktivity zjišťoval, zda si lidé v těchto místech uvědomují, že se nachází v chráněné krajinné oblasti nebo si lokalitu spojují pouze s danou kulturní památkou. Na všech místech jsem se dozvěděl, že daná kulturní památka je zpravidla hlavním důvodem návštěvy. V případě Přimdy a Křivoklátska si ale zároveň uvědomují přítomnost chráněného území, zatímco v případě Karlštejna a Zbirohu zpravidla přítomnost chráněného území nevnímají. V Berouně mě pak zajímalo, zda návštěvníci toto město vnímají jako výchozí místo pro výlety do CHKO Český kras nebo do CHKO Křivoklátsko. V této souvislosti bylo zmíněno, že návštěvníci navštěvují obě oblasti a nelze jednoznačně říct, kterou z nich vnímají více.

9 Diskuze

V této části bakalářské práce budou shrnuty zjištěné výsledky jednotlivých částí bakalářské práce.

Při objektivním hodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně byly hodnoceny lokalizační faktory a šlo tedy především o to zjistit, jak je zkoumané území pro návštěvníka atraktivní samo o sobě, co mu může nabídnout. Hodnocen byl zvláště přírodní potenciál a kulturní potenciál. Dohromady pak byl získán celkový potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava. Z výsledků vyplynulo, že na výsledné hodnotě celkového potenciálu se až na výjimky podílí převážně přírodní složka. Kulturní potenciál je pouze doplňkovým lokalizačním faktorem, ale v některých lokalitách může mít pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně značný význam. Jedná se zejména o některá větší města a oblast kolem hradu Karlštejn. Nejvyššího přírodního a zároveň i celkového potenciálu dosáhl NP a CHKO Šumava.

Způsob hodnocení vychází z následujících dvou prací: *Ohodnocení geografického potenciálu pro cestovní ruch v Plzeňském kraji*, kterou zpracovala Marie Novotná, a je součástí Rozvojového potenciálu Plzeňského kraje (*DOKOUPIL a kol., 2005*). Druhá práce má název *Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky* (*BÍNA, 2002*). Díky těmto pracím můžeme zjistit, že ta území, u nichž je v této bakalářské práci zaznamenán nízký celkový potenciál, jsou v porovnání s ostatními částmi námi zkoumaných území nejméně atraktivní, nicméně kdybychom tato území porovnávali s oblastmi mimo chráněné krajinné oblasti, v mnoha případech by se pak řadila mezi ty atraktivnější oblasti.

Při zhodnocení dopravní dostupnosti mezi Plzní a vybranými chráněnými krajinnými oblastmi řeším zvláště dopravní dostupnost automobilovou dopravou a dopravní dostupnost veřejnou dopravou. Na časovou dostupnost automobilovou dopravou má kromě vzdálenosti velký vliv přítomnost či nepřítomnost dálnic a silnic I. třídy. Nejlepší dostupnost automobilovou dopravou tak byla zaznamenána u těch lokalit, jež se nachází poblíž těchto komunikací. Dopravní dostupnost veřejnou dopravou je ovlivněna více faktory. Kromě časové dostupnosti je významný také počet spojů, kterými se lze dostat z Plzně do zvolené lokality a poté zase zpět do Plzně. Poté mnohdy existují rozdíly mezi pracovním dnem a víkendovým dnem a také mezi letní sezonou a obdobím mimo

sezonu. Nejlepší dostupnost veřejnou dopravou je vázána zejména na přítomnost hlavních železničních tratí a některých významných silničních komunikací.

Po shrnutí těchto dvou významných částí je vhodné využít získaných poznatků a zjistit, jak jsou na tom lokality s velmi vysokým celkovým potenciálem pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně z hlediska dopravní dostupnosti.

Z předchozího hodnocení víme, že prakticky všechna místa jsou časově lépe dostupná automobilovou dopravou. Dále víme, že existují rozdíly mezi dostupností veřejnou dopravou v pracovní dny a víkendové dny. Při subjektivním hodnocení jsme zjistili, že nejvýznamnějším dnem pro jednodenní rekreaci je jednoznačně sobota. Z těchto důvodů nyní zhodnotím dopravní dostupnost lokalit s velmi vysokým potenciálem pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně z pohledu časové dostupnosti veřejnou dopravou o víkendových dnech.

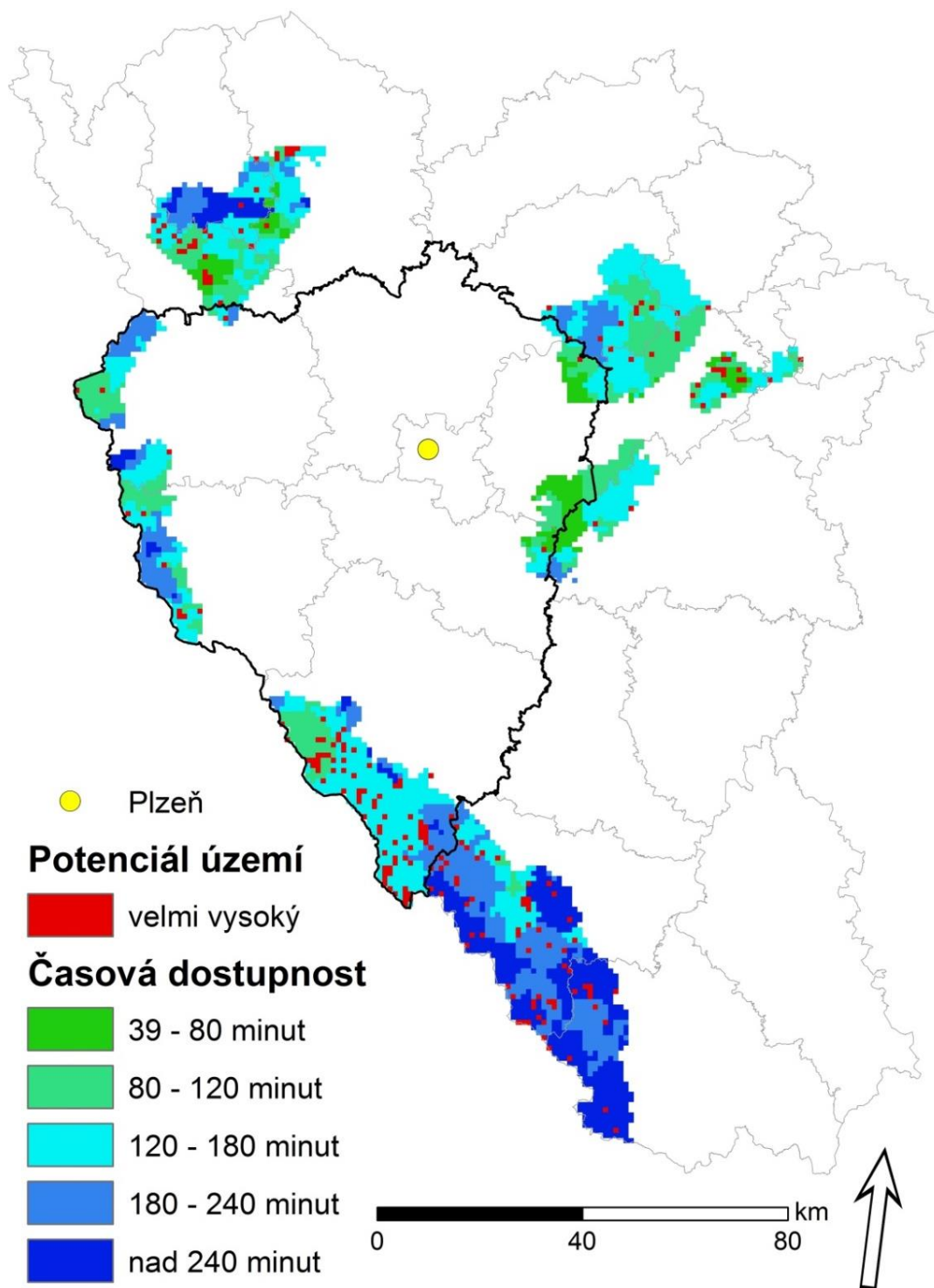
Zjištěné výsledky můžeme vidět v následující mapě (Obrázek 19). Nejlépe dostupné lokality s velmi vysokým celkovým potenciálem najdeme zejména na Mariánskolázeňsku v CHKO Slavkovský les a v CHKO Český kras na území, na němž se rozkládá národní přírodní rezervace Karlštejn. Velmi významnou oblastí je též Železnorudsko na Šumavě.

U těchto lokalit, jež mají velmi vysoký celkový potenciál a zároveň jsou velmi dobře dostupné lze diskutovat nad tím, zda kvůli tomu nejsou přetížené vlivem vysoké návštěvnosti. Ze zmiňovaných oblastí se tento problém asi nejvíce týká Železnorudska na Šumavě, kde jsou asi vůbec nejvyužívanější trasy vedoucí kolem Černého a Čertova jezera, a poté hradu Karlštejn. Nicméně budeme-li u zmiňovaných oblastí hovořit o přetíženosti těchto lokalit, je třeba také zmínit, že hlavním důvodem rozhodně není jednodenní rekreace obyvatel Plzně. Železnorudsko a vůbec celá Šumava je po celý rok navštěvována lidmi z celé České republiky i zahraničí. Totéž platí i v případě hradu Karlštejn. CHKO Český kras má navíc díky své poloze velmi vysoký rekreační potenciál pro obyvatele Prahy.

Naopak nejhůře dostupné lokality s velmi vysokým celkovým potenciálem najdeme především v jižní části Šumavy. Zde je to dáno vysokou vzdáleností od Plzně a situaci zřejmě nelze nějak efektivně vyřešit. Lze diskutovat také nad dostupností centrální Šumavy, kde je časová dostupnost veřejnou dopravou 120–180 minut. Při cestě do této oblasti je nutné mimo jiné strávit poměrně dost času čekáním v přestupních stanicích. Je

tedy otázka, zda by bylo možné dostupnost zlepšit tím, že by se tato čekací doba snížila. V tomto případě by situaci možná šlo vyřešit také zavedením přímé autobusové linky například z Plzně na Kvildu, která by byla provozována třeba jen o víkendových dnech v letní sezoně. Vzhledem k velmi vysokému potenciálu území by taková linka mohla mít využití. Je však nutné počítat s tím, že časová dostupnost veřejnou dopravou by se v této oblasti zlepšila, ale dostupnost automobilovou dopravou by byla nadále výrazně lepší, což může být pro využitelnost takové linky rizikem.

Vynecháme-li z hodnocení jižní a centrální Šumavu, můžeme říci, že lokality s nejvyšším celkovým potenciálem jsou z Plzně v rámci jednodenní rekreace bez problémů dosažitelné automobilovou dopravou. V případě veřejné dopravy to pro většinu míst platí také. U těch problematictějších míst lze uvažovat nad tím, zda lze docílit lepší dostupnosti veřejnou dopravou snížením čekací doby při přestupech mezi spoji. Zavedení zcela nové přímé linky by sice bylo ještě efektivnější, problémem však je, že by nejspíše nebyly využívány natolik, aby se jejich zavedení vyplatilo.



Obrázek 19: Dopravní dostupnost lokalit s velmi vysokým potenciálem pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně z pohledu časové dostupnosti veřejnou dopravou o víkendových dnech

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2017, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2017, Geoportál ČÚZK 2016, Seznam.cz, a. s. 2017 a IDOS Jízdní řády 2017

Při subjektivním hodnocení bylo provedeno dotazníkové šetření vybrané skupiny obyvatel Plzně. Při výběru respondentů pro dotazníkové šetření byla především snaha, aby respondenti měli pokud možno zkušenosti s jednodenní rekreací a dále výběr probíhal tak, aby věková struktura respondentů odpovídala věkové struktuře obyvatel Plzně.

Struktura otázek v dotazníkovém šetření, resp. jejich zaměření bylo částečně inspirováno následujícími pracemi: *Outdoor recreation and place attachment: Exploring the potential of outdoor recreation within a UNESCO Biosphere Reserve* (BEERY, JÖNSSON, 2017) a *Weekend visitors' views and perceptions at an urban national forest park of Cyprus during summertime* (KARANIKOLA a kol., 2017). V obou zmiňovaných pracích je k hodnocení výsledků využito dotazníkové šetření, přičemž první práce (BEERY, JÖNSSON, 2017) je zaměřena na hodnocení potenciálu rekreace ve volné přírodě v biosférické rezervaci UNESCO a druhá zmiňovaná práce (KARANIKOLA a kol., 2017) hodnotí názory a postřehy víkendových návštěvníků městského národního lesoparku na Kypru v průběhu letního období.

Dotazníkové šetření postupně zjišťovalo, jakou zkušenost s jednodenní rekreací respondent má, co ho inspiruje při výběru lokality, jaký obvykle volí způsob dopravy, jaký je účel jeho návštěv a který den v týdnu obvykle takový jednodenní výlet uskuteční. Dále respondent hodnotil, jak důležité jsou pro něj uvedené faktory při výběru lokality pro jednodenní výlet a poté respondent uvedl chráněnou krajinnou oblast včetně konkrétní lokality, do které si udělal jednodenní výlet naposledy a zhodnotil, jak byl při tomto výletu spokojen s uvedenými realizačními faktory.

Ze získaných výsledků je nejdůležitější zmínit, že téměř každý respondent si již někdy udělal jednodenní výlet na Šumavu, naopak nejméně známou oblastí je pro ně CHKO Slavkovský les. Více než polovina respondentů se při jednodenním výletu do zvolené lokality a zpět obvykle dopravuje automobilem, ale u věkové skupiny nad 65 let naopak převažuje využití veřejné dopravy. Nejčastějšími účely návštěvy jsou turistika, poznávání přírody a návštěva památek. Dále z hodnocení jasně vyplynulo, že nejvýznamnějším dnem pro jednodenní rekreaci je sobota. Z vybraných faktorů jsou pro respondenty při výběru lokality pro jednodenní rekreaci nejvýznamnější dopravní dostupnost, hustá síť značených tras a zkušenost z předchozí návštěvy. Ze zkoumaných území respondenti nejčastěji uváděli, že si svůj jednodenní výlet naposledy udělali

na Šumavu. Při hodnocení vybraných realizačních faktorů v uvedených lokalitách pak respondenti zpravidla hodnotili kladně.

Subjektivní hodnocení bylo dále doplněno o rozhovory v infocentrech, kdy byly zjišťovány informace přímo na místě. První otázky měly za úkol zjistit některé informace o daném území a také přímo o daném infocentru. Další otázky byly velmi podobné těm, které byly i v dotazníkovém šetření. Výsledky tak bylo možné porovnat. Zde lze konstatovat, že informace získané v infocentrech se v mnohých případech shodovaly s výsledky dotazníkového šetření. Pokud bylo možné provést porovnání i s objektivnějšími výsledky, informace získané z infocenter se takovým výsledkům podobaly více. V závěru rozhovorů ještě byly zjišťovány některé doplňující informace.

Na tomto místě je nyní ještě vhodné zmínit, jak se od sebe liší objektivní a subjektivní hodnocení. Významný rozdíl je v tom, že objektivní hodnocení je prováděno na základě jasně stanovených kritérií. Informace jsou získávány zejména z různých tematických map, na základě čehož je vytvořena mapa výsledná, pomocí které jsou pak prezentovány výsledky. V případě subjektivního hodnocení jsou informace získávány od respondentů prostřednictvím dotazníkového šetření, případně od zaměstnanců infocenter pomocí rozhovorů. Zejména u dotazníkového šetření narážíme na to, že každý respondent má jiné povědomí o zkoumaném území, odlišné zkušenosti s jednodenní rekreací a svůj vlastní názor na danou problematiku. Díky tomu právě u výsledků vzniká určitá subjektivita. Přesto mají výsledky velký význam v tom, že mapují zkušenosti, preference a názory přímých účastníků jednodenní rekreace.

Na závěr lze stručně říci, že objektivní hodnocení nám dává informaci o tom, jak by situace měla vypadat (o které lokality by měl být ze strany potenciálních návštěvníků nejvyšší zájem apod.) a subjektivní hodnocení nám dává informaci o tom, jak situace vypadá (o které lokality ze strany potenciálních návštěvníků je nejvyšší zájem ve skutečnosti apod.).

Závěr

V bakalářské práci byly definovány tři hlavní cíle. Před plněním samotných cílů bylo nejdříve vymezeno zájmové území na základě časové dostupnosti. Z tohoto hlediska byly pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně uznány jako vhodné NP a CHKO Šumava, CHKO Český les, CHKO Slavkovský les, CHKO Křivoklátsko, CHKO Český kras a CHKO Brdy. Dále byly v rozboru literatury vysvětleny některé pojmy a definice, jež se týkají rekreace a cestovního ruchu, ochrany přírody a jejich vzájemného vztahu. Z této části je nejdůležitější pochopit, jak je definována rekreace a cestovní ruch a jakým způsobem jsou zkoumaná území chráněna. Cestovní ruch v chráněných územích je jistě atraktivní záležitostí, ale je třeba si uvědomit, že vztah cestovního ruchu a chráněných území můžeme na základě způsobu ochrany území charakterizovat jako konflikt, koexistenci nebo symbiózu (ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012, s. 223–224).

Prvním řešeným cílem práce bylo objektivní hodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně. Jednalo se o hodnocení lokalizačních faktorů, které byly rozděleny na přírodní a kulturní složku. Byl tedy vyhodnocen zvlášť přírodní a kulturní potenciál námi zkoumaného území a následným sečtením hodnot obou složek byl získán celkový potenciál území. Z výsledných map lze snadno zjistit které území má vysoký potenciál a naopak.

Druhý cíl hodnotil dopravní dostupnost mezi Plzní a vybranými chráněnými krajinnými oblastmi. Řešena byla zvlášť dopravní dostupnost automobilovou dopravou a dopravní dostupnost veřejnou dopravou. Zatímco časovou dostupnost automobilovou dopravou ovlivňuje pouze vzdálenost lokality od Plzně a přítomnost či nepřítomnost významných dopravních komunikací, dopravní dostupnost veřejnou dopravou je ovlivněna více faktory, kterými jsou kromě silniční a železniční sítě například rozdíly mezi pracovním dnem a víkendovým dnem a také mezi letní sezonou a obdobím mimo sezonu. Významný je též počet spojů, kterými se lze dostat z Plzně do zvolené lokality a poté zase zpět do Plzně. V bakalářské práci jsou zpracovány mapy časové dostupnosti mezi Plzní a vybranými chráněnými krajinnými oblastmi pro oba způsoby dopravy. Díky tomu lze poměrně snadno zjistit, které lokality jsou snadno dostupné a které (zejména v případě veřejné dopravy) jsou prakticky nedostupné.

Pokud bychom chtěli docílit toho, aby některé lokality byly dostupné lépe než nyní, je vhodné zkusit zvážit, zda by v některých případech bylo možné snížit čekací dobu při přestupech mezi spoji. Při takovém řešení je ale také nutností zajistit koordinaci

mezi dopravci, aby nedocházelo k situaci, že v případě zpoždění daného spoje návazný spoj nepočká.

Třetím řešeným cílem bylo subjektivní hodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně. Ke splnění tohoto cíle bylo využito dotazníkového šetření a rozhovorů v infocentrech. Z dotazníkového šetření vyplynuly některé důležité informace o zkušenostech respondentů s jednodenní rekreací, obvyklém způsobu dopravy, účelech návštěvy, obvyklém dni v týdnu a dále informace o významnosti vybraných faktorů při výběru lokality pro jednodenní rekreaci. Dále respondenti hodnotili, jak byli spokojeni s uvedenými realizačními faktory při jejich posledním jednodenním výletu. Díky tomu byly zjištěny určité informace o posouzení kvality vybraných realizačních faktorů přímo pro konkrétní lokality. Vzhledem k počtu respondentů však bylo možné výsledky vyhodnotit jen pro některé oblasti. Zjištěné výsledky pak bylo možné porovnat s informacemi získaných na základě rozhovorů v informačních centrech.

Ze subjektivního hodnocení vyplynulo, že každý respondent má jiné povědomí o zkoumaném území, odlišné zkušenosti s jednodenní rekreací a svůj vlastní názor na danou problematiku. Lze předpokládat, že obyvatelé Plzně znají mnohé konkrétní turistické atraktivity, ale nedokážou si je spojit s danou chráněnou krajinnou oblastí. Především významné kulturní atraktivity jsou poměrně dobře navštěvované. Pokud chceme zvýšit potenciál daných území pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně, bylo by možná vhodné propagovat danou chráněnou krajinnou oblast jako celek, kde by ty nejznámější turistické atraktivity byly zvýrazněny, ale zároveň by zde byly zmíněny další zajímavosti, které lze v daném území navštívit. Taková propagace by mohla vést k tomu, že díky zvýrazněným nejznámějším turistickým atraktivitám si daná osoba uvědomí, že zmiňovaná oblast pro něj není zcela neznámá, ale zároveň zjistí, že v této oblasti může navštívit i plno jiných zajímavostí a začne dané území více vnímat a snad také navštěvovat.

V samotném závěru je dobré zmínit, že na tuto bakalářskou práci je možné navázat podrobnějším hodnocením realizačních faktorů. Na základě toho pak lze vyhodnotit potenciál území z hlediska rozmístění těchto faktorů a také lze použít ještě komplexnější hodnocení, které by hodnotilo území na základě rozmístění lokalizačních a realizačních faktorů dohromady. Další možností samozřejmě také je podobným

způsobem, jaký je použit v této bakalářské práci, hodnotit potenciál chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel jiného města případně regionu.

Seznam použité literatury

- BEERY, Thomas a JÖNSSON, Ingemar. 2017. Outdoor recreation and place attachment: Exploring the potential of outdoor recreation within a UNESCO Biosphere Reserve. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*. 17, s. 54–63, ISSN 2213–0780
- BÍNA, Jan. 2002. Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky. *Urbanismus a územní rozvoj*. 5(1), s. 2–11, ISSN 1212–0855.
- BRODSKÝ, Karel a kol. 2006. Maximalizace potenciálu chráněných krajinných oblastí a národních parků v cestovním ruchu. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 183 s. [cit. 30.1.2017]. Dostupné z: <http://www.mmr.cr/getmedia/d05fdc33-7921-42ac-9f88-275926c20be4/GetFile39.pdf?ext=.pdf>
- DOKOUPIL, Jaroslav, ed. a kol. 2005. Rozvojový potenciál Plzeňského kraje. Plzeň: Západočeská univerzita, 198 s. ISBN 80-7043-429-5.
- DOUBNEROVÁ, Jitka. 2008. Cestovní ruch v chráněných územích. Rešerše odborné literatury. Zpracováno v rámci projektu Alternativy pro Frýdlantsko. Jizersko-ještědský horský spolek, 28 s.
- JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. 2012. Marketing v cestovním ruchu. Praha: Grada Publishing, a. s., 320 s. ISBN 978-80-247-4209-0.
- KARANIKOLA, Paraskevi a kol. 2017. Weekend visitors' views and perceptions at an urban national forest park of Cyprus during summertime. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*. 17, s. 112–121, ISSN 2213–0780
- McKERCHER, Bob. 1996. Differences between Tourism and Recreation in Parks. *Annals of Tourism Research*. 23(3), s. 563–575, ISSN 0160–7383.
- NOVOTNÁ, Marie. 2014. Geografické informační systémy v humánní geografii. Plzeň: Západočeská univerzita, 101 s. ISBN 978-80-261-0466-7.
- VYSTOUPIL, Jiří; ŠAUER, Martin a kol. 2011. Geografie cestovního ruchu České republiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 315 s. ISBN 978-80-7380-340-7.
- WALL REINIUS, Sandra a FREDMAN, Peter. 2007. Protected Areas as Attractions. *Annals of Tourism Research*. 34(4), s. 839–854, ISSN 0160–7383.

ZELENKA, Josef a PÁSKOVÁ, Martina. 2012. Výkladový slovník cestovního ruchu. Dopln. 2. vyd. Praha: Linde, 735 s., 33 s. ISBN 978-80-7201-880-2.

AOPK ČR [online]. Portál Informačního systému ochrany přírody © 2006–2017 [cit. 15.2.2017]. Dostupné z:

http://portal.nature.cz/publik_syst/ctihtmlpage.php?what=6142&nabidka=rozbalitModul&modulID=463

AOPK ČR [online]. Regionální pracoviště Správa CHKO Český les © 2017a [cit. 2.2.2017]. Dostupné z: <http://ceskyles.ochranaprirody.cz>

AOPK ČR [online]. Regionální pracoviště Správa CHKO Slavkovský les © 2017b [cit. 2.2.2017]. Dostupné z: <http://slavkovskyles.ochranaprirody.cz>

AOPK ČR [online]. Správa CHKO Křivoklátsko © 2017c [cit. 2.2.2017]. Dostupné z: <http://krivoklatsko.ochranaprirody.cz>

AOPK ČR [online]. Správa CHKO Český kras © 2017d [cit. 2.2.2017]. Dostupné z: <http://ceskykras.ochranaprirody.cz>

AOPK ČR [online]. Správa CHKO Brdy © 2017e [cit. 2.2.2017]. Dostupné z: <http://brdy.ochranaprirody.cz>

ARCDATA PRAHA s.r.o. [online]. ArcČR 500 © 2017, [cit. 15.2.2017]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500/>

Biosférická rezervace Dolní Morava [online]. Co jsou to biosférické rezervace? © 2009, [cit. 1.4.2017]. Dostupné z: <http://www.dolnimorava.org/index.php/biosvericka-rezervace/co-je-biosfericka-rezervace.html?lang=cs>

CourseWARE [online]. KGE/GISHG – Popis cvičení 12 © 2007–2017, [cit. 15.2.2017]. Dostupné z: <https://portal.zcu.cz/portal/studium/courseware/kge/gishg/cviceni.html>

České dráhy, a.s. [online]. In Karta © 2016 [cit. 9.4.2017]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/e-shop/in-karta/duchodce/default.htm>

Český statistický úřad [online]. Příprava satelitního účtu cestovního ruchu v ČR – 2000 © 2014 [cit. 25.1.2017]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/1522-04--2_metodicke_vysvetlivky

Český statistický úřad [online]. Složení obyvatelstva podle pohlaví a jednotek věku k 31.12. © 2017 [cit. 7.4.2017]. Dostupné z:

https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&katalog=30845&pvo=DEMD001&str=v68&c=v3~2_RP2015MP12DP31&u=v68_VUZEMI_101_40371#W=

Geoportál ČÚZK [online]. Prohlížeč služba WMS – ZM 50 © 2016, [cit. 19.3.2017].

Dostupné z: [http://geoportal.cuzk.cz/\(S\(mh4hpdenwxeh35ztomfy3ugd\)\)/Default.aspx?menu=3117&mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZK-WMS-ZM50-P&metadataXSL=metadata.sluzba](http://geoportal.cuzk.cz/(S(mh4hpdenwxeh35ztomfy3ugd))/Default.aspx?menu=3117&mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZK-WMS-ZM50-P&metadataXSL=metadata.sluzba)

IDOS Jízdní řády [online]. Vlaky + autobusy © 2017, [cit. 17.2.2017]. Dostupné z:

<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>

IUCN [online]. About © 2017a [cit. 30.1.2017]. Dostupné z:

<https://www.iucn.org/theme/protected-areas/about>

IUCN [online]. Protected Areas Categories © 2017b [cit. 30.1.2017]. Dostupné z:

<https://www.iucn.org/theme/protected-areas/about/protected-areas-categories>

Národní park Šumava [online]. Základní údaje © 2008–2017 [cit. 2.2.2017]. Dostupné

z: <http://www.npsumava.cz/cz/1261/sekce/zakladni-udaje/>

ProtectedPlanet [online]. World Database on Protected Areas © 2014–2017

[cit. 10.3.2017]. Dostupné z: <https://protectedplanet.net>

Seznam.cz, a. s. [online]. Mapový server mapy.cz © 2017 [cit. 19.3.2017]. Dostupné z:

<http://www.mapy.cz>

Zákon č. 114/1992 Sb. [online]. Zákony pro lidi.cz © 2017 [cit. 30.1.2017]. Dostupné z:

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-114>

Seznam zkratk

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
ArcČR 500	Digitální vektorová geografická databáze České republiky v měřítku 1:500 000
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
CHKO	chráněná krajinná oblast
IDOS	Informační dopravní systém
IUCN	Mezinárodní svaz ochrany přírody
MAB	Mezinárodní program UNESCO Člověk a biosféra (<i>Man and the Biosphere Programme</i>)
NP	národní park
UNESCO	Organizace Spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu (<i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i>)
VVP	vojenský výcvikový prostor

Seznam obrázků

Obrázek 1: Přírodní potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně

Obrázek 2: Kulturní potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně

Obrázek 3: Celkový potenciál vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně

Obrázek 4: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava

Obrázek 5: Časová dostupnost veřejnou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava o víkendových dnech

Obrázek 6: Počet spojů veřejnou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava o víkendových dnech v letní sezoně

Obrázek 7: Časový rozdíl mezi dopravní dostupností veřejnou dopravou a automobilovou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava

Obrázek 8: Struktura respondentů podle pohlaví

Obrázek 9: Struktura respondentů podle věku

Obrázek 10: Návštěvnost respondentů v jednotlivých zkoumaných územích v rámci jednodenní rekreace

Obrázek 11: Způsob dopravy při jednodenní rekreaci

Obrázek 12: Způsob dopravy při jednodenní rekreaci dle věkových skupin

Obrázek 13: Účel návštěvy

Obrázek 14: Význam snadné dopravní dostupnosti při výběru lokality pro jednodenní rekreaci

Obrázek 15: Význam snadné dopravní dostupnosti při výběru lokality pro jednodenní rekreaci – srovnání respondentů obvykle využívajícími automobilovou dopravu s respondenty obvykle využívajícími veřejnou dopravu

Obrázek 16: Význam husté sítě značených tras při výběru lokality pro jednodenní rekreaci

Obrázek 17: Význam zkušenosti z předchozí návštěvy při výběru lokality pro jednodenní rekreaci

Obrázek 18: Přehled a četnost uvedení jednotlivých zkoumaných území jako místo posledního jednodenního výletu

Obrázek 19: Dopravní dostupnost lokalit s velmi vysokým potenciálem pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně z pohledu časové dostupnosti veřejnou dopravou o víkendových dnech

Seznam tabulek

Tabulka 1: Shrnutí vybraných charakteristik významných pro hodnocení potenciálu cestovního ruchu v jednotlivých zkoumaných územích

Tabulka 2: Klasifikace předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu zkoumaného území

Tabulka 3: Rozdělení zkoumaného území do kategorií podle výsledné hodnoty přírodního potenciálu území

Tabulka 4: Rozdělení zkoumaného území do kategorií podle výsledné hodnoty kulturního potenciálu území

Tabulka 5: Rozdělení zkoumaného území do kategorií podle výsledné hodnoty celkového potenciálu území

Tabulka 6: Srovnání věkové struktury respondentů s věkovou strukturou obyvatel okresu Plzeň-město (k 31.12.2015)

Tabulka 7: Přehled a četost uvedení konkrétních lokalit posledního jednodenního výletu

Tabulka 8: Přehled vytvořených oblastí použitých k hodnocení získaných výsledků

Tabulka 9: Vyhodnocení realizačních faktorů v jednotlivých vytvořených oblastech na základě výsledků získaných od respondentů při hodnocení lokalit jejich posledního jednodenního výletu

Tabulka 10: Přehled jednotlivých míst, ve kterých byly provedeny rozhovory

Seznam příloh

Příloha A: Poloha zájmových území

Příloha B: Časová dostupnost veřejnou dopravou o víkendových dnech v porovnání s časovou dostupností veřejnou dopravou v pracovních dnech z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava

Příloha C: Porovnání počtu spojů veřejnou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava mezi víkendovými dny mimo letní sezonu a v letní sezoně

Příloha D: Porovnání počtu spojů veřejnou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava a zpět do Plzně pro pracovní dny mimo letní sezonu

Příloha E: Vzor dotazníku použitého při dotazníkovém šetření vybrané skupiny obyvatel Plzně

Příloha F: Struktura respondentů podle aktuálního sociálního postavení

Příloha G: Vyhodnocení odpovědí na otázku „Jak dlouho žijete v Plzni?“

Příloha H: Způsob výběru lokality pro jednodenní rekreaci

Příloha I: Obvyklý den v týdnu

Příloha J: Význam kvality a přítomnosti restauračních zařízení při výběru lokality pro jednodenní rekreaci

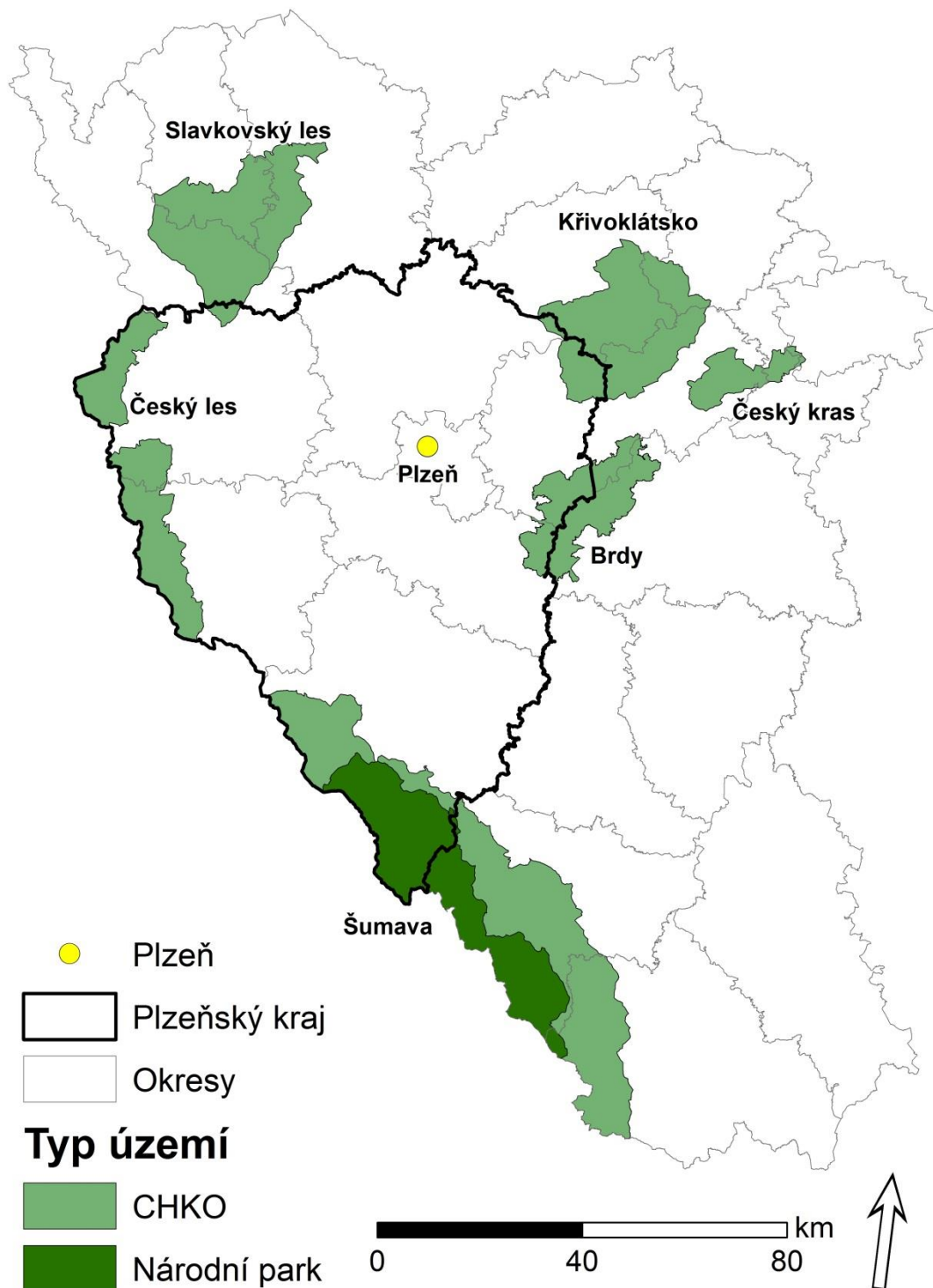
Příloha K: Význam kvality a přítomnosti dalších služeb (např. infocentra, průvodcovské služby apod.) při výběru lokality pro jednodenní rekreaci

Příloha L: Význam široké nabídky volnočasových aktivit při výběru lokality pro jednodenní rekreaci

Příloha M: Význam kladného hodnocení lokality nezávislými zdroji při výběru lokality pro jednodenní rekreaci

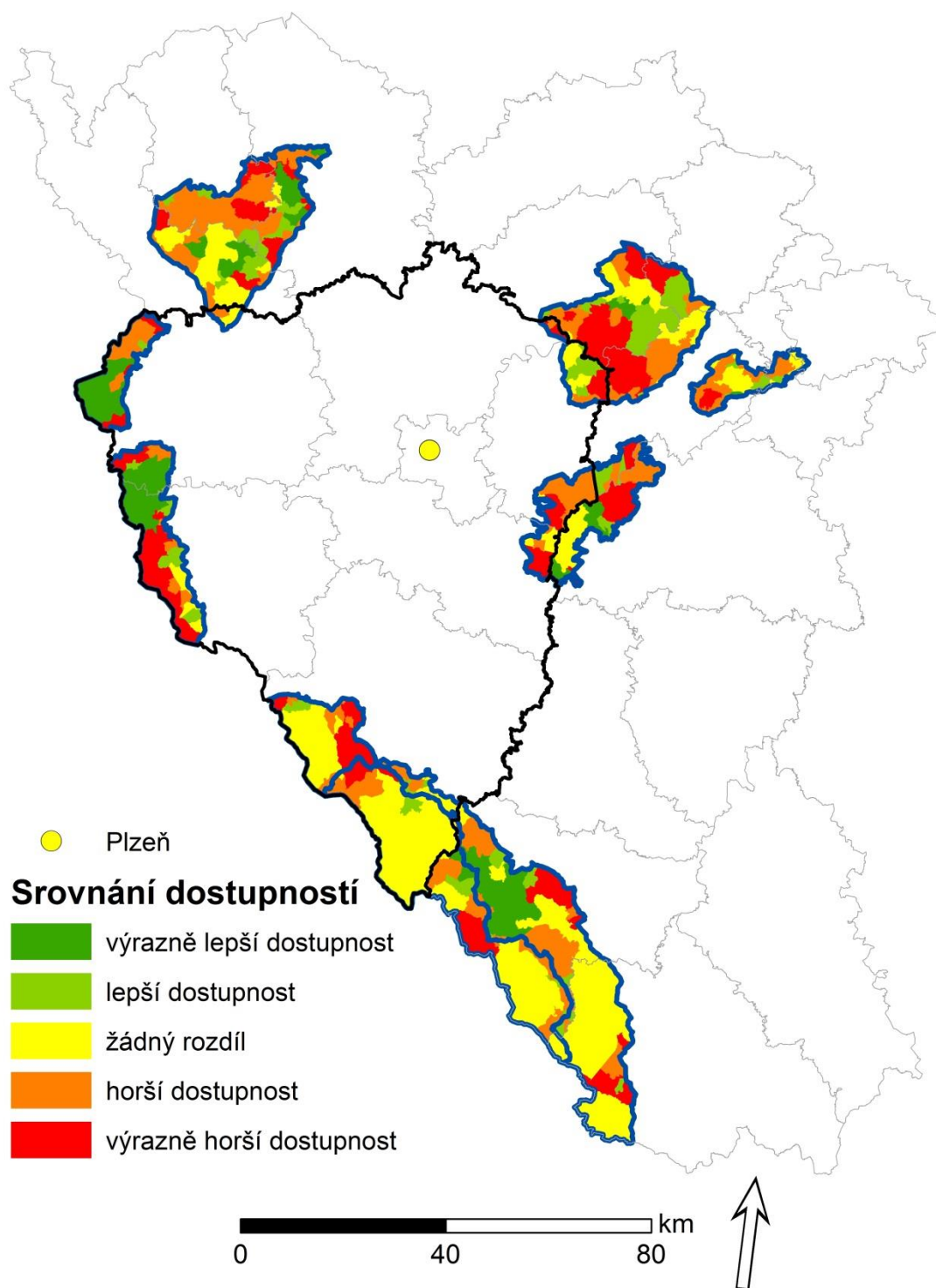
Přílohy

Příloha A: Poloha zájmových území



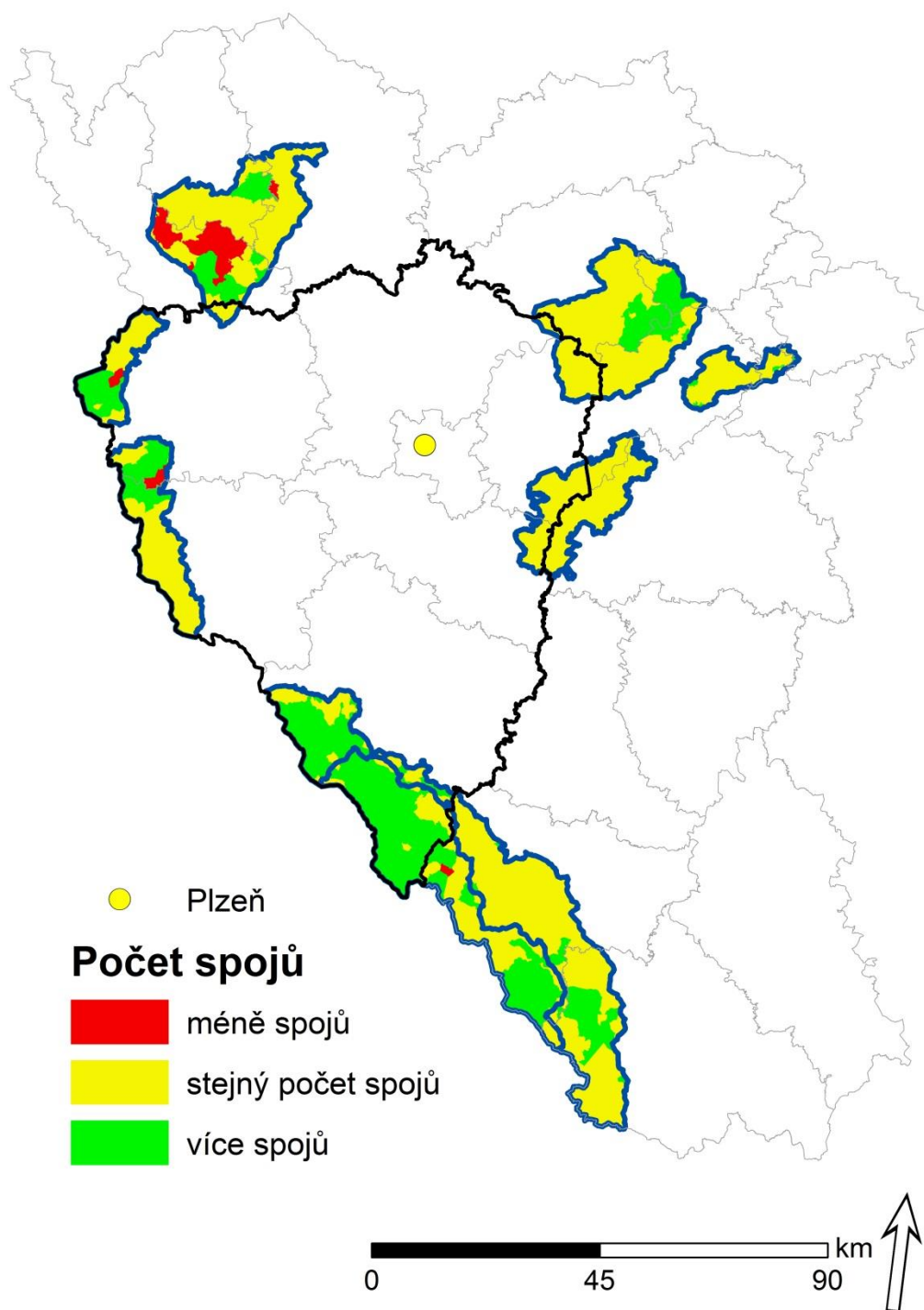
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2017 a ARCDATA PRAHA s.r.o. 2017

Příloha B: Časová dostupnost veřejnou dopravou o víkendových dnech v porovnání s časovou dostupností veřejnou dopravou v pracovních dnech z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava



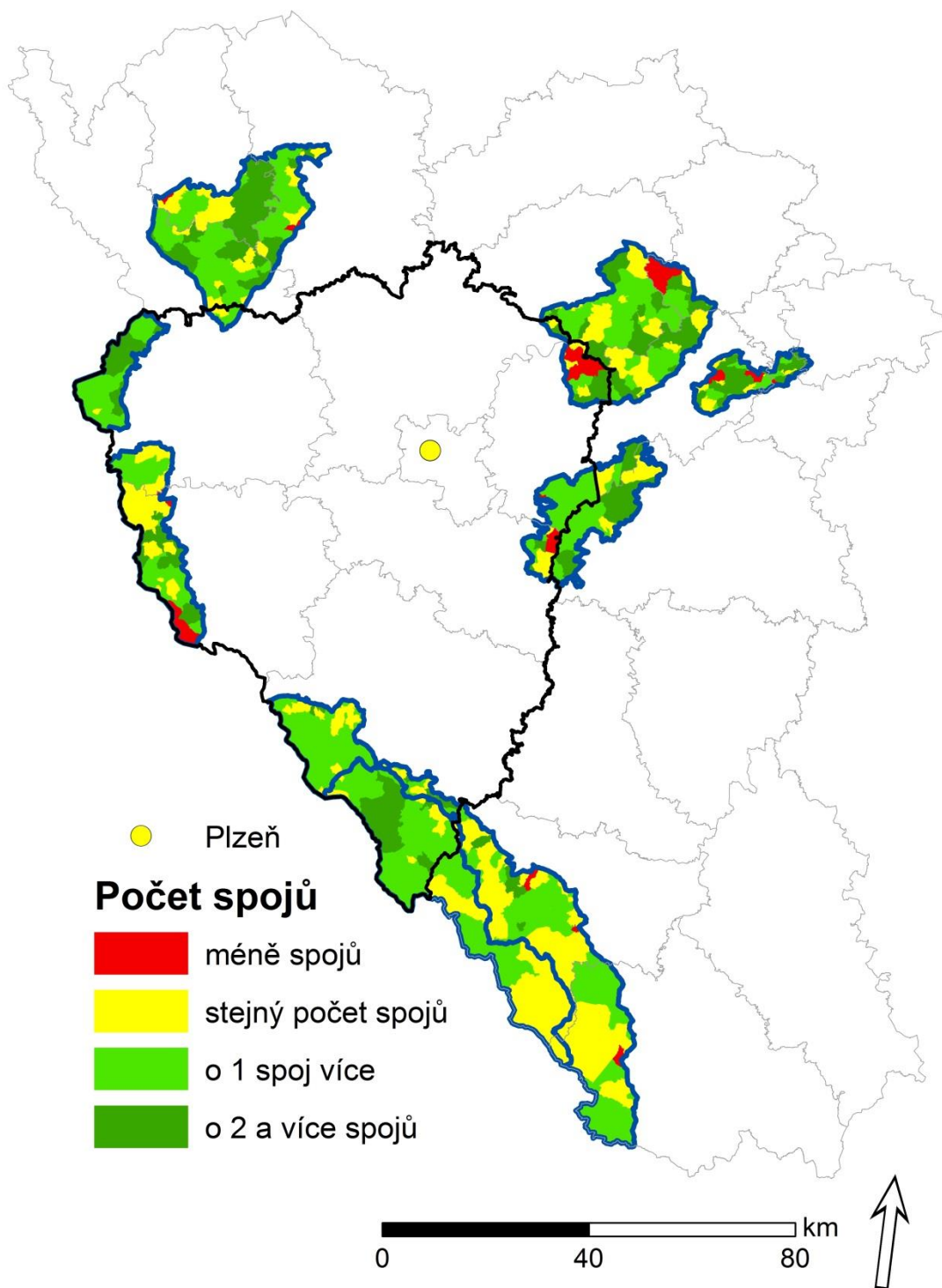
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2017, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2017 a IDOS Jízdní řády 2017

Příloha C: Porovnání počtu spojů veřejnou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava mezi víkendovými dny mimo letní sezonu a v letní sezoně



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2017, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2017 a IDOS Jízdní řády 2017

Příloha D: Porovnání počtu spojů veřejnou dopravou z Plzně do vybraných chráněných krajinných oblastí a Národního parku Šumava a zpět do Plzně pro pracovní dny mimo letní sezonu



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2017, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2017 a IDOS Jízdní řády 2017

Příloha E: Vzor dotazníku použitého při dotazníkovém šetření vybrané skupiny obyvatel Plzně



DOTAZNÍK



Potenciál chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně

1) Jak dlouho žijete v Plzni?

- a) do 5 let b) 6 – 20 let c) 21 a více

2) Do kterých z následujících chráněných krajinných oblastí jste si již udělal/a jednodenní výlet?

- a) Šumava ANO NE
b) Český les ANO NE
c) Slavkovský les ANO NE
d) Křivoklátsko ANO NE
e) Český kras ANO NE
f) Brdy ANO NE
g) Jiné – uveďte: _____

3) Co Vás obvykle inspiruje při výběru lokality pro jednodenní výlet?

- a) média (tisk, TV, propagační materiály apod.) b) webové stránky
c) doporučení od známých d) jiné – uveďte: _____

4) Jaký způsob dopravy při jednodenním výletu obvykle volíte?

- a) automobil b) veřejná doprava c) jiné

5) Jaký je obvykle účel Vašich návštěv? (možno zvolit více odpovědí)

- a) turistika b) cykloturistika c) sport d) poznávání přírody
e) návštěva památek f) návštěva naučné stezky či jiné atrakce pro děti

6) Který den v týdnu se obvykle na jednodenní výlet vypravujete?

- a) sobota b) neděle c) jiný den

7) Které z následujících faktorů jsou pro Vás důležité při rozhodování kam se vypravit na jednodenní výlet?

Snadná dopravní dostupnost

- a) velmi důležité b) důležité c) nepodstatné d) zcela nepodstatné

Kvalita a přítomnost restauračních zařízení

- a) velmi důležité b) důležité c) nepodstatné d) zcela nepodstatné

Kvalita a přítomnost dalších služeb (např. infocentra, průvodcovské služby apod.)

- a) velmi důležité b) důležité c) nepodstatné d) zcela nepodstatné

Hustá síť značených tras

- a) velmi důležité b) důležité c) nepodstatné d) zcela nepodstatné

Široká nabídka volnočasových aktivit

- a) velmi důležité b) důležité c) nepodstatné d) zcela nepodstatné

Kladné hodnocení lokality nezávislými zdroji

- a) velmi důležité b) důležité c) nepodstatné d) zcela nepodstatné

Zkušenost z předchozí návštěvy

- a) velmi důležité b) důležité c) nepodstatné d) zcela nepodstatné

Jiné – uveďte: _____

8) Do které z chráněných krajinných oblastí jste si jednodenní výlet udělal/a naposledy?

Uveďte prosím konkrétní lokalitu: _____

9) Jak byste ohodnotil/a následující faktory při tomto výletě?

Dopravní dostupnost

- a) velmi dobrá b) dobrá c) ucházející d) špatná e) nevím

Kvalita a přítomnost restauračních zařízení

- a) velmi dobrá b) dobrá c) ucházející d) špatná e) nevím

Kvalita a přítomnost dalších služeb (např. infocentra, průvodcovské služby apod.)

- a) velmi dobrá b) dobrá c) ucházející d) špatná e) nevím

Hustá síť značených tras

- a) velmi dobrá b) dobrá c) ucházející d) špatná e) nevím

Nabídka volnočasových aktivit

- a) velmi dobrá b) dobrá c) ucházející d) špatná e) nevím

10) Do které z následujících věkových kategorií patříte?

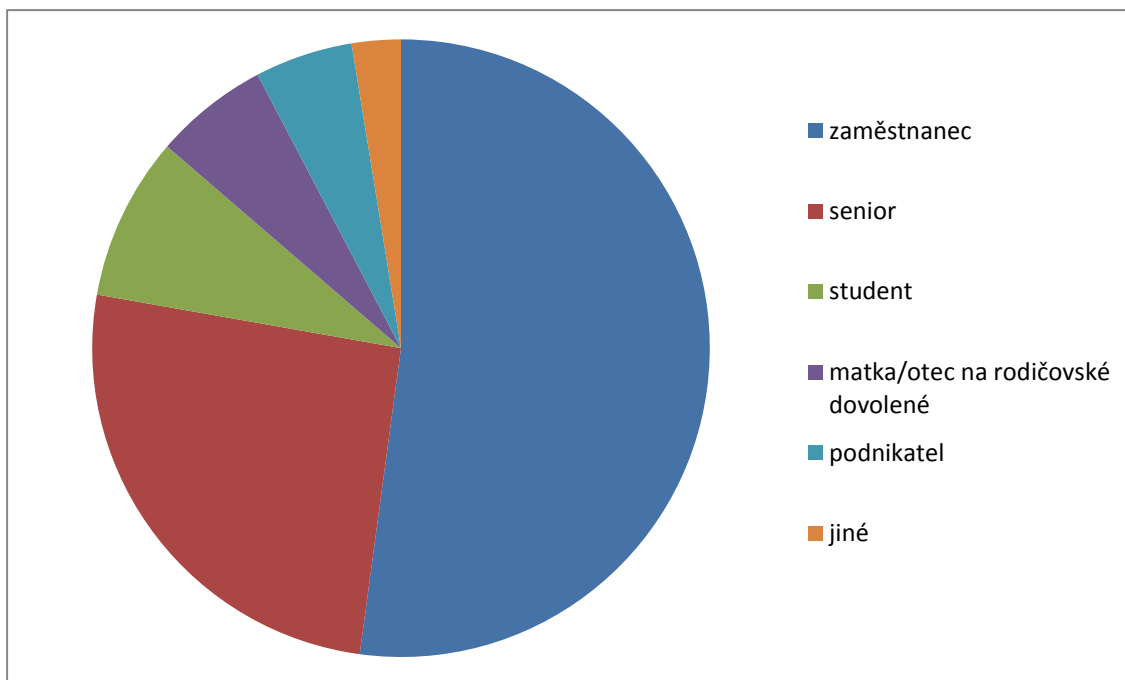
- a) do 24 let b) 25 – 44 c) 45 – 64 d) nad 65 let

11) Jakého jste pohlaví? a) muž b) žena

12) Jaké je Vaše aktuální sociální postavení?

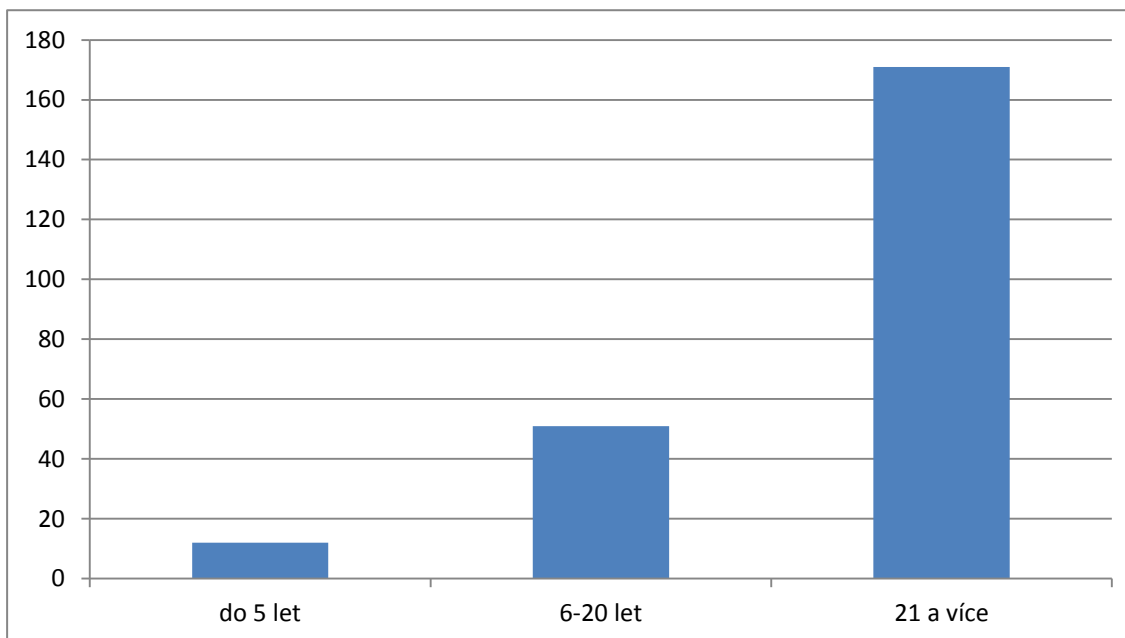
- a) student b) zaměstnanec c) matka/otec na rodičovské dovolené
d) podnikatel e) senior f) jiné

Příloha F: Struktura respondentů podle aktuálního sociálního postavení



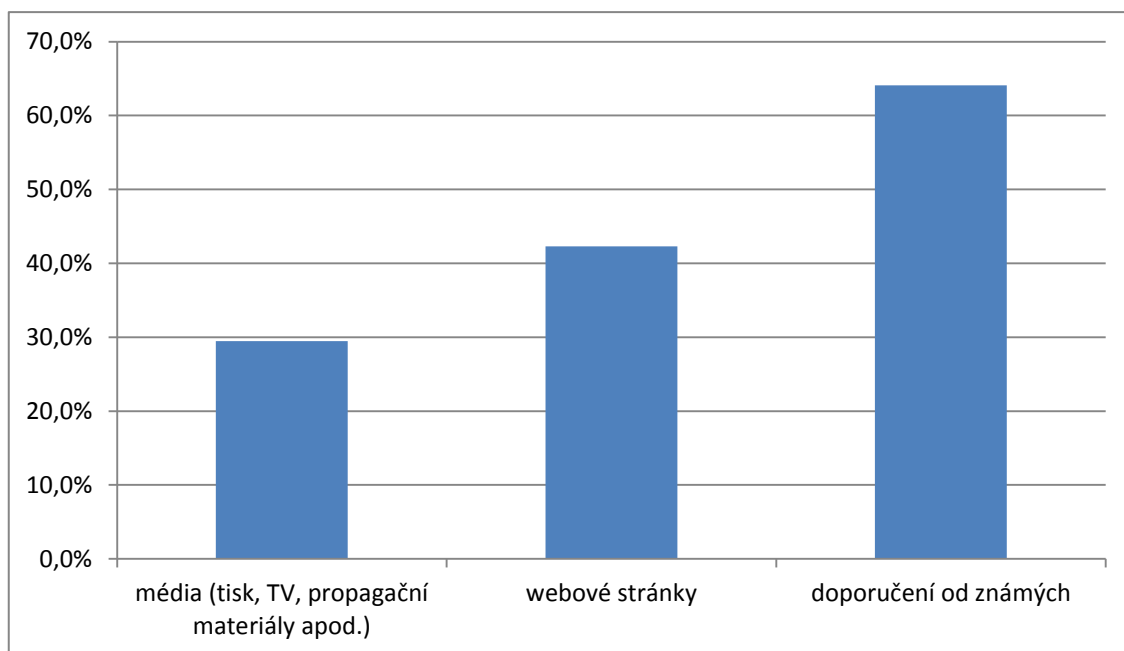
Zdroj: vlastní zpracování

Příloha G: Vyhodnocení odpovědí na otázku „Jak dlouho žijete v Plzni?“



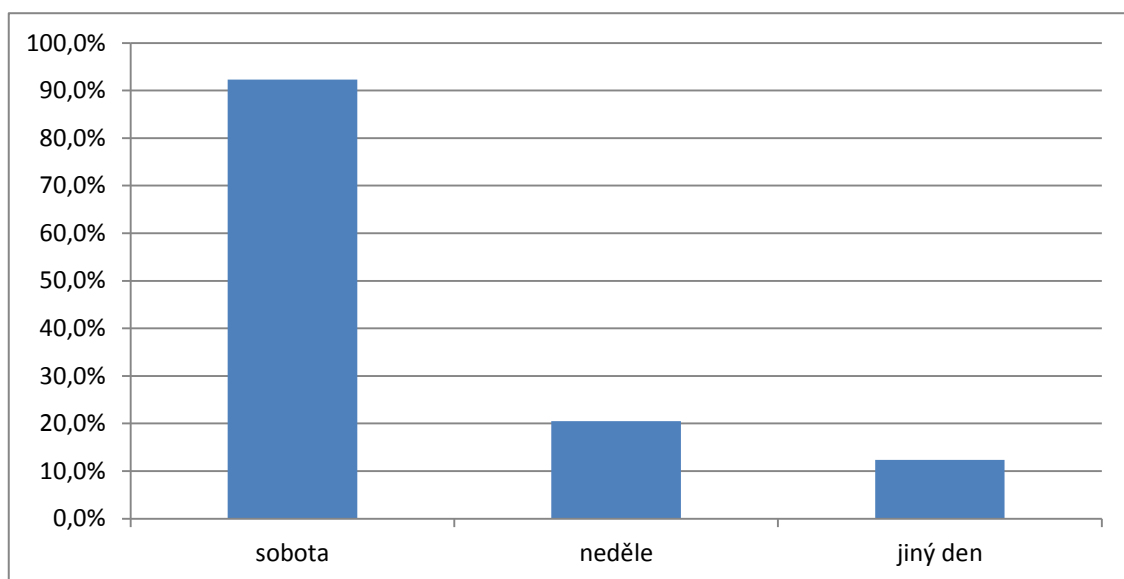
Zdroj: vlastní zpracování

Příloha H: Způsob výběru lokality pro jednodenní rekreaci



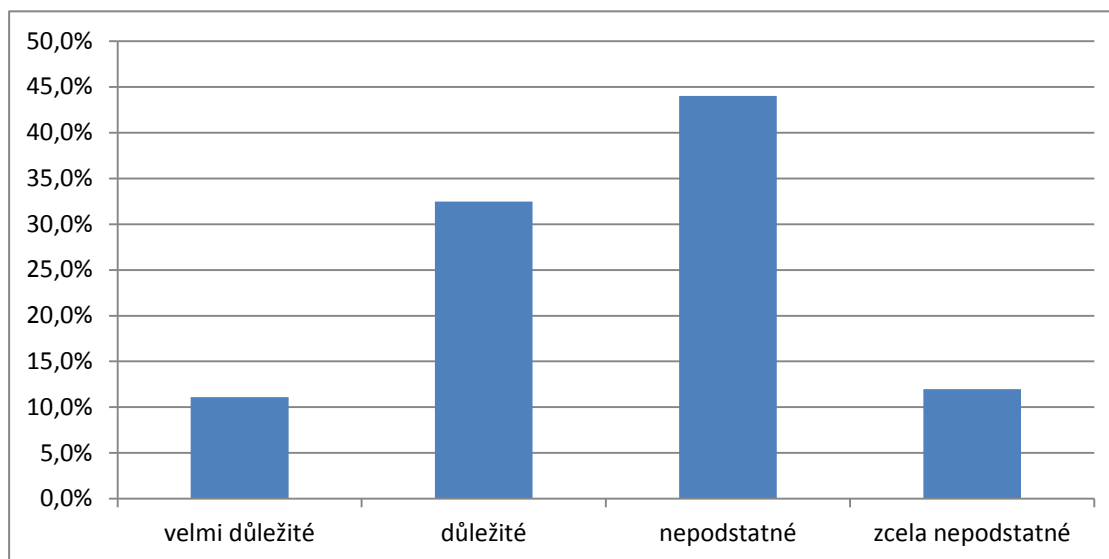
Zdroj: vlastní zpracování

Příloha I: Obvyklý den v týdnu



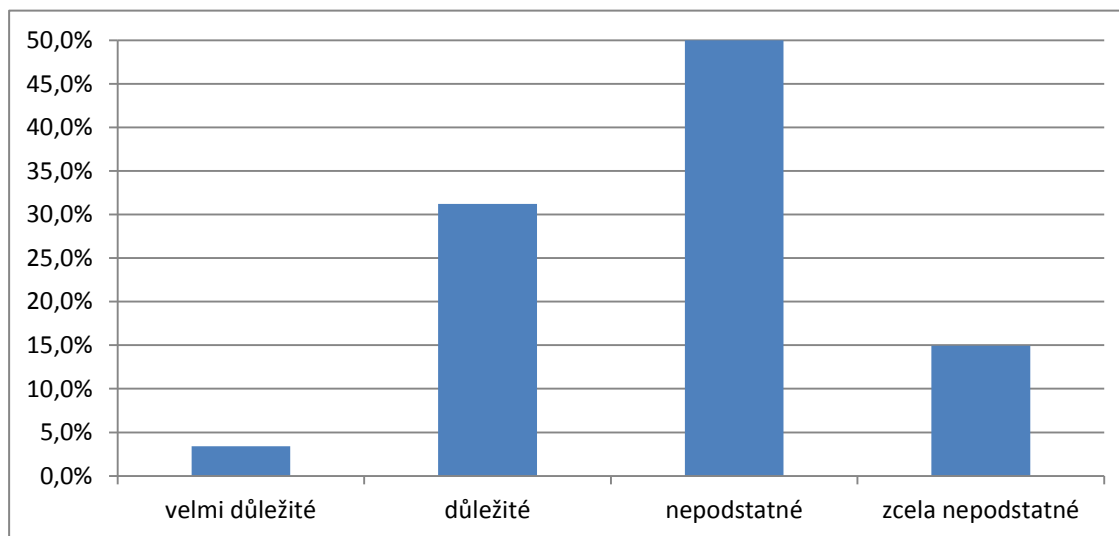
Zdroj: vlastní zpracování

Příloha J: Význam kvality a přítomnosti restauračních zařízení při výběru lokality pro jednodenní rekreaci



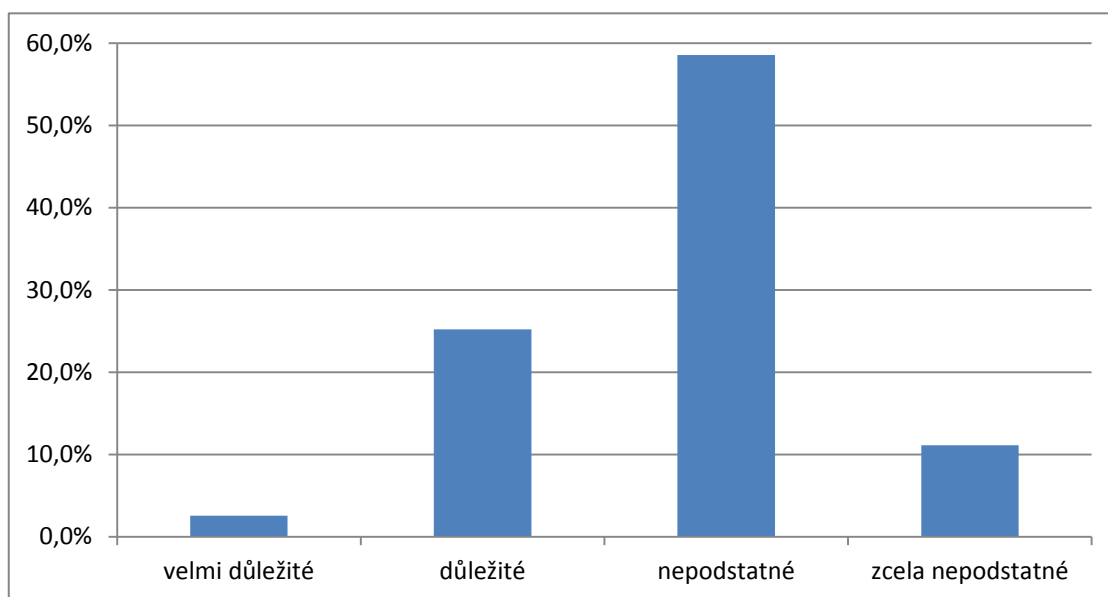
Zdroj: vlastní zpracování

Příloha K: Význam kvality a přítomnosti dalších služeb (např. infocentra, průvodcovské služby apod.) při výběru lokality pro jednodenní rekreaci



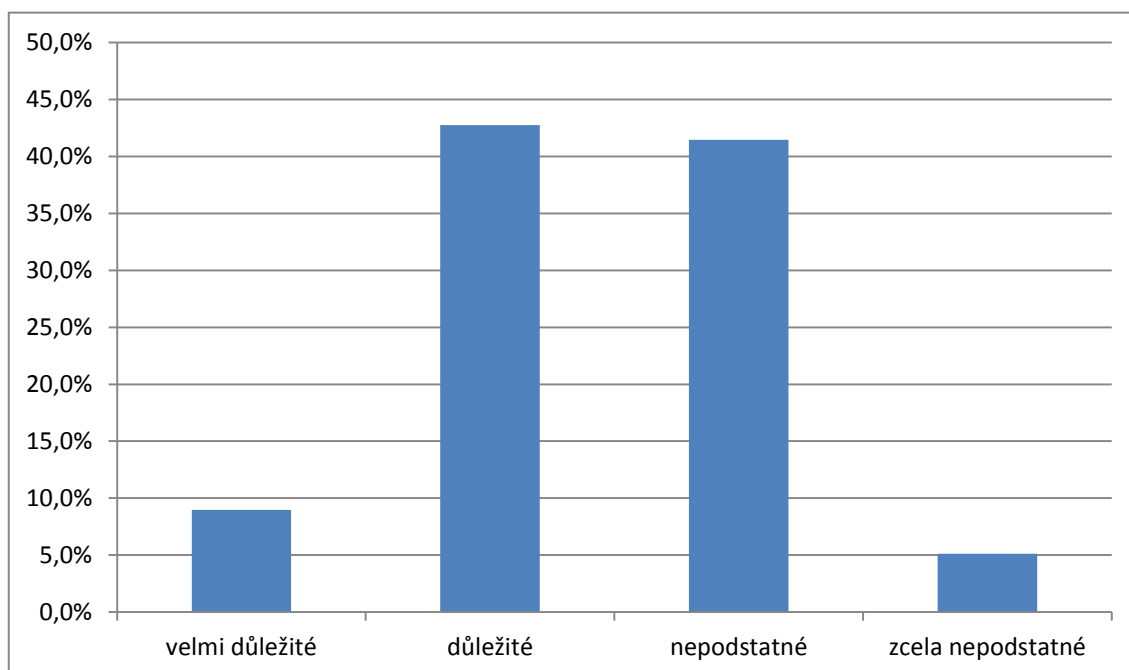
Zdroj: vlastní zpracování

Příloha L: Význam široké nabídky volnočasových aktivit při výběru lokality pro jednodenní rekreaci



Zdroj: vlastní zpracování

Příloha M: Význam kladného hodnocení lokality nezávislými zdroji při výběru lokality pro jednodenní rekreaci



Zdroj: vlastní zpracování

Abstrakt

HANUŠ, Pavel. *Potenciál chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně*. Plzeň, 2017. 93 s. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta ekonomická.

Klíčová slova: potenciál, chráněná krajinná oblast, rekreace, Plzeň

Bakalářská práce se zabývá hodnocením potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně. V práci je provedeno objektivní hodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně. Jednalo se o hodnocení lokalizačních faktorů, které byly rozděleny na přírodní a kulturní složku. Samostatná kapitola je věnována zhodnocení dopravní dostupnosti mezi Plzní a vybranými chráněnými krajinnými oblastmi. Řešena je časová dostupnost a to jak automobilovou, tak i veřejnou dopravou. Poslední částí práce je subjektivní zhodnocení potenciálu chráněných krajinných oblastí pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně, kde je využito dotazníkového šetření vybrané skupiny obyvatel Plzně a rozhovorů v infocentrech. Samotný text práce je doplněn o mapové výstupy, tabulky a grafy. Základní poznatky, které práce přinesla, jsou následující: potenciál zkoumaných území je zpravidla tvořen zejména přírodní složkou, kvalitu dopravní dostupnosti ovlivňuje zejména vzdálenost od Plzně a přítomnost či nepřítomnost nejvýznamnějších dopravních komunikací, každý respondent má jiné povědomí o zkoumaném území, odlišné zkušenosti s jednodenní rekreací a svůj vlastní názor na danou problematiku.

Abstract

HANUŠ, Pavel. *The potential of the protected landscape areas for day recreation of the inhabitants of Pilsen*. Plzeň, 2017. 93 s. Bachelor Thesis. University of West Bohemia. Faculty of Economics.

Key words: potential, protected landscape area, recreation, Pilsen

This bachelor thesis deals with evaluation of protected landscape areas potential for day recreation of the inhabitants of Pilsen. In thesis is made objective assessment of protected landscape areas potential for day recreation of Pilsen inhabitants. The goal of assessment was evaluating of localization factors, which were divided into natural and cultural part. A separate chapter is devoted to the assessment of the availability of the transport between Pilsen and selected protected landscape areas – subject is availability of both car and public transport. The last part of thesis is subjective evaluation of protected landscape areas for day recreation of Pilsen inhabitants, where are used the survey results from survey of selected Pilsen residents and from interviews in information centers. The thesis is complemented by a map outputs, tables and graphs. The basic findings of the thesis are as follows: the potential of the studied areas is usually composed mainly from natural component, the quality of transport access is influenced in particular by distance from Pilsen and by presence or absence of the most important transport communications, each respondent has a different knowledge the studied area, diverse experience with day recreation and own opinion on the issue.