

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Vybrané aspekty udržitelného cestovního ruchu

v Karlovarském kraji

**Selected aspects about the sustainability of tourism in the
region Karlovy Vary**

Alena Štemberová

Cheb 2017

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2015/2016

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Alena ŠTEMBEROVÁ**
Osobní číslo: **K13B0434P**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management obchodních činností**
Název tématu: **Vybrané aspekty udržitelného cestovního ruchu
v Karlovarském kraji**
Zadávací katedra: **Katedra marketingu, obchodu a služeb**

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

1. Definujte pojmy cestovní ruch a udržitelný cestovní ruch.
2. Analyzujte předpoklady rozvoje cestovního ruchu ve vybrané oblasti.
3. Na základě informací získaných z dotazníkového šetření srovnajte situaci ve vybraných destinacích Karlovarského kraje z pohledu spokojenosti rezidentů s rozvojem cestovního ruchu.
4. Navrhněte možnosti pro zlepšení spokojenosti rezidentů ve vybraném regionu.

Rozsah grafických prací:

Rozsah kvalifikační práce: **40 - 60 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- **FORET, Miroslav, FORETOVÁ, Věra.** *Jak rozvíjet místní cestovní ruch.* 1. vydání. Praha: Grada, 2001. ISBN 80-247-0207-X.
- **INDROVÁ, Jarmila, HOUŠKA, Petr, PETRŮ, Zdenka.** *Kvalita ve službách cestovního ruchu.* 1. vydání. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 978-80-245-1766-7.
- **JAKUBÍKOVÁ, Dagmar.** *Marketing v cestovním ruchu.* 1. vydání. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-3247-3.
- **KIRÁLOVÁ, Alžbeta.** *Marketing: destinace cestovního ruchu.* 1. vydání. Praha: Ekopress, 2003. ISBN 80-86119-56-4.

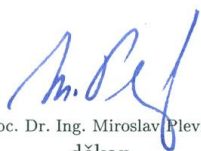
Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Petr Janeček

Středisko projektových aktivit

Datum zadání bakalářské práce: **23. října 2015**

Termín odevzdání bakalářské práce: **25. dubna 2016**


Doc. Dr. Ing. Miroslav Plevný
děkan




Ing. Jan Tluchoř, Ph.D.
vedoucí katedry

V Chebu dne 23. října 2015

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Vybrané aspekty udržitelného cestovního ruchu v Karlovarském kraji“

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

Cheb dne

.....
podpis autora

Obsah

Úvod.....	7
1. Cestovní ruch a udržitelnost	8
1.1. Vlivy cestovního ruchu	9
1.1.1. Ekonomické dopady	9
1.1.2. Environmentální dopady.....	10
1.1.3. Sociálně-kulturní dopady.....	11
2. Historie udržitelného cestovního ruchu	13
3. Vybrané indikátory udržitelnosti cestovního ruchu.....	17
3.1. Únosná kapacita	17
3.2. Kauzální model působení cestovního ruchu	18
3.3. Turistická funkce.....	18
3.4. Životní cyklus destinace.....	19
4. Analýza Karlovarského kraje z hlediska vybraných aspektů udržitelnosti	21
4.1. Charakteristika oblasti.....	21
4.2. Sociálně-ekonomické podmínky	22
4.3. Atraktivita oblasti.....	23
4.3.1. Kulturní a historické památky.....	23
4.3.2. Kulturní akce.....	25
4.3.3. Ochrana přírody	26
4.3.4. Aktivity	26
4.4. Materiálně-technická základna.....	28
4.4.1. Hromadná ubytovací zařízení	28
4.4.2. Stravovací zařízení.....	30
4.4.3. Technická infrastruktura	31

4.4.4. Dopravní infrastruktura.....	32
5. Vztah rezidentů k rozvoji cestovního ruchu	34
5.1. Turistická aktivita v destinaci	34
5.2. Dotazníkové šetření.....	38
5.3. Dopady cestovního ruchu v Karlovarském kraji.....	45
5.4. Trolejbusová doprava v Mariánských Lázních	48
Závěr	52
Seznam použitých tabulek	54
Seznam použitých obrázků	55
Seznam použitých zkratk	56
Seznam použité literatury	57
Seznam příloh	63

Úvod

Cestovní ruch se v posledních letech stal jedním z nejdynamičtěji se rozvíjejících odvětví a je neodmyslitelnou součástí národního hospodářství mnoha zemí, do kterých patří i Česká republika. Aby mohlo k rozvoji turismu docházet, musí být splněny tři základní podmínky, a to: svoboda pohybu, dostatečný fond volného času a disponibilní finanční prostředky. Dalším důležitým faktorem pro rozvoj cestovního ruchu je doprava, která přepravuje účastníka cestovního ruchu do cílové destinace a umožňuje tak spotřebu služeb cestovního ruchu. Rozvoj dopravy umožnil postupné snižování nákladů cestovních kanceláří, čímž klesly i ceny zájezdů, a spolu s dostatečně velkým fondem volného času a finančními prostředky se cestovní ruch stal dostupným pro většinu populace. Je možné říci, že svět se stal dostupným pro všechny a žádná vzdálenost není překážkou.

Se vznikem masového cestovního ruchu ve druhé polovině 20. století bylo nezbytně nutné začít řešit otázku udržitelnosti rozvoje cestovního ruchu. Pod pojmem udržitelný cestovní ruch si můžeme představit takový druh turismu, při kterém dochází k uspokojení potřeb ze strany turistů, ale současně se zachovávají přírodní i kulturní hodnoty dané oblasti pro další generace. Rozvoj cestovního ruchu sebou přináší jak pozitivní, tak negativní změny, které ovlivňují život rezidentů dané oblasti. Často se můžeme setkat s případem potlačení originality prostředí i kultury v zájmu dostupnosti pro návštěvníky. Ztráta autenticity nese sebezničující dopad na destinaci, neboť originalita je jedna ze základních atraktivit pro účastníka cestovního ruchu a je velmi ceněna. Otázka udržitelného rozvoje je velmi aktuální i v podmínkách České republiky. Velmi angažovanou destinací je v poslední době Praha, která vyhlásila akci Noc hotelů věnovanou pražským rezidentům jako poděkování za toleranci a vstřícnost k ne vždy vhodně se chovajícím turistům.

Navzdory snahám některých podniků orientovaných na obor cestovního ruchu o vyzvednutí pozitiv turismu u místních obyvatel, jsou zájmy a názory rezidentů často opomíjeny. Z toho důvodu se práce zabývá právě touto problematikou. Cílem práce je *zanalyzovat Karlovarský kraj z hlediska vybraných indikátorů udržitelnosti*. Dalším cílem je na základě informací získaných z dotazníkového šetření *srovnat situaci v destinacích Karlovarského kraje z pohledu vztahů mezi rezidenty a turisty a navrhnout možnosti pro zlepšení spokojenosti rezidentů právě v těchto destinacích*.

1. Cestovní ruch a udržitelnost

Světová organizace cestovního ruchu (UNWTO) definovala turismus jako „*činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa ležícího mimo její běžné prostředí, přičemž hlavní účel cesty je jiný než výkon placené činnosti v navštíveném místě.*“ (Hesková, 2006, s. 11) Běžné prostředí nezahrnuje „*výlety v místě obvyklého pobytu, časté a pravidelné cesty mezi domovem a pracovištěm a další obdobné cesty rutinního charakteru.*“ (Goeldner & Richie 2014, s. 6)

V důsledku hospodářského růstu a neustálého navyšování počtu populace roste proporciálně i poptávka po cestovním ruchu. Aby nedocházelo k nekontrolovanému vyčerpávání přírodních zdrojů a znečišťování životního prostředí, je nezbytné řešit jeho udržitelný rozvoj. Pod pojmem trvale udržitelný cestovní ruch si můžeme představit takový „*cestovní ruch, který je životaschopný, ale minimalizuje své dopady na životní prostředí a je přínosem jak pro hostitelskou komunitu, tak pro turisty.*“ (Horner & Swarbrooke 1996, s. 398)

Z důvodu naplnění udržitelnosti je třeba, dle Výkladového slovníku (Zelenka & Pásková 2012), nalézt rovnováhu mezi environmentálními, ekonomickými a sociokulturními aspekty rozvoje. Znamená to tedy, že žádný ze zmíněných aspektů nelze z dlouhodobého časového horizontu upřednostňovat, jinak by nebyla splněna vyváženost. Pokud by se například z dlouhodobého hlediska upřednostňoval ekonomický aspekt, došlo by z nadměrného využívání území k jeho znehodnocení. Kdyby se naopak upřednostnil aspekt environmentální, přírodní prostředí by bylo sice zachováno, ale nastal by ekonomický útlum, jenž by mohl vést až ke stagnaci regionu. (Kolektiv Konsorcia SPROR Plus 2007)

Evropská charta vydala „Desatero principů udržitelnosti“, které by mohlo k výše zmíněné rovnováze přispět. (EUROPAC Federation 2010)

1. Zapojení všech subjektů podílejících se na cestovním ruchu k ochraně přírody.
2. Přípravení a uskutečnění dlouhodobě udržitelné strategie a akčního plánu cestovního ruchu pro ochranu oblasti.
3. Ochrana a zlepšení přírodního a kulturního dědictví před jeho nadměrným rozvojem.
4. Poskytnutí kvalitního zážitku návštěvníkům destinace.

5. Efektivní komunikace s návštěvníky o mimořádných kvalitách oblasti.
6. Nabídnutí specifických produktů, které by přispěly k poznání a porozumění oblasti.
7. Zvyšování informovanosti účastníků cestovního ruchu o chráněném území.
8. Nesnížení kvality života rezidentů na úkor rozvoje cestovního ruchu.
9. Zvyšování výhod cestovního ruchu pro místní ekonomiku.
10. Kontrola vlivů návštěvníků a omezení jejich negativních dopadů na destinaci.

1.1. Vlivy cestovního ruchu

Vlivy cestovního ruchu nabývají různého charakteru. Mohou se vyznačovat znaky jak pozitivního tak negativního rázu, a to s působením na složky ekonomické, přírodní a sociálně-kulturní.

Aby v destinaci docházelo k uspokojování všech zákaznických potřeb, jež se neustále stupňují, je potřebné destinaci a produkty v ní obsažené neustále inovovat, čímž může z důsledku nedostatečné regulace docházet k poškození neobnovitelných a vzácných zdrojů.

1.1.1. Ekonomické dopady

Asi nejvýznamnějším vlivem CR na ekonomickou sféru je, že působí jako pramen příjmů. V roce 2015 dosáhly v ČR příjmy z příjezdového cestovního ruchu téměř 149 mld. Kč, což tvoří zhruba 3 % HDP České republiky. (MMR 2016) Ovšem nevylepší pouze platební bilanci a státní rozpočet, ale také místní rozpočty obcí a krajů skrze výběr daní a poplatků. Z velké části ovlivňuje investiční činnost v ČR. (Drobná & Morávková 2004) Dalším velmi významným vlivem je nárůst pracovních příležitostí, po kterých je v tomto oboru velká poptávka. Zaměstnanost v cestovním ruchu činí 227 tisíc obyvatel, což se podílí s 4,4 % na celkové zaměstnanosti za rok 2015. (ČSÚ 2017d) S růstem turismu je spojeno i zlepšování infrastruktury, která zároveň může pomoci k rozvoji místního obchodování a průmyslu. K neméně důležitým kladům dále patří: rozvoj malého a středního podnikání, rozvoj místních zdrojů a produktů a diverzifikace ekonomiky. (Goeldner & Richie 2014)

Cestovní ruch ovšem přináší navštěvovaným destinacím i značná negativa. Obzvláště závažný problém je závislost ekonomiky na cestovním ruchu z důvodu velkého podílu příjmů pro stát. Dále vytvořená pracovní místa mají ve většině případů pouze sezónní charakter, a pro příští rok vzniká pracovní nejistota. (Ryglová 2009) Pro místa hojně

navštěvovaná turisty je obvyklá destabilizace cenových poměrů, což značí vyšší cenu produktů pro běžnou spotřebu (potravin, volnočasová zábava,...), zároveň vyšší cenu půdy a nemovitostí, tyto ceny rostou neproporcionálně vzhledem k příjmům rezidentů. Nezřídka dochází k závislosti destinace k jedné zdrojové zemi nebo k závislosti na zahraničních firmách. Zejména nepříjemnou záležitostí je pro rezidenty cenový diktát udávaný skrze provozovatele podniků cestovního ruchu a pro místní podnikatele ztráta kontroly na prodejním trhu. (Berg 2008)

1.1.2. Environmentální dopady

Nejčastějšími pozitivními vlivy jsou zachování a ochrana přírodních zdrojů. Za účelem přilákání nových návštěvníků jsou mnohdy vytvářeny nové přírodní parky či přírodní rezervace, přičemž část vstupného je použita právě na ochranu přírody a přírodních zdrojů. Obdobně jsou využity i části příjmů z daní a poplatků (rekreační, lázeňský,...). (Ryglová 2009)

Z druhého pohledu je cestovní ruch velkým původcem emisí jak přímo – skrze dopravu (silniční, letecká), tak i nepřímo, a to především při výstavbě zařízení CR a jejich následnému provozu. Důsledkem vypouštění emisí skleníkových plynů do atmosféry, záboru půdy pro výstavbu infrastruktury, či zpevňování přírodních povrchů přispívá turismus ke globálnímu oteplování. (Pásková 2012) O tomto problému více pojednává například Klein & Bencko (1996), Klaus (2009), či Holčák (2008). Vysoká koncentrace znečišťujících látek v ovzduší vede ke vzniku smogu. Tomuto specifickému jevu napomáhá nedostatečná regulační politika CR, která neuspokojivě usměrňuje tok turistů v nejvíce namáhaných destinacích. (Pásková 2012) Tyto negativní dopady lze eliminovat využitím šetrnější alternativy dopravy pro přírodní prostředí, kterou je elektrifikovaná železniční doprava. V porovnání se silniční či leteckou dopravou je její velkou předností schopnost přepravit velké množství zboží či cestujících při malé spotřebě energie. (Štulc & Goetz 1996) K dalším neméně závažným zásahům do přírodního prostředí patří znečišťování povrchových i podzemních vod (provoz zařízení CR, aktivity návštěvníků), výskyt nezvykle vysokých teplot, rozšíření zemědělských škůdců, zvýšená hladina hluchosti (v oblasti lesů, letišť, dálnic, zábavních zařízení), eroze (obrušování povrchu památek dotyky, prohlubování cest, výstavba infrastruktury a další) a samozřejmě zdraví lidí (nové choroby, stres z horka, zmenšování životního prostoru). (Rada vlády pro udržitelný rozvoj 2013) Při pohybu

návštěvníků CR může v ekosystému docházet k šíření tzv. alochtonních druhů, kdy jsou semena rostlin, drobní živočichové nebo zárodky živočichů přenášeny na botách, částech oděvů apod. do cizího prostředí, kde se mohou přemnožit a dokonce i vytlačit původní druhy živočichů a organismů. (Pásková 2012)

1.1.3. Sociálně-kulturní dopady

Vlivy CR na sociokulturní prostředí jsou mnohem hůře pozorovatelné, identifikovatelné, a tak i méně zkoumané a medializované. Oproti vlivům na přírodní prostředí jsou změny v sociokulturní sféře pozorovatelné až v delším časovém období a často se překrývají s probíhajícími globálními vlivy. (Pásková 2012)

V důsledku střetávání odlišných kultur může docházet k obohacování společnosti o nové zvyklosti a informace o způsobu života v jiných kulturách, čímž se ztrácejí předsudky. (Rygllová 2009) Bohužel však dochází i k nebezpečnějšímu působení cestovního ruchu, a to zejména na rezidenty destinace, kteří se ve většině případů přizpůsobují návštěvníkům z důvodu zájmu rozvoje turismu. (Palatková & Zichová 2011)

Jeden z nejběžnějších projevů vyvolaných CR je demonstrační efekt, kdy rezidenti napodobují vzorce chování návštěvníků při spotřebě služeb CR. Jedná se o jistou formu procesu akulturace, kdy její další modifikací je tzv. efekt módnosti, který se projevuje ovlivněním procesů rozhodování člověka směrem k módnosti. (Pásková 2012) Proces akulturace vzniká v důsledku dlouhodobějšího styku kulturně odlišných společenských skupin, prostřednictvím komunikace. Rezidenti postupně nahrazují vlastní kulturní prvky těmi cizími. (Průcha 2010) To může mít jak kladné (zvýšení úrovně obyvatelstva), tak záporné dopady (snížení atraktivity destinace). (Pásková 2012) V intenzivně navštěvovaných oblastech cestovního ruchu dochází k dualizaci společnosti, přičemž na jedné straně socioekonomické třídy vystupují bohatí podnikatelé, kteří výrazně profitují z cestovního ruchu, a na té druhé stojí chudí, kteří se zvýšenými životními náklady spíše trpí. V návaznosti dochází k marginalizaci obyvatel zejména z historických center měst do periferních zón měst nebo také z vyšších sociálních pozic do těch okrajových. Z tohoto důvodu dochází ke zvýšenému výskytu sociálně patologických jevů, ke kterým patří prostituce, kriminalita, gamblerství a závislost na drogách. (Zelenka 2014)

Asi nejdiskutovanějším dopadem CR je turistická iritace. Jde o proces vývoje vztahu místních obyvatel k cestovnímu ruchu, zvláště se jedná o negativní postoj rezidentů k návštěvníkům destinace. Jako ukazatel vývoje můžeme použít škálu iritačního (Doxeyho) indexu o čtyřech úrovních postojů, které se ve většině případů stupňují vzestupně podle intenzity návštěvnosti v daném území, četnosti kontaktu s turisty či měnící se segmentační struktury v dané oblasti. (Pásková 2012) Zmíněné odstíny postojů rezidentů jsou:

1. euforie (návštěvníci jsou radostně vítáni),
2. apatie (radost z návštěvníků klesá, rezidenti se začínají cítit nepříjemně ze zvyšujícího se množství návštěvníků),
3. podrážděnost (rezidenti se k návštěvníkům chovají nevrle),
4. nepřátelství (rezidenti jednají s návštěvníky nepřátelsky). (Királ'ová & Straka 2013)

2. Historie udržitelného cestovního ruchu

Už od počátků věků patří starost a péče o přírodní zdroje a životní prostředí k životu člověka, avšak v moderním pojetí se s udržitelností setkáváme až v první polovině 19. století. (Moldan 2009) Teprve až počátkem 90. let byla aplikována i na oblast turismu.

Na problémy s životním prostředím upozornila biologka Rachel Carsonová vydáním knihy *Mlčí jaro* (1962), ve které líčí možné katastrofy zapříčiněné nadměrným používáním DDT. Kniha rozpoutala obavy veřejnosti a z ochrany životního prostředí se začíná stávat hnutí. (Moldan 2009)

Stockholmská konference

Na den 5. června 1972 byla radou OSN svolána do Stockholmu konference, která se stala jednou z hlavních historických událostí v oblasti životního prostředí. Definovala základní environmentální problémy a hrozící nebezpečí (Moldan 2009):

- produkce nebezpečných odpadů (emise, odpadní vody, toxické a radioaktivní odpady),
- narušení planetárních systémů (hydrologický cyklus, ozónová vrstva, klimatický systém),
- nadměrné čerpání obnovitelných (voda, půda,...) a neobnovitelných (nerostné suroviny) zdrojů,
- redukce biodiverzity (snížená rozmanitost ekosystému).

Jako odezva konference byly ve většině států přijaty zákony na ochranu životního prostředí a založeny instituce týkající se této problematiky. Celosvětově byl založen Program OSN pro životní prostředí (UNEP). Navzdory opatření se v 80. letech stav životního prostředí neustále zhoršoval, což vedlo k závěru, že tyto kroky k udržení nestačí. (Moldan 2009)

Římský klub

Římský klub je organizace založena roku 1968, jejíž členové (významní vědci, ekonomové, podnikatelé, vysoce postavení státní úředníci, a další) sdílejí společný zájem o budoucnost lidstva. (Club of Rome 2017) V roce 1972 zveřejnili jejich

nejznámější zprávu „Meze růstu“, která poukazovala na fakt, že hlavní příčinu na devastaci přírody nese hospodářský růst. Publikace byla vydána na základě počítačově modelových zpracování základních ekonomických, populačních a jiných údajů. (Klein & Bencko 1996) Autoři navrhovali jako řešení teorii nulového růstu, která znamenala zastavení hospodářského růstu. Opatření bylo pro svět nerealistické a nežádoucí, a proto bylo následně zamítnuto. Bylo nutné najít kompromis mezi hospodářským růstem a ochranou životního prostředí. Z toho důvodu byla v roce 1983 ustanovena Světová komise pro životní prostředí a rozvoj, která měla tento problém prozkoumat. (Moldan 2009)

Naše společná budoucnost

Roku 1987 vydala Světová komise pro životní prostředí a rozvoj závěrečnou zprávu s názvem Naše společná budoucnost, jejíž výsledek zněl: *Ekonomický rozvoj se v žádném případě nesmí zastavit, naděje je naopak v jeho urychlení. Je však třeba změnit jeho podobu: rozvoj se musí stát trvale udržitelným.* (Moldan 2009, s. 24) Neobsahovala ale body pro praktickou aplikaci principů trvale udržitelného rozvoje, a tak se OSN rozhodla uskutečnit celosvětovou konferenci OSN o životním prostředí a rozvoji (UNCED) v Riu de Janeiro v roce 1992, která měla body pro aplikaci definovat. (Moldan 2009)

Summit Země

Již zmíněná konference v Rio de Janeiro (1992) započala éru velkých světových summitů. Šlo o jednu z největších mezinárodních konferencí, které se zúčastnilo celkem 173 států. Konference se shodla v názorech, že problém tkví v neudržitelné výrobě a spotřebě. Hospodářský rozvoj by se měl odklonit od kvantitativní výroby a spotřeby a měl by se více ubírat kvalitativním směrem, který by vedl ke zlepšení dosavadních životních podmínek bez ničení přírodních zdrojů. (Moldan 2009) Hlavním výsledkem byl rozsáhlý strategický plán s názvem Agenda 21, který popisuje zásady udržitelného rozvoje a je dodnes používán jako návod pro aktivity týkající se nejen ochrany životního prostředí a hospodářského růstu. (Moldan 2007)

Překročení mezí

V roce 1992, tedy 20 let od vydání publikace „Meze růstu“, byla vydána kniha s názvem „Překročení mezí“, která přinášela aktualizovaná a o něco optimističtější data, než tomu bylo u předchozí publikace. Autoři zkoumali vzájemné souvislosti trajektorie udržitelnosti a spotřeby a zjistili, že přímá úměra v takovém rozsahu jako před dvaceti lety už neplatí a že má civilizace odhadem dalších dvacet let na odvrácení katastrofy. Ovšem technologický pokrok a omezování emisí a odpadů uskutečněné po konferenci v Riu zapříčinily, že křivka znečištění nestoupá tak razantním tempem. Stále se ale nejedná o trvale udržitelný rozvoj. (Moldan 2003)

Lanzarote - Udržitelný turismus

Záležitost problému se životním prostředím má bezpochyby návaznost na cestovní ruch. Proto bylo nezbytné vydat řadu opatření k udržitelnosti v tomto směru. První konference na téma „Udržitelný turismus“ se konala na ostrově Lanzarote v roce 1995. (Čertík 2001) Jednání přineslo 18 zásad, podle kterých by se měly sestavovat akční plány udržitelného rozvoje cestovního ruchu. (Sustainable tourism World Conference 1995)

Kjóto

Konference v Kjótu (1997) měla celosvětový mediální ohlas po několik týdnů od konání. Výsledkem byl Kjótský protokol, jenž stanovil konkrétní závazky pro průmyslově rozvinuté státy ke snížení emisí skleníkových plynů. Protokol však vstoupil v platnost až roku 2005. (Moldan 2007)

Summit milénia

Setkání se uskutečnilo v New Yorku roku 2000, bylo přijato 8 cílů tisíciletí, které formovaly celosvětový program v oblasti lidského rozvoje do roku 2015. Těmito rozvojovými cíli tisíciletí byly: vymýcení extrémní chudoby a hladu, zpřístupnění základního vzdělání, rovnoprávnost pohlaví, snížení dětské úmrtnosti, snížení úmrtnosti matek, bojovat proti HIV/AIDS a malárii, zajištění trvalé udržitelnosti životního prostředí a vytvoření globálního partnerství pro rozvoj. (OSN 2017b)

Summit Země II

Summit uskutečněný v Johannesburgu (2002) přijal opatření v oblasti zemědělství a rybolovu s cílem ochrany mořské fauny a flóry do roku 2015, dále mělo dojít k zamezení poklesu biodiverzity do roku 2010. Země přislíbily pomoc rozvojovým zemím jak v otázce chudoby, tak v záležitosti zdravotní péče. (Hlaváček 2002)

Summit Země III

Na Rozvojové cíle tisíciletí pro období 2000–2015 navázal Summit konající se v sídle OSN (New York, 2015), kde byly cíle nastávající doplněny o zajištění dostupnosti vody, zpřístupnění moderních zdrojů energie, vybudování odolné infrastruktury nebo například o boj se změnou klimatu. Koncept udržitelného rozvoje je platný pro roky 2016–2030. (OSN 2017a)

3. Vybrané indikátory udržitelnosti cestovního ruchu

Pojem indikátor udržitelného rozvoje představuje vhodně zvolenou veličinu, naměřenou či vypočtenou, mající nepochybný vztah k zhodnocení globálního vývoje, vývoje státu nebo regionu. Indikátory napomáhají ke sledování dopadů lidských aktivit v různých sférách. Pro aplikaci v cestovním ruchu byly vytvořeny indikátory udržitelného rozvoje cestovního ruchu monitorující stav, vývoj a možnosti udržitelného rozvoje CR. (Zelenka & Pásková 2012)

3.1. Únosná kapacita

Únosnou kapacitu, v aplikaci na cestovní ruch, lze vyjádřit jako odborně zhodnocenou a zároveň společensky přijatelnou míru zatížení daného území společně s probíhajícími aktivitami souvisejícími s cestovním ruchem, které nezpůsobují nevratné poškození přírodních ani sociálních složek a také je zachována kvalita destinačního prostředí. (Zelenka 2014) Únosnou kapacitu sledujeme dle jednotlivých charakteristik, které ve spojení s využitím v cestovním ruchu zohledňují různorodost jednotlivých destinací (odlišné přírodní a sociálně-kulturní prostředí). (Zelenka 2012)

Fyzicky únosná kapacita – určuje maximální množství osob, které může destinace pojmout, aniž by došlo k její fyzické destrukci (jde o nejvyšší hodnotu, kterou může destinace snést nárazově, ne však opakovaně, či dokonce pravidelně).

Ekologicky únosná kapacita – maximální úroveň dlouhodobě chápané zátěže cestovním ruchem, se kterou se destinace vyrovná bez trvalých následků.

Socio-kulturně únosná kapacita – označuje tu hranici rozvoje cestovního ruchu, při jejímž překročení vznikají nezvratné změny v místní komunitě (změna životního stylu, akulturace apod.).

Psychologicky únosná kapacita – tvoří subjektivní ukazatele maximálního stupně rozvoje cestovního ruchu, který ještě umožňuje využívat v destinaci očekávané aktivity.

Úroveň sezónnosti – podíl míry návštěvnosti v nejsilnějším a nejslabším měsíci sezóny.

Úroveň místní environmentálně vhodné technologie – technologie, která má na rozdíl od jiných výrazně nižší dopad na prostředí se stejným výsledkem (produkuje menší znečištění apod.). (Királ'ová 2003, s. 27–28)

Únosnost kapacity území lze měřit vícero způsoby. Podle Páskové (2009) je optimální spojení „tvrdého“ a „měkkého“ přístupu, kde tvrdý koncept představuje klasické odborné určení limitů rozvoje vyjádřené prostřednictvím numerických hodnot a měkký koncept pracuje s modelem LAC hledající akceptovatelné změny v rozvoji pomocí různých nástrojů měření a pozorování. O tyto nástroje se více zajímá Ministerstvo životního prostředí (2008–2015) nebo Stankey (1985).

3.2. Kauzální model působení cestovního ruchu

Metoda DPSIR (zkratka odvozena z počátečních písmen anglických názvů jednotlivých složek metody – drivers, pressures, state, impact, response) je aplikována při studiu únosné kapacity, ale i při tvorbě komplexních indikátorů udržitelnosti cestovního ruchu. Zaměřuje se na všechny složky prostředí (přírodní, socio-kulturní, psychologické) a dává do kontextu vlivy cestovního ruchu na destinaci a rozhodování účastníků cestovního ruchu. (Zelenka 2014)

3.3. Turistická funkce

Turistická (Defertova) funkce slouží jako ukazatel intenzity turistické aktivity v destinaci. Je znázorněna poměrem mezi počtem stálých lůžek v destinaci a počtem rezidentů, očekává se přímá úměra mezi růstem turistické funkce a růstem zaujatosti rezidentů vůči návštěvníkům.

$$T(f) = \frac{N}{P} * 100$$

Kde: N ... počet stálých lůžek,

P ... počet rezidentů.

Když:

- $T(f) < 4$ – téměř žádná turistická aktivita,
- $T(f) 4-10$ – nevýrazná turistická aktivita,
- $T(f) 10-40$ – významná, ale nepřevažující turistická aktivita v destinaci,
- $T(f) 40-100$ – převážně turistická destinace,
- $T(f) 100-500$ – významná destinace,
- $T(f) > 500$ – hyperturistická destinace.

Z toho důvodu, že turistická funkce nezohledňuje míru využití lůžkové kapacity, sezónnost ani výletníky, jsou získané hodnoty značně zkreslené. (Kirářová & Straka 2013)

3.4. Životní cyklus destinace

Životní cyklus destinace, podobně jako jiné produkty, prochází různými vývojovými stádii, jež jsou zapříčiněny mnoha proměnnými, které platí vždy jen pro konkrétní destinaci. K takovým proměnným můžeme řadit zdrojovou oblast, vnější podmínky, počet turistů nebo například četnost přenocování. (Nejdl 2011) Autoři jako Butler (1980, in Jakubíková 2012), Ryglová, Burian & Vajčnerová (2011), Nejdl (2011) a Beránek (2013) rozdělují pojetí životního cyklu destinace do 6 fází – průzkum, zapojení, vtažení, rozvoj, konsolidace, stagnace a poststagnace, přičemž poslední fáze je doplněna o další možné směry vývoje.

Prozkoumávání – malý počet turistů hledající nové zážitky, autentičnost místa, infrastruktura skoro neexistuje, cílové místo disponuje předpoklady pro rozvoj, místní obyvatelé návštěvníky radostně vítají. (Beránek 2013, Nejdl 2011)

Zapojení – počet návštěvníků mírně stoupá, místní začínají podnikat v oblasti cestovního ruchu, investice do infrastruktury, větší důraz na marketing a počátky destinačního managementu, kontakt mezi rezidenty a návštěvníky je přátelského charakteru, začínají změny mezi místními pracujícími ve sféře turismu a ostatními obyvateli. (Beránek 2013, Nejdl 2011)

Rozvoj – razantní rozvoj, intenzita návštěvnosti se stále zvyšuje, kontrolu nad cestovním ruchem postupně přebírají zahraniční podnikatelské subjekty (hotelové a restaurační řetězce), budování umělých atraktivit, vzhled destinace se fyzicky mění, v hlavní turistické sezóně návštěvníci začínají převyšovat počty místních, u místních se projevují známky nepřátelského postoje, pro další rozvoj je od rezidentů nutná potřeba pochopení. (Beránek 2013, Jakubíková 2012, Nejdl 2011)

Konsolidace – ekonomika destinace vázána na cestovní ruch, počet návštěvníků stále roste, převažují hromadně organizované zájezdy, nezájem o poznání místní kultury, tradiční provozovny nahrazeny mezinárodními řetězci, snaha o získání nové cílové skupiny, preference umělých atraktivit. (Beránek 2013, Nejdl 2011)

Stagnace – cílová oblast je na svém vrcholu, image je dobře vybudovaná, ale ztrácí módnost, zájem o destinaci klesá, nasycení únosné kapacity destinace, negativní důsledky působení cestovního ruchu působí naplno a stávají se nevratnými, původní atraktivita jsou zcela nahrazeny umělými. (Beránek 2013)

Poststagnace – další vývoj podle disponibilních zdrojů a nakládání s nimi – úpadek (vyčerpání zdrojů, ztráta atraktivit), stabilizace (udržení stávající úrovně), adaptace (ochrana zdrojů, zajištění únosnosti), omlazení (inovace, nové metody řízení). (Beránek 2013)

4. Analýza Karlovarského kraje z hlediska vybraných aspektů udržitelnosti

Tato část práce má za úkol představení kraje. Úvod kapitoly seznamuje s geografickým profilem oblasti, dále navazuje část týkající se socio-ekonomických podmínek. Následuje kapitola představující atraktivitu oblasti, zmíněny jsou historické památky, vybrané kulturní akce, přírodní potenciál kraje a aktivity, kterým se mohou návštěvníci věnovat. Poslední část této kapitoly se zabývá charakteristikou materiálně-technické základny, tvořící základ pro provozování cestovního ruchu v oblasti.

4.1. Charakteristika oblasti

Karlovarský kraj leží na severozápadním výběžku České republiky a se svojí rozlohou 3315 km² zaujímá pozici 3. nejmenšího kraje v zemi, ze severozápadu sousedí se Spolkovou republikou Německo, z východu s Ústeckým krajem (společně tvoří region soudržnosti Severozápad) a z jihu pak s krajem Plzeňským. (David & Soukup 2010) Kraj je vymezen 3 okresy – chebským, karlovarským a sokolovským, pro velkou část jeho území je typický velký počet malých obcí (132 obcí, z toho 30 měst). Největším okresem je okres Karlovy Vary, který zaujímá 46 % rozlohy kraje, okresy Cheb a Sokolov jsou územně srovnatelné. Z pohledu cestovního ruchu je území definováno jako region Západočeské lázně. (ČSÚ 2016)

Severní hranice kraje je formovaná Krušnými horami, společně se Smrčínami v nejzápadnějším výběžku a Českým lesem, zasahujícím do jihozápadní hranice s Německem, vytvářejí přírodní hranici mezi Českou republikou a sousedním Německem. Na většině střední části území kraje se rozprostírá Slavkovský les a Doupovské hory, jež jsou pozůstatkem vulkanické činnosti třetihor. Zbytek území je tvořen převážně Sokolovskou a Chebskou pánví. (Kolečko 2003)

Na hranici Karlovarského a Ústeckého kraje leží nejvýše položený bod území – Klínovec (1244 m n. m.), na hladině řeky Ohře pak nejnižší položený bod (320 m n. m.). (ČSÚ, 2016) Řeka Ohře je nejdelší a nejvýznamnější řekou kraje, spadá do ní povodí většiny řek a potoků. Ohře pramení na německé části pohoří Smrčiny, kde dále protéká Chebskou a Sokolovskou pánví až do severní okrajové části Doupovských hor. Na řece Ohři jsou vystavěny dvě vodní nádrže – Skalka a Nechranice. Pravostranný

přítok Ohře – řeka Odava – pak disponuje vodní nádrží Jesenice. Dalšími významnými toky v kraji jsou řeky Teplá, Rolava, Bystřice a Svatava. (Průvodce po Ohři 2008)

Karlovarský kraj je vyhlášený především díky lázeňství. Proslulý je zejména tzv. lázeňský trojúhelník (Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně), který je dále doplněn o Lázně Kynžvart a Jáchymov. Kraj je rovněž mimo léčivých pramenů bohatý na minerální vody, nejznámější z nich je Mattoni z města Kyselka, město již není evidováno jako lázeňské z důvodu devastace místního lázeňského areálu. (ČSÚ 2016)

4.2. Sociálně-ekonomické podmínky

Ke dni 1. 1. 2016 celkem žilo v Karlovarském kraji 297 804 obyvatel, což představuje 2,8% podíl na celkové populaci České republiky (populačně nejmenší kraj). Hustota zalidnění činí 90 obyv./km², vzhledem k republikovému průměru 133 obyv./km² můžeme mluvit o podprůměru. Nízká hustota zalidnění je ovlivněna odsunem německých obyvatel po 2. světové válce, kteří tvořili většinu zdejší populace. Sídlní systém ovlivňuje hornatý charakter kraje, který společně s již zmiňovaným odsunem Němců zapříčinil pozdější vysokou míru urbanizace (82 %), která je po Praze 2. největší v České republice. Značný dopad na osídlení má i povrchová těžba nerostných surovin, kvůli které mnoho malých obcí zaniklo. Kraj nedisponuje městem velkoměstského typu, proto jsou všechna nejdůležitější dění koncentrována do 3 okresních měst. Obecně lze kraj označit jako periferní oblast České republiky, kterou hraniční horské masivy (Krušné hory, Doupovské hory, Slavkovský les) ještě více izolují. (Krajská správa ČSÚ v Karlových Varech 2017)

Nejen populačně, ale i ekonomicky kraj v republikovém srovnání zaostává. Jak můžeme vidět v tabulce č. 1, úroveň HDP kraje v celostátním průměru konstantně klesá a v roce 2015 dosahoval pouze 67,4 % celostátního průměru. Za rok 2015 dosahuje průměrná měsíční mzda v regionu částky 22 750 Kč, meziročně sice stoupla o 7 %, ale v porovnání s ostatními kraji stále dosahuje nejnižších hodnot, republikový průměr je dokonce o 3 717 Kč vyšší. (Krajská správa ČSÚ v Karlových Varech 2017) Vysoká míra nezaměstnanosti je dlouhodobým problémem kraje, kdy z důvodu nastolení nového ekonomického uspořádání po roce 1989 přestaly být velké průmyslové podniky konkurenceschopné a jejich provozy byly uzavřeny (např. ESKA Cheb, Tosta Aš,

Škoda Ostrov aj.). Postupně se daří nezaměstnanost snižovat, ale přestože míra nezaměstnanosti nabývá nejnižších hodnot za poslední roky, nachází se kraj, hned po kraji Ústeckém, na druhém nejhorším hodnocení v rámci krajů. (Krajská správa ČSÚ v Karlových Varech 2017)

Zastoupení jednotlivých sektorů na podílu HDP odpovídá vyspělým krajům, nejvyšší podíl tvoří s 58,5 % terciér, dále s 37,3 % sekundér a nejnižší účast na tvorbě HDP nese s 4,3 % primér, který je výrazně navyšován těžbou nerostných surovin. Podíl sektorů na trhu práce je profilově totožný, nejvýznamnějším ekonomickým sektorem je, vzhledem k lázeňské povaze regionu, sektor služeb (ubytovací, stravovací, pohostinské služby). (Krajská správa ČSÚ v Karlových Varech 2017)

Tabulka 1: Přehled vybraných ekonomických ukazatelů v letech 2011–2015

Ukazatel	2011	2012	2013	2014	2015
HDP (v mil. Kč)	83 105	82 405	82 009	84 5950	86 956
HDP/obyv. (Kč)	273 805	272 428	272 456	282 096	291 304
Průměr ČR = 100 (v %)	71,2	70,5	69,9	68,8	67,4
Míra nezaměstnanosti (v %)	7,98	8,50	9,33	8,21	7,06
Průměrná měsíční mzda (v Kč)	20 095	20 567	20 671	21 180	22 750

Zdroj: vlastní zpracování, 2017, podle ČSÚ, 2017

4.3. Atraktivita oblasti

Atraktivita Karlovarského kraje jsou v práci členěné po vzoru publikace Goeldner & Richie (2012). Nejprve jsou představeny kulturní a historické památky, dále jsou uvedeny příklady některých kulturních akcí konajících se na území zájmové oblasti, následuje krátký popis věnující se ochraně přírody a jako poslední je uvedena nabídka vybraných sportovních aktivit.

4.3.1. Kulturní a historické památky

Na Karlovarsku se dochovalo poměrně více románských památek než v jiných částech České republiky. K těm nejdůležitějším patří Chebský hrad, hrad Vildštejn ve Skalné, Seeberg, klášterní kostel v Teplé s významnou knihovnou, Chlum Svaté Maří, kostel Sv. Mikuláše v Chebu nebo například zřícenina kostela sv. Linharta v Karlových

Varech, která je považována za nejstarší karlovarskou památku. Z doby gotické můžeme jmenovat hojně navštěvované hrady v Lokti a Bečově nad Teplou, kde byl nalezen věhlasný relikviář svatého Maura. Jádra hradů v Chebu, Skalné, Starém Hrozňatově, Ostrohu a Hazlově jsou též v gotickém slohu. Také skupina 11 středověkých kupeckých domů ve městě Cheb, nazývána Špalíček, je gotická. Zámek v Sokolově a Kynšperku nad Ohří pochází z doby renesanční. Tato doba poznamenala především centrum města Jáchymova, Horního Slavkova, Sokolova či Chebu. Ovšem nejvíce ovlivnilo architekturu měst v Karlovarském kraji baroko. Barokní památky se vyskytují téměř v každém městě v kraji. Zmínit můžeme zámek v Bečově nad Teplou, barokní přestavbu chebského hradu, přestavbu kláštera v Teplé nebo celé barokní celky v podobě měšťanských domů v Lokti, Sokolově a Chebu. Kašny a četné sochy dotvářejí barokní rysy ve městech. Klasicismus a empír jsou znakem pro lázeňské stavby (kolonády, lázeňské domy, hotely). Svůj konečný vzhled dostaly budovy v Karlových Varech a Mariánských Lázních až v 19. století. (Kolečko 2003) V Novém Drahově, Salajně a Doubravě se můžeme setkat s lidovou architekturou, ukázkou západočeského hrázděného domu je Rustlerův statek z druhé poloviny 18. století. (Freytag & Berndt 2016)

Vzhledem k hornické minulosti kraje zde můžeme obdivovat velké množství technických a montánních památek. Hornická kulturní krajina Krušnohoří je v rámci přeshraniční spolupráce nominována k zápisu na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO, o nominaci usilují také západočeské lázně. Technickou a zároveň i přírodní památkou jsou Vlčí jámy, které jsou pozůstatkem po těžbě cínových rud. Známý důl Svornost v Jáchymově je nejstarším funkčním dolem na světě, začal se hloubit již v roce 1518, dnes se z něj čerpá voda pro léčebné účely. (Freytag & Berndt 2016)

Za rok 2015 byly nejvíce zatíženými památkami hrad Loket (105 tis. návštěvníků), Státní hrad a zámek Bečov (66 tis. návštěvníků) a klášter v Teplé (48 tis. návštěvníků). (NIPOS 2015)

4.3.2. Kulturní akce

Zahájení lázeňské sezóny

Tradičními kulturními událostmi jsou každoroční zahájení lázeňských sezón, městy prochází průvod, světí se prameny, probíhají mše, konají se jarmarky a koncerty. Zahájení probíhá vždy začátkem května a těší se velké návštěvnosti. (Freitag & Berndt, 2016)

MFF Karlovy Vary

Mezinárodní filmový festival v Karlových Varech je největším a nejprestižnějším filmovým festivalem konajícím se na území ČR, zároveň i celé střední a východní Evropy. Každoročně se zde prezentuje až 200 filmů z celého světa uskupených v program s širokým servisem služeb. (KVIF 2017)

Valdštejnské slavnosti

Slavnosti pořádané městem Cheb jsou konané jako upomínka na Albrechta z Valdštejna, jenž byl zavražděn právě v Chebu roku 1634. Součástí dvoudenních slavností je průvod městem, historický jarmark, šermíři a bitva v jedné z městských částí. (Valdštejnské slavnosti 2004)

Karlovarský folklorní festival

Festival byl založen s cílem chránit a oživovat zvyky, tance a lidovou hudbu Karlovarského kraje. Kromě účastníků z České republiky mohou návštěvníci vidět i folklorní soubory z Indonésie, Severního Kypru, Itálie nebo Polska. (KFFestival 2010–2017)

Chopinův festival

Mezinárodně uznávaný hudební festival každý rok v Mariánských Lázních předává a rozvíjí odkaz Fryderyka Chopina. Je určený zejména pro zájemce vážné hudby, kterým festival nabízí vystoupení známých interpretů a dirigentů z celého světa. (KIS Mariánské Lázně, 2017)

4.3.3. Ochrana přírody

Kraj disponuje velkým množstvím vývěřů minerálních vod a plynů, jež nabývají různého chemického složení, nejčastějším typem jsou studené uhličitě kyselky nacházející se především v oblasti Františkových Lázní a Mariánských Lázní, dalším typem jsou termální vody na území Karlových Varů, ty jsou však zastoupeny jen v malém množství. Příznačné jsou radonové vody vyskytující se výhradně na území Jáchymova. Díky přírodnímu bohatství v podobě minerálních vod má Karlovarský kraj věhlasnou a dlouholetou tradici lázeňství. (Informační portál Karlovarského kraje, 2016) Režim minerálních vod v západočeských lázních významně ovlivňují rozlehlé lesní komplexy a rašeliniště v CHKO Slavkovský les, největší zvláště chráněné místo na Karlovarsku. (Slavkovský les, 2017) Mimo velkoplošných chráněných území nabízí kraj celou řadu maloplošných chráněných území, např. SOOS, Kladská rašeliniště, oblíbený cíl turistů, cyklistů, vodáků a lezců je skalní město Svatošské skály, nebo nejmladší sopka na území České republiky – Komorní hůrka. (Kudy z nudy 2017)

Příroda Karlovarského kraje, především oblast Sokolovské pánve, je z velké míry ovlivněna průmyslovým rozvojem minulých let. Zakládáním chráněných krajinných oblastí se ale krajina pomalu dostává do své původní podoby a rekultivace částečně zlepšila pohled na oblasti postižené těžbou. (Kolečko 2003)

4.3.4. Aktivity

Návštěvníci kraje mohou využívat z řady aktivit šetrných k životnímu prostředí a nenarušovat tak svoji účastí na cestovním ruchu okolní ekosystémy. V první řadě jde o cykloturistiku, pěší turistiku, vodní a zimní sporty, pozorování volně žijících živočichů a další.

Cykloturistika

V posledních letech nabývá cykloturistika velké oblíbenosti jak u jednotlivců, tak i mezi rodinami s dětmi. Cykloturistika je velmi šetrná k životnímu prostředí a zároveň působí příznivě pro zdraví člověka. Karlovarský kraj je pro zájemce o cyklistiku velmi dobře vybaven, nabízí téměř 2000 km značených tras. Cyklisté zde mohou nalézt trasy dálkové (Cyklostezka Ohře EuroVelo č. 13, Magistrála Krušné hory, Karlova stezka a další), také regionální a místní trasy (Ašsko, Chebsko, Mariánskolázeňsko a další), ale i trasy tematické (Křížková cesta, Trail park Klínovec,

Cyklistika bez námahy a Stoneman). Cyklotrasy jsou často situovány tak, aby nasměrovaly cyklisty kolem oblíbených turistických cílů, a ti se mohli i něco nového dozvědět. (Cykloportál 2016)

Pěší turistika

Karlovarsko nezaostává ani s nabídkou zajímavých lokalit v podobě aktivního odpočinku, formou pěší turistiky. Disponuje značenými turistickými či naučnými stezkami, z nichž nejoblíbenější jsou ty, jež vedou skrze krajinu Krušných hor a Slavkovského lesa (např.: Naučná stezka Božídarské rašeliniště, Horní Blatná, Kladská a další). (Živý kraj 2012)

Vodní turistika

Ohře je jediná sjízdňá řeka v Karlovarském kraji, jedná se o druhou nejlépe tekoucí řeku v ČR, a je až na výjimky splavná po celý rok. Roku 2006 vznikla kolem řeky Vodácká stezka s tabulemi obsahujícími praktické informace o sjízdnosti řeky, bezpečnosti, možnostech ubytování i o přírodních a kulturních atraktivitách. Vodáci nejčastěji zahajují plavbu po Ohři v Tršnicích, Kynšperku nad Ohří nebo Lokti, kde má řeka klidnější charakter. V Karlových Varech dostává řeka svižnější tempo. (Průvodce po Ohři 2008)

Golf

Golf má v Karlovarském kraji dlouhou historii. V Karlových Varech bylo před více než 110 lety založeno vůbec první hřiště v celém Rakousko-Uhersku, dnešní Golf Resort Karlovy Vary. Prozatím bylo vybudováno celkem 10 golfových hřišť, jimiž jsou například Royal Golf Mariánské lázně, Golfklub Klášter Teplá nebo Golf Resort Františkovy Lázně. I na Sokolovsku vzniklo golfové hřiště, a to jako výsledek rekultivace krajiny po těžbě nerostných surovin. Ve srovnání s minulostí je nyní tento sport cenově dostupnější, a stává se proto oblíbený v širších vrstvách společnosti. (Freytag & Berndt 2016)

Zimní sporty

Díky hornatému charakteru kraje si návštěvníci mohou vybrat ze široké nabídky sjezdovek (Skiareál Klínovec, Novako, Neklid, Plešivec). Nabízeny jsou i doprovodné

aktivity jako snowtubing, snowkiting či chůze na sněžnicích. Kraj disponuje i stovkami kilometrů běžeckých tratí. (Freytag & Berndt 2016)

4.4. Materiálně-technická základna

Aby mohlo docházet k uspokojování potřeb zákazníka v místě spotřeby, jsou nezbytné určité věcné prostředky, které tvoří materiálně-technickou základnu. Dle Petřů (1999, s. 33) k těmto prostředkům řadíme:

- a) budovy a stavby (ubytovací, stravovací zařízení, sportovní zařízení aj.),*
- b) stroje a zařízení (energetická, technologická zařízení),*
- c) dopravní prostředky (doprava účastníků cestovního ruchu a jejich zavazadel),*
- d) předměty postupné spotřeby (předměty a inventář k zabezpečení zejména realizačních funkcí v cestovním ruchu).*

Rozlišujeme dva druhy materiálně-technické základny, a to vybudovanou převážně pro potřeby cestovního ruchu a umístěnou vzhledem k potřebám cestovního ruchu (= vlastní materiálně-technická základna), a takovou, jejíž prvotní účel byl jiný, ale přesto je účastníky cestovního ruchu využíván (= materiálně-technická základna využívána pro cestovní ruch). Kulturně-historické objekty a hmotné prostředky v soukromém vlastnictví rezidentů zpravidla do materiálně-technické základny neřadíme. (Petřů 1999)

Výstavba infrastruktury nepřináší vždy jen pozitivní efekty, někdy může mít její množství vliv na životní prostředí, velmi častým projevem je zábor půdy pro výstavbu hotelů nebo dopravních komunikací, znečištění, dále narušování ekosystémů nebo čerpání zdrojů při výstavbě.

4.4.1. Hromadná ubytovací zařízení

Výkladový slovník (Zelenka & Pásková 2012) řadí do HUZ taková zařízení, jež poskytují přenocování v pokoji nebo v jiné ubytovací jednotce, a zároveň disponuje minimálně 5 pokoji nebo 10 lůžky. Ve snaze o zachování přirozené atraktivity prostředí by se ubytovací zařízení měla snažit o asimilaci mezi fungováním podniku, kulturními hodnotami a zvyklostmi daného území. (Tesone 2011) V anketě Odpovědný hotel a restaurace 2014, konané Byznysem pro společnost a Asociací hotelů a restaurací ČR, měl zastoupení i Karlovarský kraj se společností Lázně Františkovy Lázně a.s.

K datu 31. 12. 2015 bylo v kraji k dispozici celkem 471 ubytovacích zařízení s kapacitou 32 706 lůžek a s 1 088 místy pro karavany a stany. Nejvyšší podíl ubytovacích kapacit, s počtem 243, se nachází v okrese Karlovy Vary. Absolutní počet HUZ je v celorepublikovém srovnání podprůměrný, avšak v přepočtu na 1 000 obyvatel je Karlovarský kraj výrazně nadprůměrný. Typickým znakem je vysoký podíl 5* a 4* hotelů, které se orientují na zahraniční lázeňskou klientelu s většími finančními rozpočty, vysoký počet lůžek/1 000 obyvatel reflektuje lázeňskou charakteristiku kraje. Konkrétní hodnoty jsou uvedeny v tabulce č. 2. (ČSÚ 2017a)

Tabulka 2: Vybrané ukazatele HUZ za rok 2015

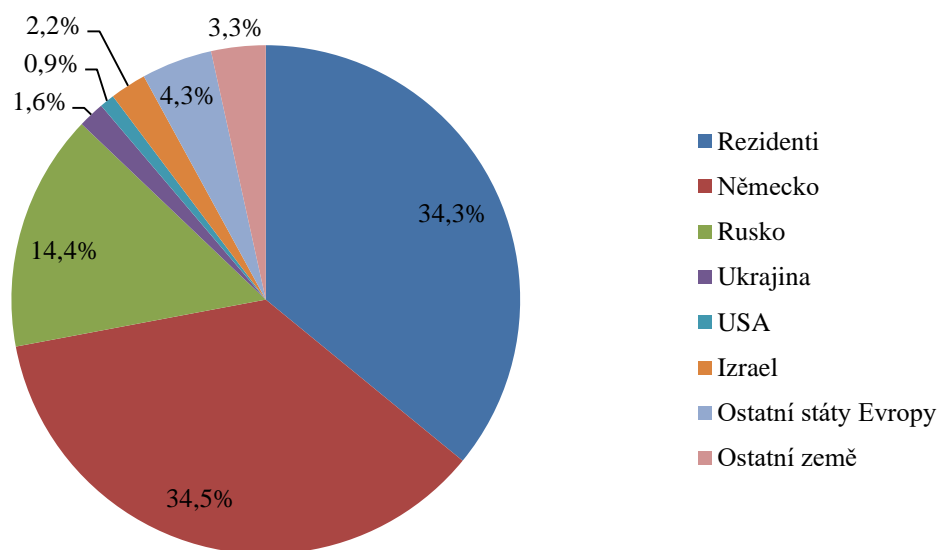
Území	HUZ/1 000 obyvatel	4* a 5* hotely na 10 000 obyvatel	Průměrný počet lůžek v 1 HUZ	Průměrný počet lůžek na 1 000 obyvatel
Karlovarský kraj	1,57	3,27	69,44	109,28
ČR	0,87	0,63	57,76	50,22

Zdroj: vlastní výpočty, 2017, podle ČSÚ, 2017

Dle údajů z ČSÚ (2017a) lze říci, že nejvyšší podíl hotelů vyšší kategorie leží v okrese Karlovy Vary a okrese Cheb, kde se nachází významná lázeňská střediska. Pro Sokolovsko jsou charakteristická ubytovací zařízení nižší kategorie. Největší koncentrace míst určených pro karavany a stany je v okrese Cheb, což je zapříčiněno rekreačními oblastmi kolem vodních nádrží.

Co do celkového počtu hostů v HUZ se Karlovarský kraj umístil za rok 2016 na 6. místě. Za rok 2016 se v hromadných ubytovacích zařízeních ubytovalo 963 294 hostů, z toho 61,8 % nerezidentů, počet 594 917 zahraničních hostů je druhý nejvyšší v mezikrajském srovnání, hned po hlavním městě Praha. Oproti roku 2015 došlo ke značnému přírůstku hostů o 13,2 %, z čehož zvýšení množství nerezidentů činilo 10,2 % a nárůst domácích turistů znamenal 14 %. Nejvyššího podílu zahraničních turistů dosahují turisté ze Spolkové republiky Německo (1,67 mil.), následují turisté Ruské federace (697 tis.) a Izraele (107 tis.), ostatní země jsou s hodnotovým podílem zobrazené na obrázku č. 1. (ČSÚ 2017a)

Obrázek 1: Počet přenocování hostů v HUZ podle zemí v roce 2016



Zdroj: vlastní zpracování, 2017, podle ČSÚ, 2017

Odlišná návštěvnost HUZ v rámci okresů odpovídá jejich nerovnoměrné výstavbě po kraji a atraktivitě pro turisty. Okres Sokolov, který je na první pohled poznamenaný následky využívání nerostných surovin, se na celkové návštěvnosti podílí necelými 4,5 %, spíše než jako rekreační středisko je vnímán jako průmyslová zóna, která pro turisty není příliš zajímavá. Průměrná délka přenocování (2,2 noci) dokazuje, že je město spíše tranzitního charakteru. Naopak okres Cheb a Karlovy Vary mají skvělé lokalizační a realizační předpoklady a návštěvnost HUZ je mezi ně bezmála rovnoměrně rozdělena. Průměrná délka pobytu v kraji meziročně klesla z 5,4 na 5 nocí, přesto téměř dvojnásobně převyšuje republikový průměr 2,7 nocí. Nejdelší pobyty v rámci kraje jsou realizovány na území Chebska (5,4 noci), v okrese Karlovy Vary se hosté zdrží v průměru 4,4 noci. Z pohledu socio-kulturních dopadů na destinaci je nejvíce prospěšný co nejdelší pobyt návštěvníků v daném místě, a to z důvodu bližšího poznání místních zvyků, tradic a kultury. To samé platí i pro ekonomické hledisko, kde jsou také dlouhodobější pobyty optimální, jelikož příprava kapacit pro nového hosta a jeho příjem je jedna z nejnákladnějších položek provozu zařízení.

4.4.2. Stravovací zařízení

Stravovací zařízení poskytují služby k uspokojení základních potřeb účastníka cestovního ruchu v destinaci, ale i v průběhu cestování (např. bufetový vůz). Zařízení

poskytující stravování jsou budována buď jako součást ubytovacích zařízení (hotelů, penzionů, apod.), nebo samostatně, kdy jsou současně k dispozici i rezidentům. (Orieška 2010)

Podniky zabývající se pohostinstvím stále více uvádějí do provozu „zelený přístup“, přičemž investují do hospodárných svítidel, recyklují odpad nebo snižují spotřebu vody. Tento koncept, jak uvádí Goeldner & Richie (2014), osloví 4 z 10 zákazníků, které raději zvolí ono ekologičtější zařízení, lze tedy říci, že udržitelnost dává stravovacím zařízením konkurenční výhodu.

Spojení cestovního ruchu a místní gastronomie přináší regionu značné výhody. Jedná se především o zachování tradičních postupů výroby, podporu místních podnikatelů, čerstvost potravin a nezatížení životního prostředí dopravou surovin do stravovacích zařízení. Regionální potraviny, zpravidla v bio kvalitě, jsou trendem posledních let a u návštěvníků získávají velké obliby. Biopotraviny jsou v harmonii se zdravým životním stylem, který k lázeňství a wellness patří. Hotelová a stravovací zařízení spolupracují s místními farmáři, nevýhodou je vyšší pořizovací cena těchto kvalitních produktů, a tak je nabídka pokrmů cílena spíše na zákazníky s většími finančními možnostmi, ovšem v kraji s vysokým podílem 5* a 4* hotelů to není velký problém. Lokální potraviny jsou konzumovány nejen v místě výroby, ale i v domovech turistů, kteří si je s sebou odvezou jako suvenýry. K těm ikonickým patří bylinný likér Becherovka a Karlovarské oplatky. (Beránek 2013)

4.4.3. Technická infrastruktura

Karlovarský kraj dosahuje vysoké úrovně v oblasti technické infrastruktury, patří k obcím s nejvyšším podílem napojení na veřejný vodovod, kanalizaci a čistírnu odpadních vod. (Karlovarský kraj 2017) Zásobování vodou je v kraji zajištěno na 100 %, tedy všichni obyvatelé mají přístup k pitné vodě. Obce jsou částečně, nebo zcela vybaveny kanalizačními systémy, avšak řada z nich je v nevyhovujícím technickém stavu čekající na nezbytnou rekonstrukci. (Informační portál Karlovarského kraje 2016)

Přírodní podmínky kraje nejsou příznivé pro výstavbu větrných a vodních elektráren. Jediná vhodná lokalizace větrných elektráren jsou Krušnohorské hřebeny, jejich výstavba však ovlivňuje krajinný ráz, což může značně znehodnocovat atraktivitu

území. (RegioPartner 2010) Nejvyšší podíl elektřiny je vyroben v paroplynových elektrárnách, malé množství elektřiny je pak získáváno pomocí větrných elektráren a ostatních zdrojů. Plynofikaci regionu lze hodnotit jako dostačující, napojena jsou všechna významná centra obydlí. Hlavní zdroj tepla se vzhledem k těžbě nerostných surovin vytváří na Sokolovsku. Samostatnost kraje při zásobování teplem se pozitivně odráží na životním prostředí. (Informační portál Karlovarského kraje 2016) Výhledově je z hlediska alternativních zdrojů možné získávání energie z geotermálních pramenů nebo spalováním biomasy. (RegioPartner 2010)

Dostupnost telekomunikace představuje nutný předpoklad pro rozvoj regionu. Vybavenost domácností počítači a internetem je mírně pod republikovým průměrem, avšak veřejná správa je informačními technologiemi vybavena nadprůměrně. (Informační portál Karlovarského kraje 2016)

Ve věci odpadového hospodářství nastávají problémy ve zpracování biologicky rozložitelného odpadu z provozoven cestovního ruchu, naopak v třídění odpadu je kraj stále úspěšnější. (RegioPartner 2010)

4.4.4. Dopravní infrastruktura

Hlavní dopravní osu v kraji představuje silnice I/6. Komunikace ve spojení s mezinárodní silniční sítí je vedena v tahu SRN – Pomezí nad Ohří – Cheb – Karlovy Vary – Praha. Trasa vedená z Karlových Varů do Prahy není zcela vybudována a předpokládané dokončení se odhaduje na roky 2025–2030. V úseku Cheb – Karlovy Vary je napojena komunikace, která spojuje hlavní centra osídlení kraje s Plzní. (Ředitelství silnic a dálnic ČR 2015) Dalšími významnými silničními tepnami jsou silnice I/13 (Karlovy Vary – Polsko), I/20 (Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice), I/21 (SRN – Cheb – Mariánské Lázně – dálnice D5), I/25 (Karlovy Vary – SRN) a I/64 (Cheb–Aš–SRN). (Karlovarský kraj 2017)

Region disponuje relativně hustou sítí železnic. Páteř železniční dopravy v kraji tvoří trať č. 170, trasa SRN – Pomezí nad Ohří – Cheb – Mariánské Lázně – Plzeň – Praha, spadající pod III. železniční koridor, která má hlavní význam v napojení na mezinárodní železniční síť, kdežto trasa č. 140 vedoucí ve směru Cheb – Karlovy Vary – Chomutov má větší krajský význam z důvodu spojení hlavních center osídlení. (Informační portál Karlovarského kraje 2016)

Kraj má k dispozici jedno veřejné mezinárodní letiště nacházející se nedaleko Karlových Varů. V rámci všeobecného letectví (především pro sportovní účely) lze využívat vnitrostátní letiště v Chebu, Mariánských Lázních a Toužimi. Pro kraj má letecká doprava značný rozvojový potenciál, neboť zlepšuje dostupnost ze vzdálenějších regionů. (Karlovarský kraj 2017)

Obyvatelé regionu mohou využívat Integrovaného dopravního systému (IDOK), jenž byl zaveden pro podporu dopravní obslužnosti kraje, ten ale vykazuje nedostatky projevující se především v průběhu nepracovních dnů, kdy dostupnost některých obcí není vůbec zajištěna. (Informační portál Karlovarského kraje 2016)

5. Vztah rezidentů k rozvoji cestovního ruchu

Tato část práce se věnuje praktickému využití informací získaných z předešlých kapitol. První část kapitoly se zaměřuje na samotný výpočet turistické aktivity a na její vzájemné srovnávání ve vybraných lokalitách. Druhá část reflektuje názory rezidentů se zaměřením na vztah k rozvoji cestovního ruchu v zájmových oblastech získaných za pomoci dotazníkového šetření. Poslední část věnuje pozornost vyhodnocení dopadů způsobených vlivem činností spojených s rozvojem cestovního ruchu zkoumaných lokalit s ohledem na názory dotazovaných respondentů.

5.1. Turistická aktivita v destinaci

Pro znázornění turistické aktivity v destinaci byly pro vybrané lokality vypočítány hodnoty turistické (Defertovy) funkce. Indikátor turistické aktivity byl kalkulován pro různě velká administrativní území, a to konkrétně pro kraj, území bývalých okresů, obce s rozšířenou působností a vybraná města. Pro stejné územní celky byl vypočten i modifikovaný ukazatel turistické intenzity. K vypočtení turistické funkce $[T(f)]$ bylo potřeba sekundárních dat, která byla získána z databáze ČSÚ (2017b, 2017c), těmito daty byl počet obyvatel a počet lůžek v jednotlivých destinacích. Výpočet modifikovaného ukazatele turistické aktivity $[T_m(f)]$ pak obsahoval namísto počtu lůžek počet přenocování. Tento pozměněný indikátor byl aplikován k znázornění turistické intenzity v daném území s ohledem na využití ubytovacích kapacit. Vzorec a rozpětí hodnot pro výpočet a vyhodnocení turistické aktivity jsou zmíněny v kapitole 3.3 *Turistická funkce*.

Vyhodnocení turistické aktivity

Vypočtené hodnoty pro jednotlivé územní celky demonstruje tabulka č. 3. Kraj se podle hodnot Defertovy funkce celkově vyznačuje jako nevýrazná turistická destinace. Nízkých hodnot nabývá z důvodu nesourodého charakteru území, ve kterém velké množství měst a obcí není vhodných pro rozvoj cestovního ruchu, nebo na rozvoj využití v tomto oboru teprve čeká. Pro objektivnější hodnocení je tedy nutné rozčlenit Karlovarský kraj do menších územních celků. Z pohledu klasifikace bývalých okresů kraje můžeme usoudit, že se nejvyšším hodnotám turistické funkce přiblíží okresy Cheb a Karlovy Vary, kde se koncentrují lázeňská centra. Naopak okres Sokolov bude vykazovat známky téměř žádné turistické aktivity. I přes lázeňský charakter okresů

nedosahují okresy Cheb a Karlovy Vary vyšších hodnot než hodnot významné, avšak ne převažující funkce cestovního ruchu. Proto je vhodné i zde rozčlenit území na menší administrativní celky. Posouzení oblastí z hlediska správních obvodů obcí s rozšířenou působností už přináší zvýšení hodnot, stále ale mluvíme o obecně nízké důležitosti lokalit z hlediska cestovního ruchu.

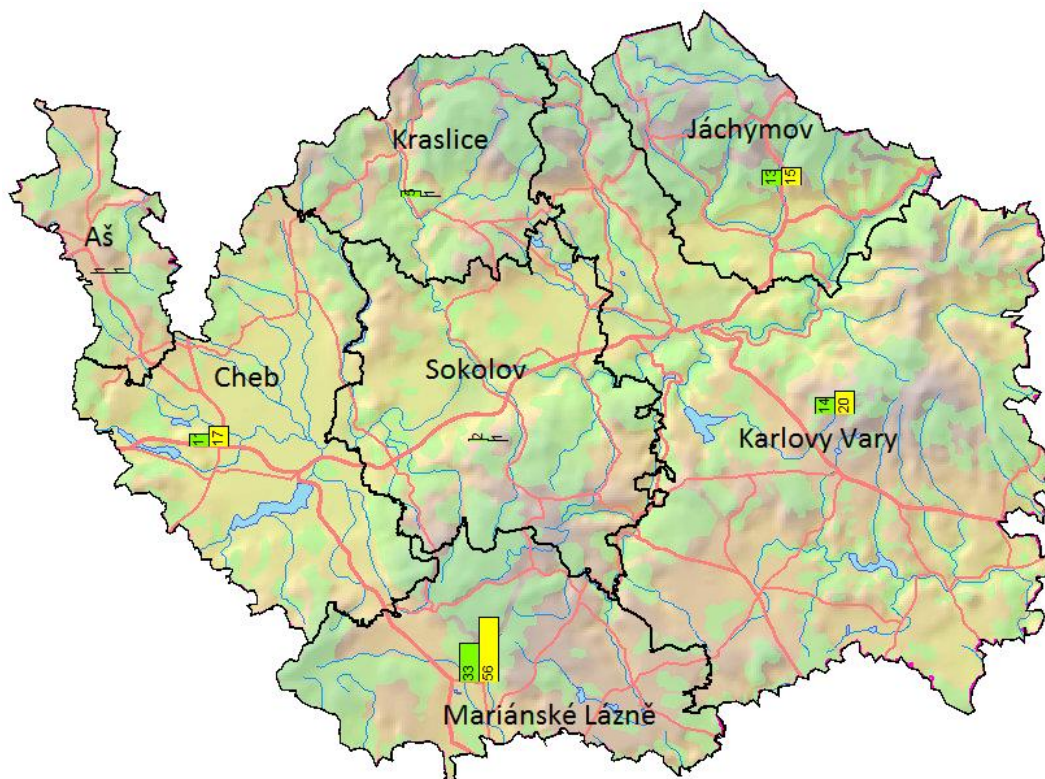
Tabulka 3: Hodnoty turistické funkce za rok 2014

Kraj	T(f)	Tm(f)
Karlovarský kraj	10	15
Okresy		
Cheb	14	24
Karlovy Vary	18	19
Sokolov	1	1
SO ORP		
Aš	1	1
Cheb	10	17
Mariánské Lázně	32	56
Kraslice	5	1
Sokolov	1	1
Karlovy Vary	14	20
Ostrov	13	15
Město		
Karlovy Vary	22	33
Jáchymov	71	115
Františkovy Lázně	69	139
Cheb	4	2
Mariánské Lázně	51	95

Zdroj: vlastní zpracování, 2016

Získané hodnoty pro SO ORP jsou zobrazeny na obrázku č. 2, kde si můžeme všimnout významného rozdílu mezi oblastí Mariánských Lázní a ostatních měřených lokalit. Pro ORP Mariánské Lázně byly vypočteny hodnoty turistické aktivity 33 a modifikované turistické aktivity 56.

Obrázek 2: Hodnoty Defertovy funkce pro lokality SO ORP

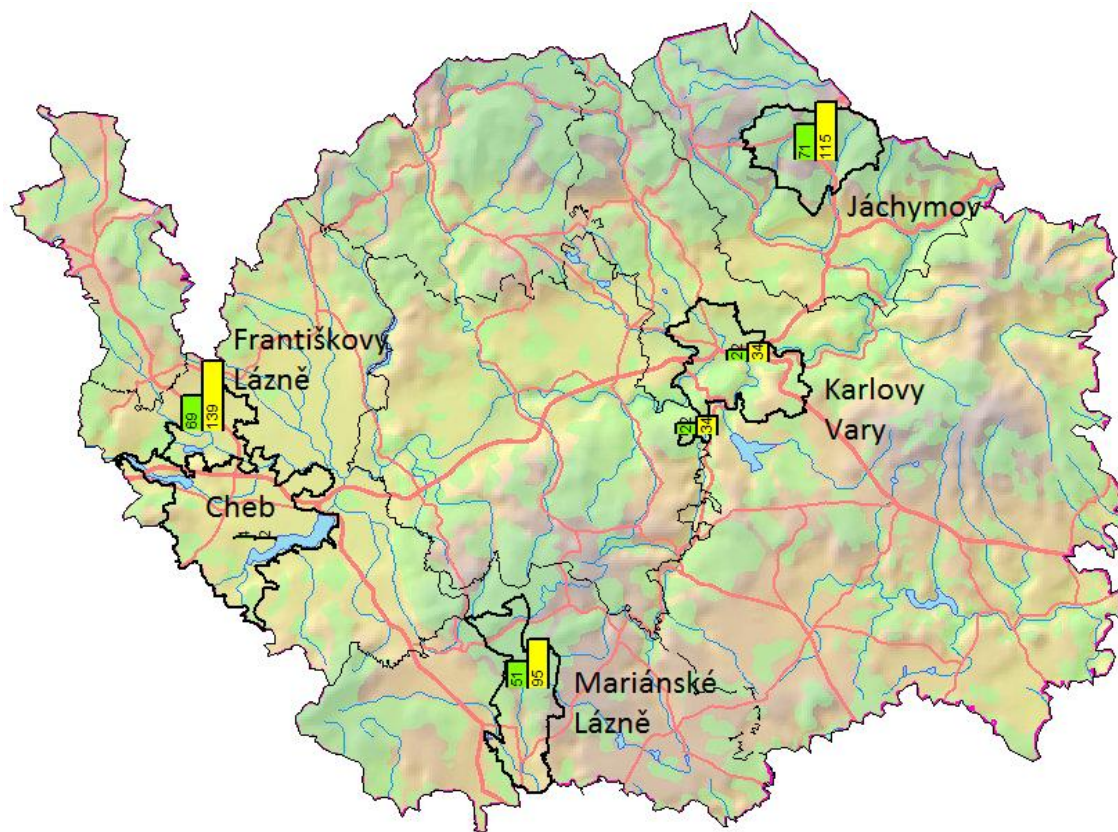


Zdroj: Janeček & Štemberová, 2016

Pozn.: Zelený sloupec zobrazuje hodnotu turistické funkce, žlutý sloupec zobrazuje hodnotu modifikované turistické funkce.

Rozčlenění kraje na úroveň měst přineslo nejpodrobnější informace o turistické aktivitě. Jako převážně turistickou oblast můžeme označit město Jáchymov (71), dále město Františkovy Lázně (69) a Mariánské Lázně (51). Za významnou, avšak ne převažující destinaci, lze označit město Karlovy Vary (22). Cheb (4) pak označíme jako destinaci s téměř žádnou turistickou aktivitou. Modifikovaný ukazatel turistické aktivity vykazuje podobné hodnoty. Nejvyšší aktivitu vykazují Františkovy Lázně (139), poté Jáchymov (115) a Mariánské Lázně (95). Hodnoty za jednotlivá města jsou znázorněny na obrázku č. 3.

Obrázek 3: Hodnoty Defertovy funkce pro vybraná města



Zdroj: Janeček & Štemberová, 2016

Pozn.: Zelený sloupec zobrazuje hodnotu turistické funkce, žlutý sloupec zobrazuje hodnotu modifikované turistické funkce.

Ke zhodnocení situace mezi lety byla zhotovena tabulka č. 4 nesoucí hodnoty turistické funkce pro rok 2015. Můžeme říci, že se situace žádným výrazným způsobem nezměnila. Největší rozdíly zaznamenáváme ve městech Jáchymov a Františkovy Lázně. V Jáchymově turistická aktivita stoupla z hodnoty 71 na 81, modifikovaná turistická aktivita ze 115 na 133, aktivita ve Františkových Lázních stoupla z 69 na 77, u modifikovaného ukazatele ze 139 na 157, obě města tedy zaregistrovala zvýšení aktivity kolem 12 %. Téměř nepatrný pokles nastal ve městech Mariánské Lázně (2%) a Karlovy Vary, kde snížení činilo zhruba 5 %.

Tabulka 4: Hodnoty turistické funkce za rok 2015

Kraj	T(f)	Tm(f)
Karlovarský kraj	11	16
Okresy		
Cheb	15	26
Karlovy Vary	15	18
Sokolov	2	1
SO ORP		
Aš	2	1
Cheb	11	20
Mariánské Lázně	32	57
Kraslice	6	2
Sokolov	1	1
Karlovy Vary	15	19
Ostrov	15	16
Město		
Karlovy Vary	23	31
Jáchymov	81	133
Františkovy Lázně	77	157
Cheb	3	3
Mariánské Lázně	50	94

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

5.2. Dotazníkové šetření

Dotazníkové šetření proběhlo ve spolupráci s agenturou CzechTourism. Dotazování se uskutečnilo celkem na pěti lokalitách (Karlovy Vary, Jáchymov, Mariánské Lázně, Cheb, Františkovy Lázně). Respondenti byli vybíráni tak, aby byly obsaženy všechny sociodemografické skupiny obyvatelstva, viz tabulka č. 5. Kvótní složení vzorku bylo určeno na základě požadavků státní příspěvkové organizace CzechTourism. Cílem dotazníkového šetření bylo zjištění postojů rezidentů ve vztahu k rozvoji cestovního ruchu v destinaci, především v socio-kulturní oblasti.

Tabulka 5: Sociodemografické složení vzorku

Věk	Muži	Ženy	Celkem
15-24	20	20	40
25-34	20	20	40
35-44	25	25	50
45-54	25	25	50
55-64	20	20	40
65+	15	15	30
celkem	125	125	250

Zdroj: vlastní šetření, 2015

Dotazování se zúčastnilo 250 rezidentů vybraných lokalit, kteří splňovali kritérium vzdálenosti bydliště od místa dotazování, to činilo 30 km, a četnost pohybu na dotazovaném místě, rezident se musel na daném místě vyskytovat nejméně třikrát do týdne. Dotazování probíhalo v místech s vysokou koncentrací rezidentů (supermarkety, úřady, náměstí). Byla zvolena osobní forma dotazování za pomoci záznamového archu v měsících červen-červenec roku 2015.

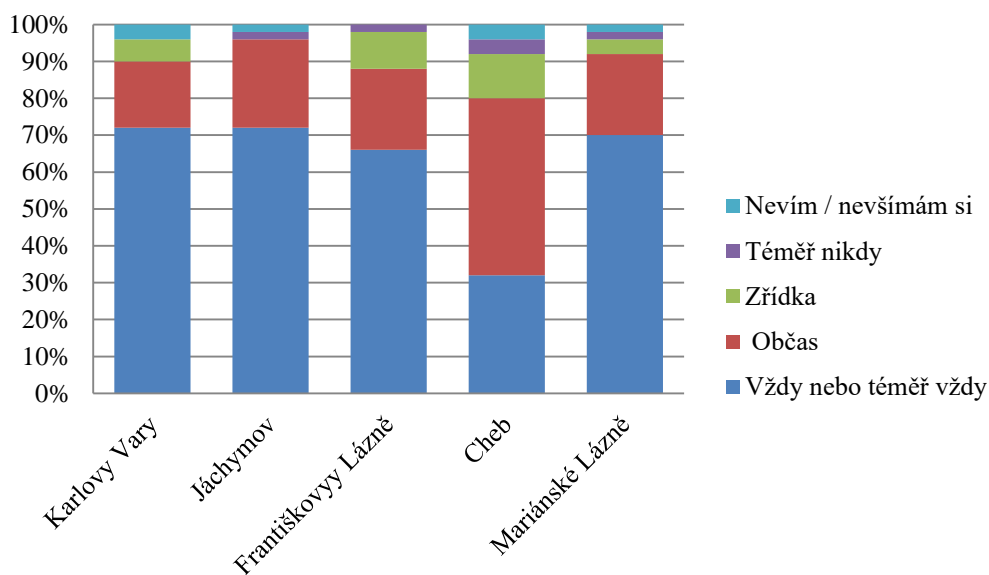
Respondenti odpovídali celkem na 16 otázek (viz Příloha A), ve většině případů byly otázky uzavřeného typu (škálové, alternativní, výčtové s možností označení více možností a dichotomické), pro poskytnutí možnosti lepších vyjádření názorů rezidentů byly obsaženy i 3 otázky otevřené. Dotazník byl složen z několika částí. V úvodní části dotazníku byl použit screening respondentů, kde byly kladeny otázky na vzdálenost místa bydliště a četnost výskytu rezidenta na dotazovaném místě. Následovaly otázky zjišťující, jak často respondent zaznamenává pohyb turistů, jaký má k turistům subjektivní vztah, zda by si přál navýšení počtu turistů, čím ho turisté obtěžují, jaké pozitivní a negativní dopady cestovní ruch na lokalitu přináší, s jakými turisty se nejraději v lokalitě setkává, co by podle něho přispělo ke spokojenosti rezidentů a jaké místní atraktivita by ukázal návštěvě, která za ním přijela. Dále následovaly otázky zjišťující činnost respondenta nebo člena jeho rodiny v zaměstnání v cestovním ruchu. Závěr dotazníku pak tvořily tři otázky věnované sociodemografické identifikaci (pohlaví, věk, vzdělání).

Výsledky dotazníkového šetření

Z celkového počtu 250 respondentů dotazník vyplnilo 69 % rezidentů s bydlištěm vzdáleným od dotazovaného místa do 5 km, 21 % se vzdáleností 5–15 km a 10 % dotazovaných mělo bydliště vzdálené 15–30 km. Z toho 180 respondentů (72 %) se v místě dotazování pohybovalo denně, nebo téměř denně a 70 respondentů (28 %) se na místě vyskytovalo 3–4x týdně.

Otázka věnující se povědomí rezidentů o pohybu turistů v lokalitě je zpracována dle jednotlivých destinací v obrázku č. 4.

Obrázek 4: Míra kontaktu mezi rezidenty a turisty

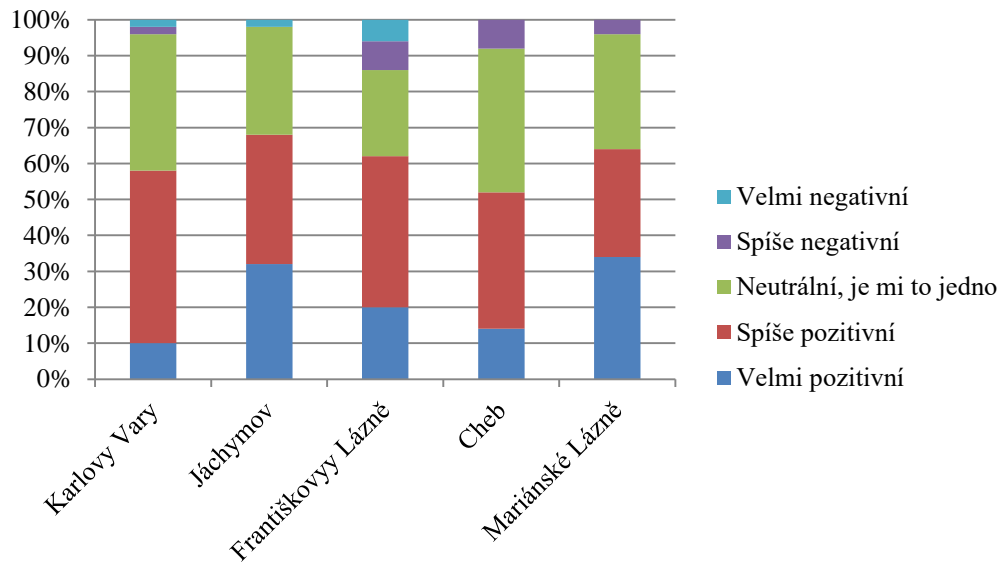


Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Nejmenší pohyb turistů zaznamenávají rezidenti z Chebu, naopak nejvíce jsou turisté vnímáni v oblasti Jáchymova, kdy jsou registrováni 96 % rezidenty vždy, téměř vždy nebo občas, vnímání turistů rezidenty v obou případech koresponduje s hodnotami vypočítanými pro turistickou aktivitu i modifikovanou turistickou aktivitu.

V otázce subjektivního vztahu k přítomnosti turistů na dotazovaném místě odpovídali respondenti ve více jak většině případů pozitivně. Jak si můžeme povšimnout na obrázku č. 5, nejméně pozitivní vztah k turistům mají ve Františkových Lázních, naopak rezidenti v Jáchymově mají vztah k turistům nejvíce kladný.

Obrázek 5: Subjektivní vztah rezidentů k turistům

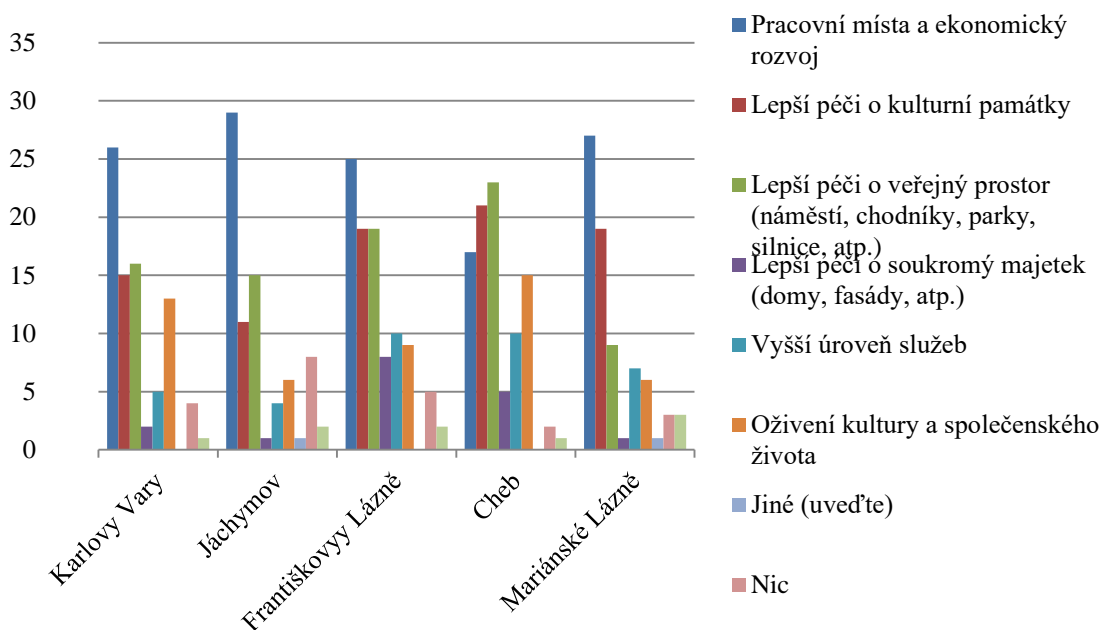


Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Získaná data z otázky zaměřující se na přání rezidentů o množství turistů v dané lokalitě uvádějí, že 44 % rezidentů si přeje, aby se počet turistů v místě zvýšil, 5 % obyvatel si přeje, aby zůstal počet stejný, 29 % chce zachovat stav neměnný, 22 % rezidentů pak neví, co odpovědět nebo množství turistů vůbec neřeší.

Další zkoumaná otázka se týkala pozitivních dopadů v lokalitě dotazování. Otázka byla uzavřeného typu s možností jiné odpovědi, dále bylo možné označit více odpovědí, nejvýše však tři. Možnosti jiné odpovědi využil jen jeden respondent a nabídl možnost spadající do kategorie ekonomického rozvoje.

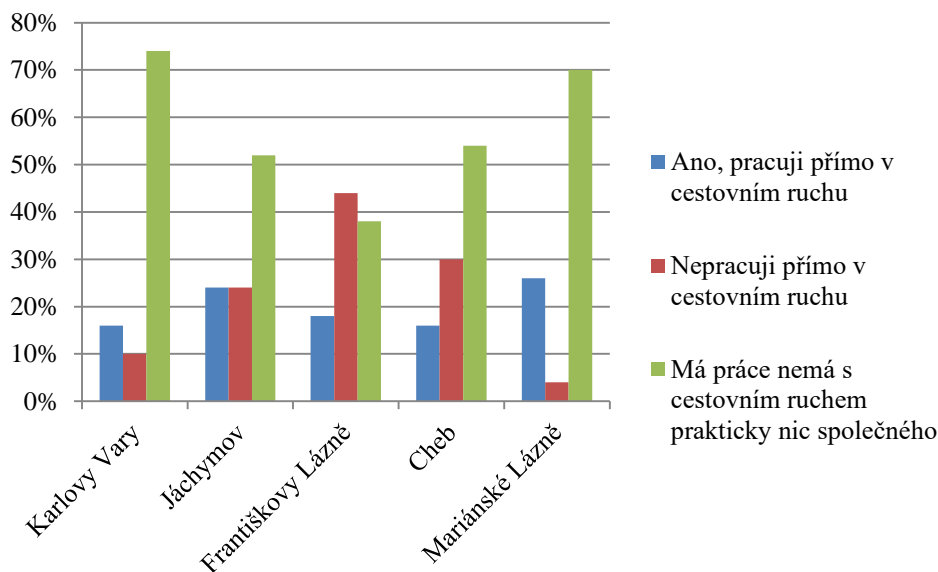
Obrázek 6: Pozitivní efekty na lokalitu vyvolané rozvojem cestovního ruchu



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Podle respondentů má cestovní ruch v lokalitě pozitivní vliv především na vznik pracovních míst a ekonomický rozvoj. Dalšími nejčastějšími odpověďmi byly lepší péče o kulturní památky, veřejné prostory a oživení kulturního a společenského života. Péče o veřejný prostor a kulturní památky je ve vyšším měřítku zastoupen rezidenty z města Cheb, tento názor můžeme přiřadit k nedávným rekonstrukcím města, které značně vylepšily jeho vzhled. Dopad na pracovní místa a ekonomický rozvoj obsadil v lokalitě Chebu oproti ostatním městům až na druhé místo. Můžeme soudit, že se tak jedná z důvodu menší zaměstnanosti rezidentů v oborech cestovního ruchu. Obrázek č. 7 demonstruje skutečnost, že navzdory vysokému vlivu cestovního ruchu na ekonomiku kraje byli osloveni ti respondenti, kteří ve většině případů nejsou zaměstnáni ve vazbě na cestovní ruch. Nejvyšší podíl pracujících rezidentů v oborech cestovního ruchu je ve městech Jáchymov a Františkovy Lázně.

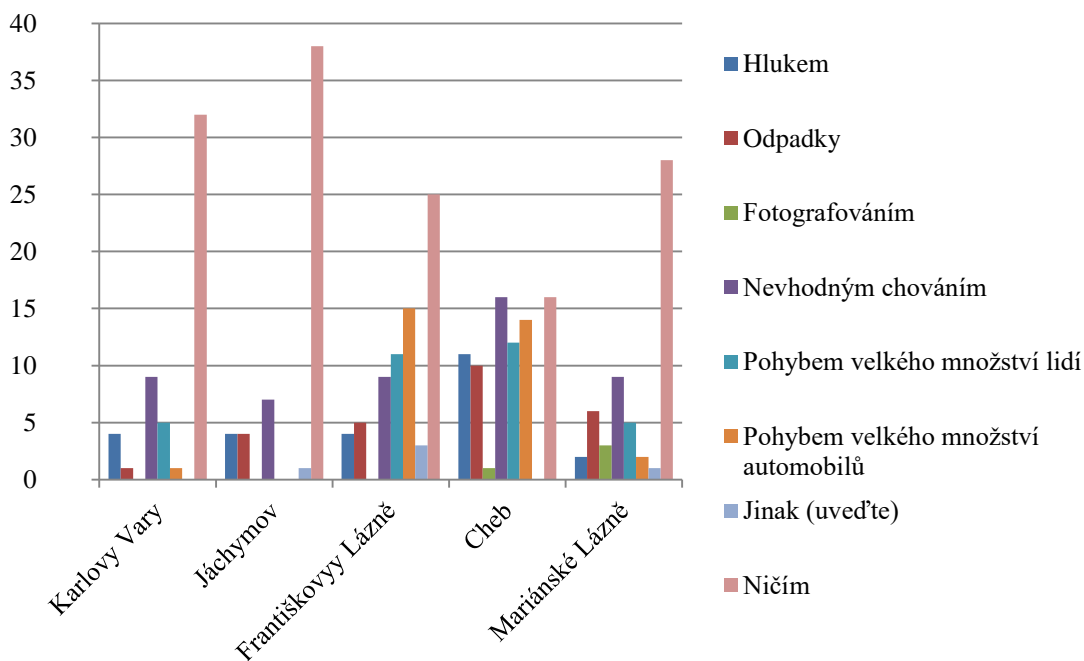
Obrázek 7: Rezidenti v návaznosti na zaměstnání v cestovním ruchu



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Mimo dotazů na pozitivní dopady byly na respondenty kladeny otázky týkající se negativních vlivů v destinaci. Tato otázka opět navrhovala možnost odpovědi jiné, která byla zřídka použita a nepřinesla žádné nové alternativy dopadů.

Obrázek 8: Faktory obtěžující rezidenty způsobené turisty



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Ve všech lokalitách kromě Chebu bylo v naprosté většině odpovězeno, že je turisté neobtěžují ničím. Obyvatelé města Chebu vidí problém v nevhodném chování turistů, hlučnosti, produkování odpadů a pohybu velkého množství lidí a automobilů. Nejméně stížností na turisty se pak objevilo ve městě Jáchymov.

Problematiky negativních dopadů se týkala i jedna otevřená otázka, kde měli respondenti větší možnost vyjádřit své subjektivní pocity z rozvoje cestovního ruchu. Respondenti všech lokalit se shodli, že jim rozvoj cestovního ruchu žádná negativa nepřináší. Nejmenší počet negativ uvedli opět rezidenti Jáchymova, kteří zmínili jen hluk a znečištění životního prostředí. Dále vnímají rezidenti negativně upřednostňování zájmů turistů před zájmy občanů, již se tak často cítí opomíjeni. Některým obyvatelům Karlových Varů vadí velké množství cizojazyčných nápisů a označení, tyto faktory pak mohou vyvolávat nevraživost místních obyvatel k turistům, která podle odpovědí zaznamenaných ve městech lázeňského trojúhelníku už do jisté míry nastává. Ve Františkových Lázních byl často zmíněn problém přetížené dopravy, nedostatek parkovacích míst a závislost na příjmech z cestovního ruchu. Hustá doprava je potíží také pro obyvatele Mariánských Lázní. Obyvatelé Karlových Varů a Mariánských Lázní si často svými odpověďmi stěžovali na skupování nemovitostí, a to především v centrech měst ruskými občany, kteří mají navíc na základě dotazníkového šetření negativní vystupování. Přistěhovalci a zároveň i nepřizpůsobiví jsou problémem i pro chebské rezidenty, kteří podle nich způsobují vyšší míru kriminality. Problematika kriminality, drog a prostituce ovšem není zapříčiněná pouze rozvojem cestovního ruchu, ale je ovlivněna i dalšími faktory.

Vedle zjišťování negativních vlivů způsobených cestovním ruchem byla položena otevřená otázka nabádající respondenty o návrhy ke zlepšení spokojenosti rezidentů s rozvojem cestovního ruchu. Majoritní množství respondentů nevědělo, jak odpovědět nebo bylo toho názoru, že nic není potřeba změnit či zlepšit. Rezidenti z Karlových Varů a Jáchymova si myslí, že je zapotřebí ještě větší péče o památky a veřejná prostranství než doposud. Z názorů jáchymovských obyvatel bylo zjištěno, že je město nedostatečně vybaveno obchodními centry a restauračními zařízeními. Ve všech městech je pak absence dětských hřišť a aktivit či akcí pro mladší generace. To může být zapříčiněno orientací měst na lázeňské hosty, kteří bývají vyššího věku. K dalším návrhům patřilo vybavení měst více informačními ukazateli pro turisty, zlepšení stavu

silničních komunikací, a zejména ve Františkových Lázních, zajištění většího množství parkovacích ploch.

Poslední otevřená otázka se dotazovala, co by respondent ukázal své vážené návštěvě, která za ním přijela poprvé. Rezidenti Karlových Varů, Františkových a Mariánských Lázní v naprosté většině případů odpověděli, že by svůj region reprezentovali kolonádou, parky a prameny. Obyvatelé města Jáchymov by svoji návštěvu vzali na prohlídku Klínovce a lanovky k němu vedoucí, mimo to by nechyběla prohlídka mincovny a dolu Svornost. Chebští občané jsou nejvíce hrdí na Chebský hrad, Špalíček a celou řadu kostelů. Ve všech lokalitách se též opakovala odpověď ukázky přírody.

Dotazník se zajímal i o oblibu jednotlivých typů turistů. Nejvíce oblíbenými jsou tuzemští turisté, následují je s menším počtem zahraniční turisté a rodiny s dětmi. Naopak neradi se rezidenti setkávají s motorizovanými turisty a baťůžkáři.

5.3. Dopady cestovního ruchu v Karlovarském kraji

Ekonomické dopady

Podle většiny respondentů nejvíce cestovní ruch přispěl vznikem nových pracovních příležitostí a celkovým ekonomickým rozvojem. Rezidenti Františkových Lázní a Chebu si pochvalují i značné zlepšení úrovně služeb, které jsou poskytovaných jak turistům, tak rezidentům.

Velkým ekonomickým problémem je dle respondentů z Karlových Varů a Mariánských Lázní skupování půdy a nemovitostí cizinci, převážně ruské národnosti. Legislativa České republiky bohužel s tímto problémem nijak nepočítá, a proto jde jen stěží tomuto problému čelit. Především chebští obyvatelé si stěžují na pomalu narůstající cenovou hladinu, která je zapříčiněna postupným zvyšováním počtu turistů, meziročně činí nárůst zhruba 20 tisíc návštěvníků (ČSÚ 2017b), počty turistů by se měly i nadále zvyšovat, neboť roku 2015 bylo město vyhlášeno Historickým městem roku 2014 (Dolanská 2015), což zapříčinilo značnou propagaci nejen historických atraktivit města. Ve městě Jáchymov se objevily názory týkající se nedostatečných kapacit stravovacích zařízení, většina restauračních zařízení funguje v rámci hotelových komplexů a zájem o stravovací služby je rezidentům v jisté míře omezen. Zprovoznění dalších pohostinských zařízení by respondenti vřele uvítali, vhodným řešením by byla zařízení

orientována na typickou regionální gastronomii, která by byla atraktivní jak pro rezidenty, tak pro svoji originalitu i návštěvníkům. Výhodou by bylo získání nových pracovních příležitostí pro místní občany a využití lokálních potravin, což by podpořilo i místní farmáře.

Socio-kulturní dopady

Z pohledu respondentů je velkou předností lokalit zvýšená péče o stav a vzhled kulturních památek a veřejných prostranství, jako jsou náměstí, chodníky, parky apod. Pouze respondenti z Mariánských Lázní si myslí, že péče o kulturní památky a veřejné prostory je v jejich městě nedostatečná. Komunita Mariánských Lázní kritizuje upřednostňování stavění nových budov namísto opravy těch historických. V Karlových Varech jsou dle respondentů zanedbávány Císařské lázně a nádraží, oba objekty jsou nyní v rekonstrukci. Návštěvníci odlišných kultur přináší do navštěvovaných destinací také část své vlastní kultury a obohacují tak místní komunitu o jiné zvyklosti a tradice, obohaceni se cítí být zejména respondenti z Karlových Varů a Chebu. Zároveň si ale rezidenti těchto měst na přistěhovalce stěžují, domnívají se, že jsou zdrojem kriminality ve městě. Rezidenti Chebu si myslí, že cestovní ruch způsobuje nárůst prostituce a prodeje drog. Tyto vlivy by mohly usměrnit zvýšené hlídky policistů ve městech, hlavně pak v okrajových částech města, kde je majorita nepřizpůsobivých. Velké množství návštěvníků, hlavně v době sezóny, je problém ve všech zájmových městech kromě Jáchymova. Obyvatelé těchto měst začínají pomalu pociťovat počáteční nevraživost vůči turistům a střet kultur. Tomu by se dalo zabránit větší koncentrací turistů do atraktivit mimo centra měst, dalším návrhem je zpřístupnění dosud opomíjených kulturních památek, přičemž by zároveň kleslo přetížení těch stávajících. K vyřešení této záležitosti by nepochybně přispěla i výstavba dalších turistických značení, které by eliminovaly dotazy turistů směřované k místním obyvatelům.

Environmentální dopady

Pozitivní dopady na životní prostředí způsobené cestovním ruchem v dotazníkovém šetření zmíněny nebyly, je proto pro úplnost nutné využít sekundární data. Můžeme zmínit například vznik Česko-bavorského geoparku, který úzce spolupracuje se Spolkovou republikou Německo, je tak vytvořen celek chránící přírodu v kraji, který je zároveň dostupný nejen pro návštěvníky se zájmem o geologické a geomorfologické

zajímavosti. Pozornost si zaslouží i hornická kulturní krajina Krušnohoří, která se momentálně uchází o zapsání na seznam světového dědictví UNESCO, návrh už byl jednou podat, ale těsně před projednáním byl stažen kvůli nedostatkům. Nový návrh měl být, podle Dvořáka (2016), předložen nejpozději v lednu roku 2017. V případě schválení návrhu by se jednalo o mimořádnou atraktivitu pro turisty, jelikož Karlovarský kraj ani přilehlé kraje, Plzeňský a Ústecký, žádnou památkou UNESCO nedisponují. Obecně lze říci, že cestovní ruch přináší zkoumané lokalitě pozitivní vliv na životní prostředí, neboť turisté dávají přednost čistým a neznečištěným oblastem. Zároveň může turismus vytvářet u místních obyvatel pocit hrdosti na své přírodní a kulturní bohatství, který je pak bude pohánět k jeho udržení a vylepšování. Karlovarský kraj nechal vypracovat koncepci ochrany přírody a krajiny (2015), jež představuje možná zlepšení v oblasti udržitelného rozvoje, která by přispěla k větší spokojenosti návštěvníků a rezidentů, a zároveň by byla šetrná k životnímu prostředí. Z návrhů, které jsou postupně naplňovány, můžeme zmínit například: podporu ochrany a propagaci minerálních pramenů, podporu rozšíření terénních eko(info)center, podporu turistiky (pěší i cyklo) zaměřené na poznání přírody, koordinaci návštěvnosti částí maloplošně zvláště chráněných území v případech stanovených zákonem.

Negativní vlivy na životní prostředí v jednotlivých lokalitách už dotazníkové šetření zahrnuje, lze tedy opět aplikovat názory respondentů. Nejhorším dopadem je dle respondentů hustá doprava a s ní související znečištěné ovzduší, tento problém byl nejčastěji zmiňován v Mariánských Lázních a Chebu. K vyřešení této záležitosti by mohlo pomoci zlepšení informovanosti o veřejné dopravě v regionu a přesvědčení o její výhodnosti, tím by se snížil počet automobilů na komunikacích, jež jsou zdrojem emisí. Další alternativou je podpora ekologické formy dopravy v regionu (elektromobily, care-sharing, bike-sharing aj.). Velké množství návštěvníků znamená také produkci většího množství odpadů a hlučnosti. V Jáchymově byla zaznamenána odpověď vytýkající poničení lesů kvůli stavbě lanovky na Klínovec, tedy umělé atrakce pro turisty. Turisté často při objevování lokalit chodí mimo vyznačené stezky, z čehož dochází k prohlubování a prošlapávání nových cest. K dalším antropogenním projevům můžeme zařadit erozi povrchu kulturních památek dotyky návštěvníků (např. socha Františka ve Františkových Lázních).

Tabulka 6: Dopady cestovního ruchu v Karlovarském kraji

Typ dopadu	Ekonomické dopady	Socio-kulturní dopady	Environmentální dopady
pozitivní	zdroj příjmů (lázeňské poplatky, rekreační poplatky,...)	oživení kultury a společenského života	vytvoření nových přírodních rezervací (Česko-bavorský geopark)
	zdroj pracovních míst	obohacení o nové zvyklosti, gastronomii	
	vyšší úroveň služeb	rozvíjení kulturních tradic (zahájení lázeňské sezóny, festivaly,...)	využití dolů, lomů k poznávání (výstavba muzea v dole Jeroným, Montanregion)
	zlepšování infrastruktury	zvýšená péče o památky, veřejná prostranství	
negativní	vyšší cenová hladina	počáteční iritace rezidentů vůči turistům	hustá doprava - větší produkce emisí
	závislost na cestovním ruchu	upřednostňování zájmů turistů	zvýšené množství odpadů
	skupování majetku cizinci	patogenní vlivy (prostituce, drogy, kriminalita)	vyšší hladina intenzity hluku
	vyšší cena půdy, nemovitostí	vyšší míra přistěhovalectví	poničení ŽP při výstavbě umělých atraktivit (lanovka na Klínovec)
		jistá míra marginalizace a dualizace společnosti	zábor půdy (výstavba hotelů)
		eroze (obrušování památek, př. František)	

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

5.4. Trolejbusová doprava v Mariánských Lázních

Doprava je služba nezbytně nutná k provozu a rozvoji cestovního ruchu, trolejbusová doprava je v Čechách poměrně ojedinělá (13 měst v republice), a tak je třeba si zvláštnosti, která může upoutat pozornost návštěvníků, vážít, zároveň se jedná o druh dopravy šetrné k životnímu prostředí. V návaznosti na tyto aspekty se následující část práce zabývá historií, provozem a porovnáním alternativ trolejbusů ve městě Mariánské Lázně s pomocí dotace z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP).

Historie a provoz trolejbusové dopravy v Mariánských Lázních

První zmínky o pravidelném provozu městské hromadné dopravy ve městě Mariánské Lázně se datují od roku 1902, kdy se zprovoznila elektrická tramvaj, která byla po 50 letech fungování, tedy roku 1952, trvale zrušena a nahrazena modernější trolejbusovou dopravou. Trolejbusová síť kopírovala původní tramvajovou a v letech se postupně prodlužovala. Původní 2,3 kilometrová trať spojující nádraží s centrem města byla rozšířena o nové úseky, a to: k Lesnímu prameni (1953), do Úšovic (1960), k novému areálu dopravního podniku (1962), Antoníčkovu prameni (1973), na Panská pole (1980) a do Velké Hleděsebe (1984), konečná délka tratě činí kolem 12 kilometrů. (Mariánské Lázně 2017) Při zahájení provozu byly využívány trolejbusové soupravy typu Škoda 7 Tr, později přestavěné na 8 Tr. V 60. letech obsluhovaly dopravu vozy typu 9 Tr, které až v 80. letech vystřídaly modernější vozy typu Škoda 14Tr, mnohé z dodaných trolejbusů sloužily dříve pro plzeňskou dopravu. Po roce 1989 nastal útlum hromadné dopravy a trolejbusy byly z většiny nahrazeny autobusy. Zrušení trolejbusové dopravní obsluhy odvrátil v letech 2004–2005 nákup nových nízkopodlažních trolejbusů typu Škoda 24 Tr Irisbus, v roce 2006 nahradil tento typ vozu všechny dosavadní pojízdné soupravy. Od roku 2006 je provozovatel MHD v Mariánských Lázních společnost Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. (Plzeňské trolejbusy 2009-2013).

V letech 2011–2012 byl z evropských dotací zcela revitalizován prostor před železniční stanicí a vystavěn nový dopravní terminál využívaný též trolejbusy. Městské zastupitelstvo v září 2013 na základě nízkonákladové studie rozhodlo, že trolejbusovou přepravu z důvodu snížení nákladů na provoz ukončí. Dle návrhu by bylo optimální zavedení elektrobuses s postupným nabíjením. (Československý Dopravák 2016) Kvůli využití dotace k opravě přednádražního prostoru zasahujícího též do činnosti trolejbusů by muselo zastupitelstvo počkat nejméně 5 let, aby nebylo nutné dotaci vracet. Rozhodli tedy o postupnou eliminaci tohoto typu dopravy. Rozsudek nad trolejbusy získal negativní ohlasy zejména u rezidentů Mariánských Lázní, podle kterých je trolejbusová doprava pro město charakteristická a jedinečná. (Bežáková 2013) Město se na základě negativních reakcí rozhodlo o zhotovení oponentní studie, jejímž výsledkem pro spokojenost všech zájmových stran bylo využití trolejbusů s bateriovým pohonem

(parciální trolejbusy). Žádost o dotaci z IROP (řízené MMR) na 8 nových trolejbusů byla podána roku 2016. (ZÁPAD. CZ 2016)

Porovnání klasického a parciálního trolejbusu

Pro lázeňský charakter města je vhodné využívání dopravy šetrné k životnímu prostředí. Tuto podmínku trolejová doprava splňuje. Obměna klasických trolejbusů za parciální přináší řadu výhod. Předností je nepotřebnost trolejového vedení ulehčující obslužnost dopravního prostředku i v hůře dostupných místech města, kde výkon přebírají trakční baterie, zároveň není výkon vozidla bez vedení snížen. Dobíjení bateriových zásobníků probíhá za provozu soupravy, vozidla tedy nejsou po dobu nabíjení odstavena, a tak nevzniká zdržení, či nutnost náhradních souprav. Parciální trolejbusy jsou bezhlučné a bezemisní, při přepravě způsobují menší vibrace, z toho důvodu jsou i komfortnější. Představují ekologickou městskou dopravu. Nevýhodou mohou být vyšší pořizovací náklady než u klasických trolejových souprav. Přídavným nákladem je i nutná výměna trakčních baterií, které mají nižší životnost než samotné jednotky trolejbusů. Baterie též zabírají značnou kapacitu vozidla. Celkově ale vykazují menší náklady na servis. Veletrh CZECHBUS 2016 představil porovnání provozních nákladů trolejbusů Škoda 26 Tr (parciální) a Škoda 24 Tr (klasický). Přímé náklady na jízdu ve Škodě 26 Tr, v přepočtu na 1 km, činily 2,07 Kč, Škoda 24 Tr vyžaduje 11,80 Kč, přepočtených na 1 km. Jízda klasickými trolejbusy je tedy více jak pětinasobně dražší. Náklady na pořízení parciálního trolejbusu jsou pak zhruba o půl milionu vyšší. Přehledné srovnání obou druhů trolejbusů je uvedeno v tabulce č. 7.

Tabulka 7: Srovnání klasického a parciálního trolejbusu

Trolejbus	Výhody	Nevýhody
klasický	technická jednoduchost	závislost na trakci
	nízká pořizovací cena	vyšší náklady na servis
parciální	využití bateriových zásobníků	vyšší pořizovací náklady
	dobíjení energie probíhá za chodu prostředku	prostorová náročnost uvnitř vozidla
	bezhlučný a bezemisní	
	bez potřeby trolejového vedení	nutná výměna trakčních baterií
výkon bez trolejového vedení nesnížen		

Zdroj: vlastní zpracování, 2017, data z veletrhu CZECHBUS 2016

Náklady na pořízení parciálních trolejbusů jsou vyšší než na pořízení trolejbusů klasických, to ale vyrovnávají úspory za servis a provoz nových trolejbusů (úspora 9,73 Kč/km). Modernější technologie a druh pohonu jsou environmentálně šetrnější (bezemisní, skoro bezhlučný). Účastníkům dopravního prostředku je nabídnuto většího pohodlí. Úspěšná propagace vyzývající návštěvníky destinace k využívání služeb trolejbusové dopravy by snížila množství automobilů pohybujících se ve městě, což by vedlo ke snížení emisí, a zároveň by se vyřešil problém rezidentů, kteří si stěžují na hustou dopravu (viz vyhodnocení dotazníkové šetření). Automobily je možné ve městě ponechat na jednom hlídaném parkovišti (Parking Centrum a.s., cena 20 Kč/hod.) a pěti nehlídaných parkovištích v blízkosti centra (většina z nich je součástí nákupních center, bezplatná). Po odstavení aut na parkovištích mohou návštěvníci pokračovat trolejbusovou dopravou do centra města, a tím tak zamezit obsazování parkovacích míst rezidentům. Od nákupních center by se návštěvníci mohli do centra přepravit nejbližší trolejovou linkou 6, která odsud jezdí v pracovní dny dopoledne každou hodinu a půl a odpoledne každou hodinu, nebo linkou 7 jezdící každý všední den v dopoledních hodinách dvěma spoji a odpoledne každou hodinu, o víkendu pouze dopoledne každou hodinu. Nebo mohou využít frekventovanější stanice linky 3 a 5, které v pracovních dnech jezdí dopoledne každých 20 minut a v odpoledních hodinách každých 15 minut. Víkendy a svátky opět disponují nedostatečným množstvím spojů (8 spojů za den). Jízdné pro dospělého činí 12 Kč, děti 6 Kč, psi a zavazadla 6 Kč. (Městská doprava Mariánské lázně s.r.o. 2008) Pokud by měla být trolejbusová doprava více využívána, bylo by vhodné přidat další spoje, a to především o víkendech, kdy do města putuje nejvíce výletníků. Lázeňští hosté nejsou v tomto ohledu takovým problémem, jelikož mají většinou auta zaparkována v hotelových parkovištích. Alternativou pro zvýšení parkovacích kapacit pro místní obyvatele by bylo i rozšíření úseků vyhraněných pro rezidentní stání.

Závěr

Cestovní ruch má pro Karlovarský kraj, jakožto pro lázeňskou oblast, obrovský význam. Správně vymezenými, a především dodržovanými základními principy udržitelnosti, může být přínosem všem zájmovým aktérům. Udržitelnému vztahu mezi místními obyvateli a návštěvníky není v odborné literatuře věnována tak velká pozornost, jak je to u vlivů ekonomických a environmentálních. Rezidenti jsou často přehlíženou skupinou zúčastněných na cestovním ruchu, rozvojem turismu jsou mnohdy utlačováni, a to jak místně, tak po stránce sociální. Zájmům místních komunit a názorům na jejich spokojenost v oblasti rozvoje cestovního ruchu se proto věnuje praktická část práce, současně charakterizuje turistickou vytiženost pro různé velké administrativní celky.

Ke znázornění turistické aktivity ve vybraných lokalitách bylo použito Defertovy funkce a pro vyjádření turistické intenzity, s ohledem na využití ubytovacích kapacit, modifikované turistické funkce. Podle vypočtených hodnot bylo zjištěno, že nejvyšší koncentrace návštěvníků je ve městě Jáchymov a Františkových Lázních, nejméně turistů je pak v Chebu, na základě hodnot můžeme kraj souhrnně označit jako nevýraznou turistickou destinaci. Vysokou koncentraci návštěvníků v Jáchymově potvrdili i jeho rezidenti prostřednictvím dotazníkového šetření, návštěvníky zároveň vítají pozitivně a nespatřují větší potíže v následujícím rozvoji cestovního ruchu na území jejich města. Zatímco obyvatelé v Chebu, městě s nejnižší turistickou aktivitou, uvádějí celou řadu negativních dopadů, nejčastěji se v odpovědích objevovala problematika kriminality, drog a prostituce, projev zmíněných patogenních jevů ovšem nemá za následek pouze rozvoj cestovního ruchu. Lze říci, že zhodnocení situace v lokalitách na základě metod získaných ze sekundárních i primárních údajů si odpovídají.

Práce se věnovala z důvodu názorů rezidentů města na přetíženou dopravu a nedostatek parkovacích míst i rozvoji trolejbusové dopravy ve městě Mariánské Lázně a možnosti využití dotace z IROP. K 20. 2. 2017 bylo vydané vyhlášení o neudělení dotace na nákup bezemisních drážních vozidel pro společnost Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. s požadovanou částkou 81 795 500 Kč. Projekt byl označen jako náhradní, může tedy získat dotaci pouze jako „náhradník“ při neúspěchu realizace jiného, již schváleného, projektu. (Strukturální fondy, 2017) Společnost provozující

trolejbusovou dopravu může uvažovat o vlastním financování nákupu nových trolejbusů ve spolupráci s městským rozpočtem, či podat opakovanou žádost o poskytnutí dotace. Trolejbusovou obsluhu budou nadále zajišťovat stávající trolejbusy a městská rada bude muset v následujících letech najít nějaké další možné alternativy.

V praxi může práce najít uplatnění mezi organizacemi destinačního managementu, veřejné správy či jiných zájmových agentur, jmenovat můžeme například krajskou organizaci destinačního managementu pro Karlovarský kraj Živý kraj nebo národní organizaci destinačního managementu CzechTourism.

Seznam použitých tabulek

Tabulka 1: Přehled vybraných ekonomických ukazatelů v letech 2011–2015.....	23
Tabulka 2: Vybrané ukazatele HUZ za rok 2015	29
Tabulka 3: Hodnoty turistické funkce za rok 2014.....	35
Tabulka 4: Hodnoty turistické funkce za rok 2015.....	38
Tabulka 5: Sociodemografické složení vzorku.....	39
Tabulka 6: Dopady cestovního ruchu v Karlovarském kraji	48
Tabulka 7: Srovnání klasického a parciálního trolejbusu	50

Seznam použitých obrázků

Obrázek 1: Počet přenocování hostů v HUZ podle zemí v roce 2016.....	30
Obrázek 2: Hodnoty Defertovy funkce pro lokality SO ORP	36
Obrázek 3: Hodnoty Defertovy funkce pro vybraná města	37
Obrázek 4: Míra kontaktu mezi rezidenty a turisty	40
Obrázek 5: Subjektivní vztah rezidentů k turistům	41
Obrázek 6: Pozitivní efekty na lokalitu vyvolané rozvojem cestovního ruchu	42
Obrázek 7: Rezidenti v návaznosti na zaměstnání v cestovním ruchu	43
Obrázek 8: Faktory obtěžující rezidenty způsobené turisty.....	43

Seznam použitých zkratk

CR – Cestovní ruch

ČSÚ – Český statistický úřad

DDT – Dichlordifenyltrichlorethan

HDP – Hrubý domácí produkt

HUZ – Hromadná ubytovací zařízení

LAC – Limits of acceptable change model / Model limitů přijatelné změny

MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj

ŽP – Životní prostředí

Seznam použité literatury

Beránek, J., a kolektiv. (2013). *Moderní řízení hotelového provozu*. Praha: Grada Publishing.

Berg, W. (2008). *Tourismusmanagement*. Rhein: Friedrich Kiehl Verlag GmbH.

Bežáková, J. (2013). Mariánské Lázně - Lidé v Mariánských Lázních si nechtějí zrušení nebo omezení jedinečného způsobu dopravy nechat líbit. *Chebský deník*. [Cit. 2017-03-18]. Dostupné z WWW: <http://chebsky.denik.cz/zpravy_region/konec-trolejbusu-jeto-mozne-20131001.html>.

Club of Rome. (2017). *About us*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<https://www.clubofrome.org/about-us>>.

Cykloportál. (2016). *Přehled cyklotras*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/cyklotrasy/Stranky/cyklotrasy.aspx>>.

Čertík, M. (2001). *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF.

Český statistický úřad. (2016). *Statistická ročenka Karlovarského kraje*. [Cit. 2016-12-1]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/documents/10180/32233893/33008316chcz.pdf/e57dc637-0100-49cd-888a-b6f4be3a491b?version=1.5>>.

Český statistický úřad. (2017a). *Cestovní ruch - časové řady*. [Cit. 2017-03-21]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/czso/cru_cr>.

Český statistický úřad. (2017b). *Hosté a přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních*. [Cit. 2017-03-15]. Dostupné z WWW: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/index.jsf?page=vystup-objekt-parametry&sp=A&skupId=1330&pvokc=&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_U~301_null_&katalog=31743&pvo=CRU03&z=T>.

Český statistický úřad. (2017c). *Počet a věkové složení obyvatel k 31. 12. – územní srovnání*. [Cit. 2017-03-15]. Dostupné z WWW: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-parametry&z=T&f=TABULKA&sp=A&skupId=606&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_U~301_null_&katalog=30845&pvo=DEM01a&str=v33&evo=v866_!_VUZEMI97-100_1&c=v3~2__RP2015MP12DP31>.

Český statistický úřad. (2017d). *Satelitní účet cestovního ruchu. – modul zaměstnanosti cestovního ruchu*. [Cit. 2017-03-23]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/czso/modul_zamestnanosti_cestovniho_ruchu>.

David, P., & Soukup, V. (2010). *Velká turistická encyklopedie*. Praha: Knižní Klub.

- Dolanská, J. (2015). Historickým městem roku 2014 se stal Cheb. *iDnes*. [Cit. 2017-03-15]. Dostupné z WWW: <http://vary.idnes.cz/historickym-mestem-roku-2014-se-stal-cheb-d95-/vary-zpravy.aspx?c=A150416_160406_vary-zpravy_ba>.
- Drobná, D., & Morávková, E. (2004). *Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna.
- Dvořák, M. (2016). Česko se Saskem stahují nominaci Krušnohoří na seznam světových památek. *iDnes*. [Cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <http://usti.idnes.cz/sasko-brzdi-vstup-krusnych-hor-do-unesco-fp6-/usti-zpravy.aspx?c=A160411_161558_usti-zpravy_vac2>.
- Elektrické autobusy pro město. (2016). Zkušenosti s provozem parciálních trolejbusů. *Veletrh CZECHBUS 2016*. [Cit. 2017-03-20]. Dostupné z WWW: <http://www.smartcityvpraxi.cz/prezentace/KonferenceEbusyV/Ivana_Hurtova.pdf>.
- EUROPAC Federation. (2010). *The Charter*. [Cit. 2017-02-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.europarc.org/wp-content/uploads/2015/05/2010-European-Charter-for-Sustainable-Tourism-in-Protected-Areas.pdf>>.
- Film Festival Karlovy Vary (KVIFF). (2017). *Profil festivalu*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.kviff.com/cs/o-festivalu/profil-festivalu>>.
- Freytag & Berndt. (2016). *Karlovarský kraj*. Praha: Freytag & Berndt.
- Goeldner, R.Ch, & Richie, J.R.B. (2014). *Cestovní ruch, principy, příklady, trendy*. Praha: Albatros media a.s.
- Hesková, M. (2006). *Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. Praha: Nakladatelství Fortuna.
- Hlaváček, J. (2002). Co přinesl Summit o udržitelném rozvoji. *Ekolist*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://ekolist.cz/cz/publicistika/nazory-a-komentare/co-prinesl-summit-o-udrzitelnem-rozvoji>>.
- Holčák, P. (2008). *Zchlad'te hlavy!* Praha: Dokořán.
- Horner, S., & Swarbrooke, J. (2003). *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: Grada Publishing.
- Informační portál Karlovarského kraje. (2016). *Územně analytické předpoklady Karlovarského kraje*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <http://webmap.kr-karlovarsky.cz/download/vuc/UAP_2015/UAP_KK_2015_podklady.pdf>.
- Jakubíková, D. (2012). *Marketing v cestovním ruchu*. Praha: Grada Publishing.

Janeček, P., & Štemberová, A. (2016). *Udržitelnost turismu ve vztahu k místní komunitě*. In Aktuální problémy cestovního ruchu. Jihlava: Vysoká škola polytechnická Jihlava, s. 168-178.

Jeníček, V., & Foltýn, J. (1996). *Životní prostředí a trvale udržitelný rozvoj v soustavě globálních problémů*. Praha: Ministerstvo životního prostředí.

Karlovarský kraj. (2017). *Dopravní a technická infrastruktura Karlovarského kraje*. [2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.karlovyvary-region.eu/cz/o-karlovarskem-kraji/dopravni-a-technicka-infrastruktura>>.

KFFestival. (2010–2017). *21. ročník Karlovarského folklorního festivalu*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.kffestival.cz/promedia.php>>.

Kirářová, A. (2003). *Marketing destinace cestovního ruchu*. Praha: Ekopress, s.r.o.

Kirářová, A., & Straka, I. (2013). *Vliv globalizace na marketing destinace cestovního ruchu*. Praha: Ekopress, s.r.o.

KIS Mariánské Lázně. (2017). *Chopinův festival*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.kisml.cz/cs/kulturni-programy/chopinuv-festival/o-festivalu>>.

Klaus, V. (2009). *Modrá planeta v ohrožení*. Praha: Dokořán.

Klein, O., & Bencko, V. (1996). *Ekologie člověka a zdraví*. Praha: Vysoká škola báňská- Technická univerzita Ostrava.

Kolečko, J. (2003). *Karlovarský kraj*. Praha: Freytag & Berndt.

Kolektiv Konsorcia SPROR Plus. (2007). *Cestovní ruch a udržitelný rozvoj*. Odborná školení a vzdělávání pracovníků územní veřejné správy pro oblast cestovního ruchu. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <http://www.mmr.cz/getmedia/b973337b-cccc-42a3-9d19-2b23356dcff2/GetFile15_1.pdf>.

Krajská správa ČSÚ v Karlových Varech. (2017). *Cestovní ruch*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/xk/cestovni_ruch-xk>.

Kudy z nudy. (2017). *Sopka Komorní hůrka- nejmladší sopka v České republice*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Sopka-Komorni-hurka.aspx>>.

Mariánské Lázně. (2017). *Městská doprava*. [Cit. 2017-03-18]. Dostupné z WWW: <<https://www.mumml.cz/mesto-a-jeho-sprava/doprava-a-parkovani/mestska-doprava>>.

Melichar, V. (2015). *Koncepce ochrany přírody a krajiny Karlovarského kraje na období 2016 – 2025*. Dostupné z WWW: <http://www.kr-karlovarsky.cz/zivotni/Documents/OPK_navrh_koncepce_30092015.pdf>.

Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. (2008). *Jízdní řády*. [Cit. 2017-03-21]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdml.cz/jizdni-rady.php>>.

Ministerstvo pro místní rozvoj. (2016). *Devizové příjmy, výdaje a saldo z cestovního ruchu za rok 2015*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/getmedia/f84d9fba-b43e-4c26-af9b-6eb86e80aaad/Platebni-bilance-za-CR-rok-2015.pdf>>.

Ministerstvo životního prostředí. (2008–2015). *Posuzování vlivů na životní prostředí*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <http://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_zameru_zivotni_prostredi_eia>.

Moldan, B. (2007). World Environmental Summits. *Život. Prostř.*, 41(4), 173–177. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <http://147.213.211.222/sites/default/files/2007_4_173_177_moldan.pdf>.

Moldan, B. (2009). *Podmaněná planeta*. Praha: Nakladatelství Karolinum.

Národní informační a poradenské středisko pro kulturu (NIPOS). (2015) *Návštěvnost památek v krajích ČR*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <http://www.nipos-mk.cz/wp-content/uploads/2013/05/PAMATKY_Navstevnost_2015.pdf>.

Nejdl, K. (2011). *Management destinace cestovního ruchu*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika.

Orieška, J. (2010). *Služby v cestovním ruchu*. Praha: IDEA SERVIS konsorcium.

OSN. (2017). *Cíle udržitelného rozvoje (SDGs)*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.osn.cz/cile-udrzitelneho-rozvoje-sdgs>>.

OSN. (2017). *Rozvojové cíle tisíciletí (MDGs)*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.osn.cz/osn/hlavni-temata/rozvojove-cile-tisicileti-mdgs>>.

Palatková, M., & Zichová, J. (2011). *Ekonomika turismu – turismus České republiky: vymezení a fungování trhu turismu, přístupy k hodnocení významu a vlivu turismu, charakteristika turismu České republiky*. Praha: Grada Publishing.

Pásková, M. (2009). *Udržitelnost rozvoje cestovního ruchu*. Hradec Králové: Gaudeamus.

Pásková, M. (2012). Enviromentalistika cestovního ruchu. *Czech Journal of Tourism*, 1(2), 77–113. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <www.czechjournaloftourism.cz/cislo/cz/55/02-2012/?clanek=1369830917.pdf>.

Petrů, Z. (1999). *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS, konsorcium.

Plzeňské trolejbusy. (2009–2013). *Mariánské Lázně*. [Cit. 2017-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.plzensketrolejbusy.cz/dalsimesta/mlazne.php>>.

Průcha, J. (2010). *Interkulturní komunikace*. Praha: Grada Publishing.

Průvodce po Ohři. (2008). *Vodácká stezka na řece Ohři*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://pruvodce.pooohri.cz/web/cs/pruvodce/vodacka-ohre>>.

Rada vlády pro udržitelný rozvoj. (2013). *Situační zpráva ke Strategii udržitelného rozvoje*. ČR. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/cs/Microsites/PSUR/Uvodni-informace-o-udrzitelnem-rozvoji/Rada-vlady-pro-udrzitelny-rozvoj-a-jeji-organy/Dokumenty-RVUR>>.

Redakce časopisu Československý Dopravák. (2016). Trolejbusy v Mariánských Lázních zachráněny! *Československý Dopravák*. [Cit. 2017-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.cs-dopravak.cz/zpravy/2016/3/23/trolejbusy-v-marinskch-lznch-zachrnny>>.

Regio Partner. (2010). *Analýza socioekonomického rozvoje Karlovarského kraje se specifikací potřeb po roce 2013 z hlediska kohezní politiky*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/cf762ce4-3454-4748-83de-7b02166dcacc/Analyza-SE-rozvoje-Karlovarsky_logg.pdf?ext=.pdf>.

Ryglová, K. (2009). *Cestovní ruch: Soubor studijních materiálů*. Ostrava: KEY Publishing.

Ryglová, K., Burian, M., & Vajčnerová, I. (2011). *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada Publishing.

Ředitelství silnic a dálnic ČR. (2015). *Dálnice D6*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.dalnice-d6.cz/#useky-dalnice>>.

Slavkovský les. (2017). *Regionální pracoviště Správa CHKO Slavkovský les*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://slavkovskyles.ochranaprirody.cz/>>.

Stankey, G. H., et al. (1985). *The Limits of Acceptable Change (LAC) System for Wilderness Planning*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <http://nstrail.com/carrying_capacity/lac_system_for_wilderness_planning_1985_GTR_INT_176.pdf>.

Strukturální fondy. (2017). *Přehled schválených a náhradních projektů*. [Cit. 2017-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/2559bb32-1ba4-4c0e-b5bf-1486b1750cbd/Prehled-schvalenych-a-nahradnich-projektu-ve-20-vyzve-IROP.pdf>>.

Sustainable tourism World Conference. (1995). *Charter for sustainable tourism*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/unwtodeclarations.1995.21.13.1>>.

Štulc, M., & Goetz, A. (1996). *Životní prostředí*. Praha: Nakladatelství České geografické společnosti.

Tesone, D. (2011). *Zásady řízení pro obor hotelnictví, gastronomie a turismu*. Praha: Wolters Kluwer.

Valdštejnské slavnosti. (2004). *Historie Valdštejnských slavností*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.valdstejnske-slavnosti.eu/cz/historie-valdstejnskych-slavnosti-cheb>>.

ZÁPAD.CZ. (2016). *Mariánské Lázně: Dopravce chce pořídit nové trolejbusy*. [Cit. 2017-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.zapad.cz/2016/08/27/marianske-lazne-dopravce-chce-poridit-nove-trolejbusy-tv-zapad>>.

Zelenka, J. (2012). Únosná kapacita v cestovním ruchu. *Czech Journal of Tourism*, 1(2), 114-134. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <www.czechjournaloftourism.cz/cislo/cz/55/02-2012/?clanek=1369830922.pdf>.

Zelenka, J. (2014). *Aplikace umělé inteligence a kognitivní vědy v udržitelnosti cestovního ruchu*. Hradec Králové: Gaudeamus.

Zelenka, J., & Pásková, M. (2012). *Výkladový slovník cestovního ruchu – kompletně přepracované a doplněné 2. vydání*. Praha: Linde.

Živý kraj. (2012). *Aktivity*. [Cit. 2017-03-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.zivykraj.cz/cz/aktivity/turistika>>.

Seznam příloh

Příloha A: Dotazník

Příloha A: Dotazník

Výzkum „Spokojenost rezidentů s vývojem cestovního ruchu“

Dobrý den, jsem student (název vysoké školy). Ve spolupráci s agenturou CzechTourism realizujeme výzkum zaměřený na spokojenost obyvatel turistických destinací s rozvojem cestovního ruchu. Poprosím Vás o zodpovězení několika otázek, které Vám nezaberou více než deset minut.

1. (SCREENING 1) Jak daleko je Vaše bydliště od tohoto místa?
 - a. Do 5 km
 - b. 5 – 15 km
 - c. 15 – 30 km
 - d. Více než 30 km => ukončit dotazník
2. (SCREENING 2) Jak často se pohybujete v této lokalitě?
 - a. Denně, nebo téměř denně (5 – 7 x týdně)
 - b. 3 – 4 x týdně
 - c. 2 x týdně a méně => ukončit dotazník
3. Jak často zde zaznamenáte pohyb turistů?
 - a. Vždy nebo téměř vždy
 - b. Občas
 - c. Zřídka
 - d. Téměř nikdy
 - e. Nevím / nevšímám si
4. Jaký je Váš subjektivní vztah k přítomnosti turistů na tomto místě?
 - a. Velmi pozitivní
 - b. Spíše pozitivní
 - c. Neutrální, je mi to jedno
 - d. Spíše negativní
 - e. Velmi negativní
5. Pál/a byste si aby se počet turistů na tomto místě:
 - a. Zvýšil
 - b. Snížil
 - c. Zůstal stejný
 - d. Nevím / je mi to jedno.
6. Čím Vás nejvíce obtěžují turisté na tomto místě? (max. 3)

(Tato otázka se týká pouze přímého vlivu turistů, nepřímé vlivy budou dotázány dále.)

- a. Hlukem
 - b. Odpadky
 - c. Fotografováním
 - d. Nevhodným chováním
 - e. Pohybem velkého množství lidí
 - f. Pohybem velkého množství automobilů
 - g. Jinak (uveďte)
 - h. Ničím
7. Co dobrého, podle Vás, přinesl tomuto místu rozvoj cestovního ruchu? (max. 3)
- a. Pracovní místa a ekonomický rozvoj
 - b. Lepší péči o kulturní památky
 - c. Lepší péči o veřejný prostor (náměstí, chodníky, parky, silnice, atp.)
 - d. Lepší péči o soukromý majetek (domy, fasády, atp.)
 - e. Vyšší úroveň služeb
 - f. Oživení kultury a společenského života
 - g. Jiné (uveďte)
 - h. Nic
 - i. Nevím / je mi to jedno
8. Co špatného, podle Vás, přinesl tomuto místu rozvoj cestovního ruchu? (otevřená otázka)
9. Jaké turisty zde vidíte nejraději? (max 3)
- a. Čechy
 - b. Zahraniční turisty
 - c. Rodiny s dětmi
 - d. „Baťůžkáře“
 - e. Cykloturisty
 - f. Motorizované turisty
 - g. Školní výlety
 - h. Jiné (uveďte)
 - i. Je to různé / individuální
 - j. Nevím / je mi to jedno
10. Co by, podle Vás, přispělo k větší spokojenosti obyvatel tohoto místa s rozvojem cestovního ruchu? (otevřená otázka)

11. Co byste ukázal(a) v regionu, kde žijete, návštěvě, které si vážíte a která za Vámi přijela poprvé? (otevřená otázka)

12. Pracujete v cestovním ruchu?

- a. Ano, pracuji přímo v cestovním ruchu
- b. Nepracuji přímo v cestovním ruchu, ale významnou část mých (našich) zákazníků tvoří lidé či firmy, které v cestovním ruchu pracují (hotely, restaurace, infocentra, průvodci, atp.)
- c. Má práce nemá s cestovním ruchem prakticky nic společného.

13. Pracuje v cestovním ruchu někdo z vaší rodiny (domácnosti)?

- a. Ano
- b. Ne

Sociodemografické ukazatele

14. Pohlaví (vyplňte)

- a. Muž
- b. Žena

15. Věk

- a. 15 – 24
- b. 25 – 34
- c. 35 – 44
- d. 45 – 54
- e. 55 – 64
- f. 65 – 74
- g. 75 a více

16. Nejvyšší dosažené vzdělání (u studujících uveďte aktuálně studované)

- a. základní
- b. středoškolské
- c. vyšší odborná škola (DiS.)
- d. vysokoškolské (min. Bc.)

Děkuji vám za váš čas. Závěrem bych vás rád(a) požádal(a) o vaši e-mailovou adresu. Váš e-mail bude využit pouze pro ověření vaší účasti v průzkumu a nebude dále zpracováván ani poskytnut třetí osobě. Vaše odpovědi jsou považovány za důvěrné a budou dále zpracovány pouze ve statistické podobě spolu s ostatními.

Abstrakt

ŠTEMBEROVÁ, Alena. *Vybrané aspekty udržitelného cestovního ruchu v Karlovarském kraji*. Cheb, 2017. 63 s. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta ekonomická.

Klíčová slova: udržitelný cestovní ruch, Defertova funkce, rezident, dopady cestovního ruchu

Předložená práce je zaměřena na analýzu vztahů mezi rezidenty a návštěvníky na území Karlovarského kraje. V teoretické části byla využita literární rešerše týkající se významu cestovního ruchu v návaznosti na jeho udržitelnost. Byly představeny dopady cestovního ruchu v ekonomické, environmentální a socio-kulturní sféře. Dále byly objasněny pojmy udržitelný cestovní ruch, indikátory cestovního ruchu, únosná kapacita a životní cyklus destinace. Součástí práce je i charakteristika Karlovarského kraje na základě vybraných aspektů. Praktická část práce prezentuje výsledky výpočtu turistické funkce pro zájmové oblasti. Pro zjištění spokojenosti rezidentů s rozvojem cestovního ruchu bylo provedeno dotazníkové šetření se vzorkem 250 respondentů, na jehož základě byly zachyceny konkrétní problémy a dopady cestovního ruchu ve vybraných oblastech a následně byla navržena doporučení pro zajištění větší spokojenosti místních obyvatel, nastíněny jsou návrhy jako efektivnější využívání tramvajové dopravy, zvýšené hlídky policistů, využití regionálních potravin nebo vyvedení atraktivit pro návštěvníky mimo centra měst.

Abstract

ŠTEMBEROVÁ, Alena. *Selected aspects about the sustainability of tourism in the region Karlovy Vary*. Cheb, 2017. 63 s. Bachelor Thesis. University of West Bohemia in Pilsen. Faculty of Economics.

Key words: sustainable tourism, Defert's tourist function, resident, impacts of tourism

The thesis is focused on the analysis of relations between residents and visitors of the Carlsbad Region. The theoretical part includes literature search related to the importance of tourism and its sustainability. Impacts of tourism are presented in different fields such as economic, environmental and sociocultural spheres. Furthermore, the thesis clarifies the concepts of sustainable tourism, tourism indicators, carrying capacity and the life cycle of destinations. The work also talks about the Carlsbad Region based on various aspects. The practical part presents the results of the functions of tourist areas. In order to determine whether residents are satisfied with the tourism development, a survey with a sample of 250 respondents was carried out. Based on this, specific issues and impacts of tourism in selected areas were captured and then recommendations were designed to ensure greater satisfaction for local residents. For example proposals for a more efficient use of tram traffic, increased patrols of police officers, use of regional foods and transfer of attractions for visitors outside city centers.