

Univerzita Karlova
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Regionální a politická geografie



Bc. Pavel Hanuš

Rozvojový potenciál cestovního ruchu ve vybraném periferním území

Development potential of tourism in a selected peripheral area

Diplomová práce

Vedoucí práce: RNDr. Dana Fialová, Ph.D.

Praha, 2020

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze dne

Bc. Pavel Hanuš

Poděkování

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucí mé diplomové práce RNDr. Daně Fialové, Ph.D. za cenné rady, připomínky a vstřícný přístup při zpracování diplomové práce.

Abstrakt

Diplomová práce zkoumá možnosti rozvoje cestovního ruchu ve vybraném periferním území. Konkrétně se jedná o oblasti Kralovicka, Manětínska, Žluticka, Jesenicka a Podbořanska. Jedná se o vnitřní periferii, jejíž území je administrativně rozděleno do čtyř různých krajů. Možnosti rozvoje cestovního ruchu jsou diskutovány na základě provedené analýzy lokalizačních a realizačních předpokladů a na základě rozhovorů s aktéry, kteří v oblasti cestovního ruchu přímo nebo okrajově v rámci zkoumaného území působí. Text práce je doplněn o mapové výstupy a tabulky. Hlavními poznatky práce je, že zkoumané území má vhodné lokalizační předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu na regionální, případně národní úrovni. Realizační předpoklady jsou dle výzkumu s výjimkou veřejné dopravy také na dobré úrovni. V některých případech by byl ale vhodný doplňující výzkum. Z rozhovorů je patrné, že zkoumané území se potýká s řadou problémů, díky kterým není existující potenciál pro cestovní ruch v současnosti dostatečně využitý. Jako možnost řešení se jeví lepší propagace území bez ohledu na krajské hranice, ke které by byla zapotřebí hlubší spolupráce mezi jednotlivými aktéry.

Klíčová slova: cestovní ruch, potenciál, rozvoj, periferie, venkov

Abstract

This master thesis examines the possibilities of tourism development in selected peripheral area. Specifically, it includes areas of Kralovicko, Manětínsko, Žluticko, Jesenicko and Podbořansko. It is an inner periphery, which territory is administratively divided into four different regions. The possibilities of tourism development are discussed on the basis of analysis of localization and realization requirements and on the basis of interviews with actors, who are directly or marginally involved in tourism in the surveyed area. The thesis is complemented by map outputs and tables. The main findings of this thesis are that the surveyed area has suitable localization requirements for the development of tourism on regional or national level. Except of public transport, the realization requirements are also on a good level. However, in some cases would be appropriate additional research. It is clear from the interviews that the surveyed area is facing a number of problems. Due to that, current potential of tourism existing in this area is not sufficiently used. Better promotion of the territory regardless of regional borders, which would require deeper cooperation between individual actors, seems to be a possible solution.

Key words: tourism, potential, development, periphery, countryside

Obsah

Seznam tabulek.....	7
Seznam obrázků.....	8
Seznam příloh.....	9
Seznam použitých zkratk.....	10
1 Úvod.....	11
1.1 Cíle a výzkumné otázky.....	13
1.2 Vymezení zkoumaného území.....	14
2 Rozbor literatury.....	16
2.1 Rozvoj – endogenní a exogenní rozvoj, sociální a lidský kapitál.....	16
2.2 Periferie – vybrané charakteristiky a problémy.....	17
2.3 Venkov.....	20
2.4 Rozbor vybraných prací věnujících se periferním nebo venkovským oblastem v kontextu se zkoumaným územím.....	21
2.5 Venkovský cestovní ruch.....	24
2.6 Rozvoj cestovního ruchu v periferním území.....	25
2.7 Potenciál cestovního ruchu v periferním území.....	28
2.8 Rozbor vybraných prací věnujících se cestovnímu ruchu v periferních oblastech v kontextu se zkoumaným územím.....	28
3 Metodika.....	30
4 Analýza lokalizačních předpokladů.....	39
4.1 Přírodní potenciál.....	39
4.2 Kulturní potenciál.....	41
4.3 Celkový potenciál.....	43
5 Analýza realizačních předpokladů.....	45
5.1 Dopravní dostupnost.....	45
5.1.1 Dopravní dostupnost automobilovou dopravou.....	46
5.1.2 Dopravní dostupnost veřejnou dopravou.....	49
5.2 Ubytovací zařízení.....	55
5.3 Stravovací zařízení.....	58
5.4 Informační centra.....	60
5.5 Hustota sítě pěších značených tras a cyklotras.....	61
6 Názory aktérů působících v oblasti cestovního ruchu ve vymezeném zkoumaném území.....	63
7 Diskuse.....	69
8 Závěr.....	83
Seznam použité literatury.....	87
Elektronické zdroje.....	91
Přílohy.....	93

Seznam tabulek:

Tabulka 1: Klasifikace předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu vymezeného zkoumaného území.....	32
Tabulka 2: Seznam aktérů působících v oblasti cestovního ruchu ve vymezeném zkoumaném území, se kterými byl proveden rozhovor.....	37
Tabulka 3: Přírodní potenciál vymezeného zkoumaného území dle vymezených kategorií.....	39
Tabulka 4: Kulturní potenciál vymezeného zkoumaného území dle vymezených kategorií.....	41
Tabulka 5: Celkový potenciál vymezeného zkoumaného území dle vymezených kategorií.....	43
Tabulka 6: Porovnání dopravní dostupnosti automobilovou dopravou z vybraných okresních měst do vymezeného zkoumaného území.....	47
Tabulka 7: Porovnání kilometrové a časové dopravní dostupnosti automobilovou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst.....	49
Tabulka 8: Porovnání dopravní dostupnosti veřejnou dopravou z vybraných okresních měst do vymezeného zkoumaného území v pracovní dny v letní sezoně.....	50
Tabulka 9: Porovnání dopravní dostupnosti veřejnou dopravou z vybraných okresních měst do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v letní sezoně.....	51
Tabulka 10: Hromadná ubytovací zařízení ve vymezeném zkoumaném území dle správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem.....	55
Tabulka 11: Kategorie hromadných ubytovacích zařízení ve vymezeném zkoumaném území dle správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem.....	56

Seznam obrázků:

Obrázek 1: Poloha vymezeného zkoumaného území.....	15
Obrázek 2: Přírodní potenciál vymezeného zkoumaného území dle stanovených kategorií.....	40
Obrázek 3: Kulturní potenciál vymezeného zkoumaného území dle stanovených kategorií.....	42
Obrázek 4: Celkový potenciál vymezeného zkoumaného území dle stanovených kategorií.....	44
Obrázek 5: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Plzně do vymezeného zkoumaného území.....	47
Obrázek 6: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst na základě časové dostupnosti.....	48
Obrázek 7: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Karlových Varů do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v letní sezoně.....	51
Obrázek 8: Počet spojů veřejnou dopravou z Plzně do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v období letní sezony.....	53
Obrázek 9: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst v pracovní dny mimo letní sezonu na základě časové dostupnosti.....	54
Obrázek 10: Poloha, kapacita a sezonní provoz hromadných ubytovacích zařízení ve vymezeném zkoumaném území.....	57
Obrázek 11: Poloha a kategorie stravovacích zařízení ve vymezeném zkoumaném území.....	60
Obrázek 12: Hustota sítě pěších značených tras ve vymezeném zkoumaném území.....	62
Obrázek 13: Nejvýznamnější oblasti s výskytem skalních útvarů ve vymezeném zkoumaném území.....	79
Obrázek 14: Vybrané barokní památky ve vymezeném zkoumaném území.....	80

Seznam příloh:

- Příloha 1: Obecně zeměpisná mapa vymezeného zkoumaného území
- Příloha 2: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Karlových Varů do vymezeného zkoumaného území
- Příloha 3: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Loun do vymezeného zkoumaného území
- Příloha 4: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Chomutova do vymezeného zkoumaného území
- Příloha 5: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Rakovníka do vymezeného zkoumaného území
- Příloha 6: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Plzně do vymezeného zkoumaného území v pracovní dny v letní sezoně
- Příloha 7: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Plzně do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v letní sezoně
- Příloha 8: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Karlových Varů do vymezeného zkoumaného území v pracovní dny v letní sezoně
- Příloha 9: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Loun do vymezeného zkoumaného území v pracovní dny v letní sezoně
- Příloha 10: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Loun do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v letní sezoně
- Příloha 11: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Chomutova do vymezeného zkoumaného území v pracovní dny v letní sezoně
- Příloha 12: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Chomutova do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v letní sezoně
- Příloha 13: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Rakovníka do vymezeného zkoumaného území v pracovní dny v letní sezoně
- Příloha 14: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Rakovníka do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v letní sezoně
- Příloha 15: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst na základě kilometrové dostupnosti
- Příloha 16: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst o víkendových dnech mimo letní sezonu na základě časové dostupnosti
- Příloha 17: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst v pracovní dny v letní sezoně na základě časové dostupnosti
- Příloha 18: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst o víkendových dnech v letní sezoně na základě časové dostupnosti
- Příloha 19: Poloha a kategorie hromadných ubytovacích zařízení ve vymezeném zkoumaném území
- Příloha 20: Hustota sítě cyklotras ve vymezeném zkoumaném území
- Příloha 21: Seznam připravených otázek pro rozhovory s aktéry působících v oblasti cestovního ruchu ve vymezeném zkoumaném území

Seznam použitých zkratk:

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
ArcČR 500	Digitální vektorová geografická databáze České republiky v měřítku 1:500 000
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
IC	infocentrum
IDOS	Informační dopravní systém
MAS	místní akční skupina
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
POÚ	obec s pověřeným obecním úřadem
SOVa	Spolek okrašlovací Vladař

1 Úvod

Tématem této diplomové práce je rozvojový potenciál cestovního ruchu ve vybraném periferním území. Konkrétně je práce zaměřena na oblasti Kralovicka, Manětínska, Žluticka, Jesenicka a Podbořanska, kdy je zkoumané území vymezeno správními obvody stejnojmenných obcí s pověřeným obecním úřadem, tedy POÚ Kralovice, Manětín, Žlutice, Jesenice a Podbořany. Jedná se tedy o území, které je administrativně rozděleno do čtyř různých krajů.

Vymezené území lze bezesporu označit za vnitřní periferii. Toto tvrzení lze podložit mnohými výzkumy, které se výzkumem periferních oblastí zabývaly. Území je buď ve výzkumech věnujících se vymezení periferních oblastí jako periferní skutečně označeno (např. *MUSIL, MÜLLER 2006, MARADA 2001, BERNARD, ŠIMON 2017*) nebo je některá část námi vymezené oblasti použita jako modelové území pro výzkum konkrétních problémů periferních oblastí (např. *JANČÁK A KOL. 2010, KULDOVÁ 2005*).

Ačkoliv najdeme několik prací, které se svým výzkumem věnují některé z částí vymezeného území (např. *JANČÁK A KOL. 2010, KULDOVÁ 2005*), nenajdeme práci, která by toto území zkoumala jako celek. Zkoumané území je v těchto pracích zpravidla omezeno krajskými administrativními hranicemi. Stejně tak nenajdeme práci, která by se ve vymezeném území zabývala detailněji potenciálem cestovního ruchu. Zaměření na rozvojový potenciál cestovního ruchu v tomto území není náhodné. Dle mého názoru na základě zkušenosti s tímto územím, ale i na základě studií věnujících se hodnocení potenciálu cestovního ruchu v Česku (např. *BÍNA 2002*) toto území v porovnání s jinými lokalitami v Česku potenciálem pro cestovní ruch disponuje, ale vzhledem k nevyhovujícímu stavu realizačních faktorů cestovního ruchu není tento potenciál dostatečně využitý.

Hned v úvodu je však dobré zmínit, že tato práce se snaží na základě analýzy zkoumaného území najít možnosti rozvoje cestovního ruchu na regionální, případně národní úrovni. Podíváme-li se na výslednou mapu Bínovo práce *Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky (BÍNA 2002)*, zjistíme, že obce patřící do námi vymezeného území mají buď vysoký nebo alespoň zvýšený celkový potenciál cestovního ruchu. V případě dvou obcí (Manětín a Žlutice) byl dokonce zaznamenán velmi vysoký potenciál. Na základě výsledků lze tedy konstatovat, že potenciál cestovního ruchu ve zkoumaném

území není zanedbatelný, ale zároveň tento potenciál zdaleka nedosahuje potenciálu nejvýznamnějších českých turistických oblastí.

Z výše uvedeného je tedy jednoznačné, že v případě vymezeného zkoumaného území se tak má jednat až na výjimky výhradně o domácí cestovní ruch. V této souvislosti je vhodné zmínit, že domácí cestovní ruch je v posledních letech v Česku na vzestupu. Ze statistik je patrné, že v Česku každým rokem přibývá hostů v hromadných ubytovacích zařízeních, ale zároveň v posledních dvou letech došlo k tomu, že počet domácích turistů převažoval nad těmi zahraničními, zatímco v předchozích letech tomu bylo naopak (ČSÚ 2020). Kromě specifických podmínek ve vymezeném zkoumaném území zde tedy může být potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu i tento obecný trend.

Téma diplomové práce lze zařadit do vědního oboru geografie cestovního ruchu, ale charakterem lokality lze zároveň hovořit i o geografickém výzkumu periferního území či venkova.

V práci jsou nejdříve stanoveny cíle práce a na základě rešerše formulovány výzkumné otázky. Poté je podrobněji popsáno vymezení zkoumaného území a odůvodněn způsob takového vymezení. V další části je proveden rozbor literatury, kde jsou stručně popsány klíčové pojmy související s touto prací (např. rozvoj, periferie, venkov, cestovní ruch). Následující část se věnuje metodice práce. Zde jsou popsány metody, které jsou využity při zpracování praktické části této práce. V další části je provedeno hodnocení potenciálu cestovního ruchu ve zkoumaném území. Jedná se tedy o analýzu lokalizačních faktorů, na kterou v následující části navazuje analýza realizačních faktorů. Poté jsou shrnuty výsledky kvalitativního výzkumu, jenž spočívá v rozhovorech s aktéry, kteří v oblasti cestovního ruchu ať již přímo nebo okrajově v rámci zkoumaného území působí. Kvalitativní výzkum je dále doplněn o terénní šetření zkoumaného území. Následuje diskuse, která by měla přinést návrh konkrétního řešení, jež by přispělo k rozvoji cestovního ruchu ve zkoumaném území, a závěr.

1.1 Cíle práce a výzkumné otázky

Diplomová práce má jeden hlavní cíl, kterým je navržení konkrétního řešení, které by přispělo k rozvoji cestovního ruchu v oblastech Kralovicka, Manětínska, Žluticka, Jesenicka a Podbořanska. K tomu by mělo dojít za pomoci splnění dvou dílčích cílů, jimiž jsou zhodnocení současného potenciálu cestovního ruchu v oblastech Kralovicka, Manětínska, Žluticka, Jesenicka a Podbořanska a posouzení aktuálního stavu využití potenciálu pro cestovní ruch ve sledované oblasti.

V případě hodnocení potenciálu cestovního ruchu ve zkoumaném území je provedena analýza lokalizačních a realizačních předpokladů.

Při analýze lokalizačních předpokladů je tedy zkoumána samotná atraktivita zkoumaného území, přičemž základním rozlišením je rozdělení na přírodní a kulturní složku tohoto potenciálu. Z této analýzy plynou první výzkumné otázky: *„Které části území a proč jsou nejvíce atraktivní a které nejméně?“* *„Ve kterých oblastech převažuje hlavně přírodní potenciál cestovního ruchu a ve kterých kulturní potenciál?“*

Analýzou realizačních předpokladů je zjištěn stav doprovodné infrastruktury související s cestovním ruchem. Konkrétně jde o dopravní dostupnost, ubytovací zařízení, stravovací zařízení, infocentra a síť pěších značených tras a cyklotras. Na základě této analýzy jsou formulovány výzkumné otázky *„Jaký je současný stav doprovodné infrastruktury související s cestovním ruchem?“* *„Jak a proč se liší výsledky mezi jednotlivými zkoumanými podoblastmi?“*

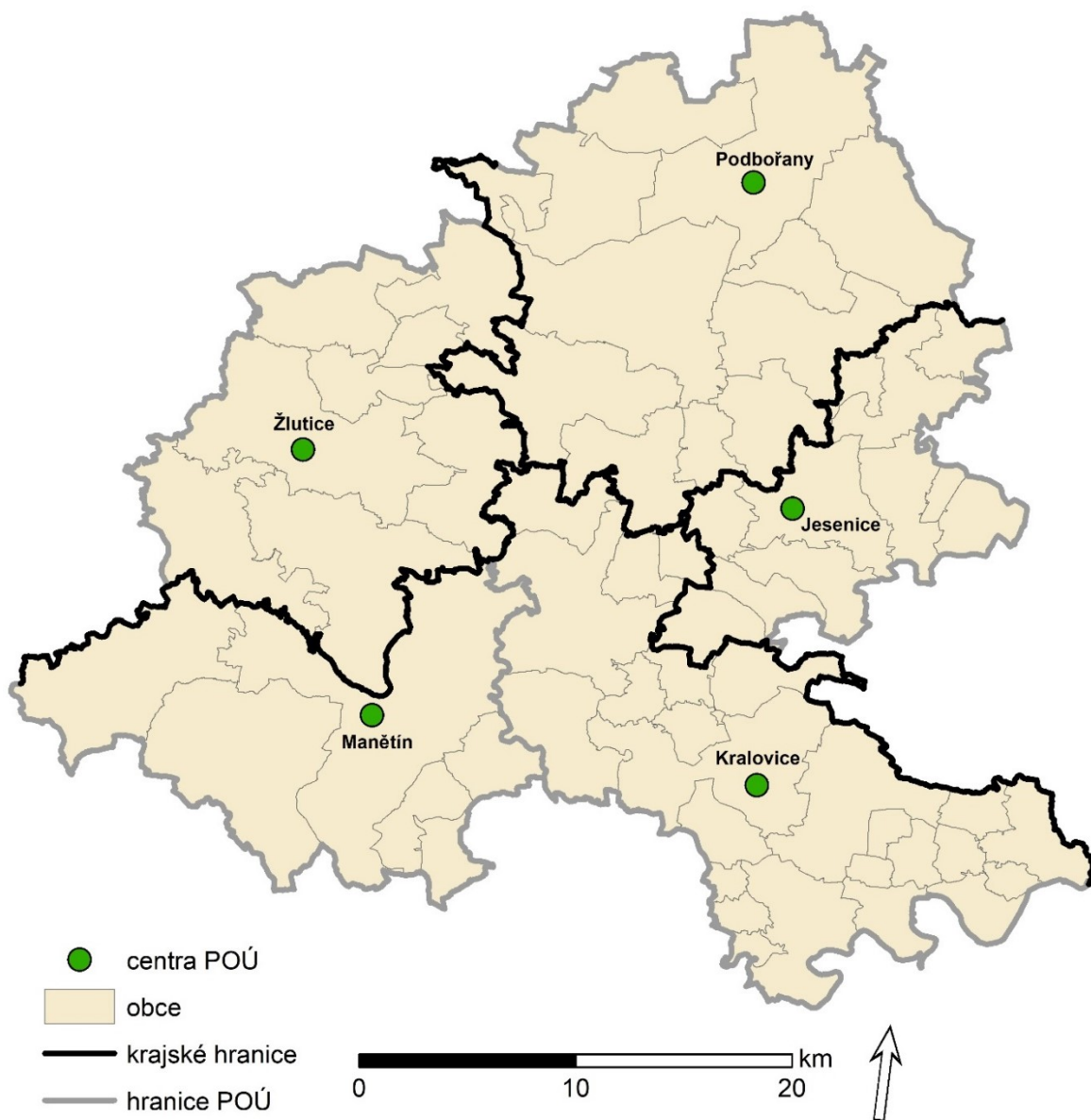
K posouzení aktuálního stavu využití potenciálu pro cestovní ruch ve zkoumaném území jsou použity rozhovory s aktéry, kteří v oblasti cestovního ruchu ať již přímo nebo okrajově v rámci zkoumaného území působí, což je dále doplněno o terénní šetření zkoumaného území. Výzkumnými otázkami vážícími se k tomuto cíli jsou: *„Do jaké míry je v současnosti využit potenciál cestovního ruchu ve zkoumaném území?“* *„Které faktory a proč pozitivně ovlivňují nebo mohou ovlivnit rozvoj cestovního ruchu ve zkoumaném území a které naopak jsou nebo mohou být bariérou/limitují rozvoj cestovního ruchu ve zkoumaném území?“* U obou otázek jsou opět sledovány případné odlišnosti mezi jednotlivými zkoumanými podoblastmi.

1.2 Vymezení zkoumaného území

Základní předpoklady pro vymezení zkoumaného území jsou následující: území se nachází v oblasti styku čtyř krajských administrativních hranic – Plzeňského, Karlovarského, Středočeského a Ústeckého kraje, přičemž celé vymezené území lze objektivně považovat za vnitřní periferii. Na základě těchto předpokladů bylo nejobektivnějším řešením vyhodnoceno vymezení na základě správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem (POÚ). Vybráno bylo celkem pět správních obvodů POÚ a to správní obvod POÚ Kralovice, Manětín, Žlutice, Jesenice a Podbořany, přičemž správní obvod POÚ Kralovice a Manětín patří pod Plzeňský kraj, POÚ Žlutice pod Karlovarský kraj, POÚ Jesenice pod Středočeský kraj a POÚ Podbořany pod Ústecký kraj. Takto vymezené území zahrnuje celkem 60 obcí. Pro lepší přehlednost je poloha vymezeného zkoumaného území zobrazena na následující mapě.

K vymezení zkoumaného území lze namítnout, že k území lze přiřadit ještě několik obcí ze správního obvodu POÚ Rakovník, které by svým charakterem i polohou jistě do zkoumaného území bylo možné zařadit, nicméně celý správní obvod POÚ Rakovník je velmi rozsáhlý, tudíž ho jako celek nelze k vymezenému území přiřadit a zařazením pouze několika obcí z tohoto správního obvodu POÚ by byla narušena objektivita vymezení území. Další možností by bylo vymezit celé zkoumané území na úrovni obcí. K tomu by však byla potřeba zvolit si několik objektivních ukazatelů (*např. HAVLÍČEK A KOL. 2005, MUSIL, MÜLLER 2006, BERNARD, ŠIMON 2017*), na základě kterých by se periferní území vymezilo. Cílem této práce ale není výzkum perifernosti daného území. Z toho důvodu se zvolené vymezení na úrovni správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem jeví jako nejvhodnější.

Obrázek 1: Poloha vymezeného zkoumaného území



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2018

2 Rozbor literatury

2.1 Rozvoj – endogenní a exogenní rozvoj, sociální a lidský kapitál

Cestovní ruch může být jednou z forem rozvoje sledované oblasti. Cestovní ruch jako příležitost pro rozvoj periferních území uvádí například *BROWN, HALL (2000)*, *HALKIER, MÜLLER, GONCHAROVA A KOL (2019)*, *KAUPPILA, SAARINEN, LEINONEN (2009)* nebo *VASVARI, MARTONNÉ (2015)*. Rozvoj cestovního ruchu v periferním území je podrobněji diskutován v samostatné podkapitole (podkapitola 2.6.).

Pojem rozvoj lze obecně chápat jako posun od původního stavu k jinému kvalitativně lepšímu stavu (*HORÁKOVÁ, FIALOVÁ 2014*). Zatímco do nedávné doby byl rozvoj spojen především s ekonomickým růstem, dnes je kladen důraz také na lidský rozvoj. Proces rozvoje je tedy nutné chápat širěji než pouze na základě ekonomických kritérií. Je třeba brát v potaz i sociální, psychologické či environmentální aspekty.

Přístupy k podpoře regionálního rozvoje můžeme členit na exogenní a endogenní. Exogenní přístupy jsou řízeny zvnějšku a to především prostřednictvím státu. Naopak endogenní přístupy, které jsou v současnosti považovány za klíčové, jsou založeny na lokálních impulsech a zdrojích (*PILEČEK 2013*). S využitím lokálních zdrojů jsou spojeny různé typy potenciálů (*BINEK A KOL. 2007*). Jedná se o lidský potenciál, který souvisí s lidskými zdroji, ekologický potenciál, jenž souvisí s přírodními zdroji, a hospodářský potenciál zahrnující zemědělský potenciál, potenciál cestovního ruchu a ekonomický potenciál. Za jednu ze specifických strategií endogenního rozvoje, která má zajistit rozvoj periferních oblastí, je považován také cestovní ruch (*HORÁKOVÁ, FIALOVÁ 2014*).

V regionálně politických programech zaměřených na rozvoj venkovských a periferních oblastí je kladen důraz právě na endogenní rozvoj (*BERNARD 2011*). Záleží tedy na aktivní participaci lokálních či regionálních aktérů a na jejich schopnosti využít místní potenciály (*PILEČEK 2013*). Rozvinutý veřejný život místních společenství je klíčový. Vede k lepší integraci, schopnosti představit společná témata či definovat společné zájmy (*HORÁKOVÁ, FIALOVÁ 2014*). Z toho důvodu jsou prováděny výzkumy zjišťující počet funkčních spolků a sdružení a jejich aktivity (*např. KŮSOVÁ 2013*). Endogenní rozvojové potenciály mají různý charakter a podle formy kapitálu lze rozlišit lidský kapitál, ekonomický kapitál, přírodní kapitál a sociální kapitál (*BERNARD 2010*). Ekonomický a přírodní kapitál představují hmotné endogenní zdroje, zatímco sociální a lidský kapitál představují

nehmotné endogenní zdroje (HORÁKOVÁ, FIALOVÁ 2014). V případě procesu rozvoje venkova je klíčovou součástí iniciativa jednotlivců, přičemž za klíčové aktéry lze považovat zejména starosty obcí, kteří nejen, že mají přehled o možnostech rozvoje obce, ale zároveň mají možnost se aktivně na rozvoji obce podílet (CHROMÝ A KOL. 2011).

Zejména v souvislosti s výzkumem venkova a periferie je v posledních letech velká pozornost věnována sociálnímu kapitálu a lidskému kapitálu. Sociální kapitál je na rozdíl od jiných forem kapitálu vázán na vztahy mezi aktéry (MAJEROVÁ, KOSTELECKÝ, SÝKORA A KOL. 2011). Jedná se o různé vztahy, sítě kontaktů, normy či důvěru mezi aktéry, které by měly vést k lepšímu fungování společnosti díky usnadnění společné kooperace (SÝKORA, MATOUŠEK 2009). Ochotu ke spolupráci a důvěru považoval za pozitivní rozvojové faktory již PUTNAM (1993). Sociální kapitál je primárně využíván jednotlivci, ale jeho využití přináší prospěch celé sociální skupině (SÝKORA, MATOUŠEK 2009). Lidský kapitál je pak zaměřen na charakteristiky jednotlivců jako jsou znalosti, schopnosti či vzdělání, ale také zkušenosti, motivace, akceschopnost či schopnost přijímat inovace (PILEČEK 2013). V kontextu zkoumaného území byla sociálnímu a lidskému kapitálu věnována pozornost v rámci provedených rozhovorů (kapitola 6) a jeho význam je dále diskutován v diskusi (kapitola 7).

2.2 Periferie – vybrané charakteristiky a problémy

Zkoumané území je považováno za periferní (BERNARD, ŠIMON 2017, KULDOVÁ 2005, MUSIL, MÜLLER 2006), proto je vhodné nejdříve rozvést některé charakteristiky a problémy, které jsou s periferním územím spojeny. Pojem jádro-periferie jako první definoval John Friedmann, který je autorem teorie polarizovaného rozvoje (BLAŽEK, UHLÍŘ 2002). Friedmann zde vychází z myšlenky nerovnoměrného rozdělení moci v ekonomice a ve společnosti. Rozdílem mezi jádrem a periferií je tedy míra závislosti na jiných regionech, kdy periferní oblasti jsou závislé na jádrových oblastech s vysokou mírou autonomie a schopností tvorby inovací.

Existence periferních území v Česku souvisí s dlouhodobým historickým vývojem. Jedná se o některé společenské transformace jako urbanizace či industrializace, ale i o některé specifické události jako odsun německého obyvatelstva po druhé světové válce či posttotalitní transformace po roce 1989 a s ní spojené „přirozené“ procesy (HAMPL 2007, PILEČEK 2013). Na základě přirozené polarizace po roce 1989 došlo ke vzniku řady problémů. Jako příklad lze uvést, že v souvislosti s krajskými hranicemi došlo ke změně

v organizaci prostoru, což vedlo například k redukci či úplnému rušení spojů veřejné dopravy. Tento konkrétní příklad může být nyní mimo jiné překážkou právě pro rozvoj cestovního ruchu, jehož potenciál je tímto potlačen. Současnému stavu veřejné dopravy ve vymezeném zkoumaném území se podrobněji věnuje podkapitola 5.1.2 v analýze realizačních předpokladů.

Je dobré zmínit, že ačkoliv o existenci vnitřních periferií, jež se v mnohých ohledech jeví jako problémová území, máme poměrně dobrou představu, nejsou tato území na rozdíl od vnějších periferií oblastmi cílené podpory a jak na centrální úrovni, tak i v rámci krajských rozvojových dokumentů není těmto územím věnováno příliš pozornosti (*BURDA 2016*).

Při výzkumu periferních území narážíme na skutečnost, kdy existuje několik způsobů pojetí pojmu periferie. Prvním problémem je již volba vhodných ukazatelů (*HAVLÍČEK A KOL. 2005*). Cílem této práce však není najít vhodnou metodiku pro výzkum periferních území a ani není snahou dokazovat, že námi zkoumané území je periferií. O tom, že námi zkoumané území má periferní charakter se lze přesvědčit na základě několika předchozích výzkumů, kdy je ve všech případech a v jakémkoli období toto území jako periferní či problémové identifikováno (*BERNARD, ŠIMON 2017, KULDOVÁ 2005, MUSIL, MÜLLER 2006*).

Všeobecně platí, že většinu periferních území najdeme v blízkosti krajských a státních hranic. Je to dáno především vyšší vzdáleností od centra, nicméně administrativní hranice zároveň mohou tvořit určitou bariéru. Jedním z problémů je fakt, že řada aktivit je omezena a odehrává se v rámci vymezených administrativních hranic (*BURDA 2016*). Může se tak mimo jiné jednat například i o dotační politiky zaměřené na rozvoj rekreace a cestovního ruchu. Dalším příkladem může být veřejná doprava, která je na regionální úrovni financována na úrovni krajů, proto v mnohých případech, neexistuje-li jiná spolupráce či soukromý dopravce, jsou regionální linky řízeny v rámci krajských hranic. O tom, že krajské hranice mohou být jedním z faktorů podporující perifernost území může svědčit i to, že vůbec nejvíce periferní území najdeme zpravidla v místech, kam zasahují hranice tří nebo i více krajů. Například *ČERMÁK (2005)* hned na prvním místě jako příklad uvádí námi zkoumané území, tedy pomezí Plzeňského, Karlovarského, Ústeckého a Středočeského kraje. Podobně *KULDOVÁ (2005)* ilustruje tento problém na příkladu Podbořanska.

Přítomnost administrativních hranic jako překážku rozvoje cestovního ruchu v periferním území zmiňuje *VASVARI, MARTONNÉ (2015)* v souvislosti s regionem střední Tisza v Maďarsku. Autor uvádí, že regiony cestovního ruchu jsou v Maďarsku většinou přizpůsobeny správním hranicím. Pro periferní území, jež jsou správnými hranicemi rozděleny do několika regionů, je tak složité vytvořit systém podpory rozvoje. Jiný autor (*GÁBOR 2004*) zabývající se stejným regionem uvádí, že cestovní ruch se v tomto regionu úspěšně rozvíjí, ale vlivem přítomnosti administrativních hranic není zde přítomný rozvojový potenciál využitý maximálně.

O perifernosti území může také svědčit častá změna správní příslušnosti daného území nacházejícího se v blízkosti hranic vůči hierarchicky vyšším celkům (*BURDA 2016*). To svědčí o nejednoznačné pozici takového území, resp. území se zřejmě s daným hierarchicky vyšším centrem zcela neidentifikuje. V průběhu času mohlo docházet k situacím, kdy se u daného území měnila příslušnost vůči hierarchicky vyšším centrům, další možností je, že centrum daného území svoji příslušnost vůči hierarchicky vyšším centrům neměnilo, ale docházelo k častým změnám hranic tohoto území nebo mohlo docházet ke kombinaci obou zmíněných jevů (*BURDA 2016*). Výše popsané situace lze v mnohých případech zaznamenat i v rámci námi zkoumaného území a to zejména po roce 1945 v souvislosti s odsunem německého obyvatelstva a následného nedostatečného dosídlení.

Kromě kvantitativního výzkumu periferních oblastí je při výzkumu menšího území přínosný kvalitativní výzkum. Díky dotazníkovému šetření s místními obyvateli lze podchytit i některé subjektivní charakteristiky jako je vztah k danému území, síť mezilidských vztahů v lokalitě, spokojenost s životem v dané lokalitě, ale třeba i regionální identitu obyvatel apod. Důležité informace mohou též přinést řízené rozhovory s významnými aktéry spojených se zkoumaným územím (např. starostové obcí). Z toho důvodu byla tato výzkumná metoda zvolena i v této práci, kdy byly provedeny rozhovory s aktéry, kteří v oblasti cestovního ruchu ať již přímo nebo okrajově v rámci zkoumaného území působí (kapitola 6). Kvalitativní výzkum formou dotazníkového šetření, rozhovorů či jiných metod při podrobnějším výzkumu zaměřeného pouze na některá modelová území provedli například *JANČÁK (2001)*, *JEŘÁBEK (2005)*, *BERNARD (2010)*, *JANČÁK A KOL. (2010)*.

2.3 Venkov

Kromě prací věnujících se výzkumu periferií zde diskutují také několik prací, jež se věnují výzkumu venkovských oblastí. Ačkoliv nemusí nutně platit, že periferní území je zároveň venkovem a naopak, v případě námi zkoumaného území lze na základě předchozích výzkumů říci, že se jedná nejen o periferii, ale i o venkovské prostředí (BERNARD 2012, BERNARD, ŠIMON 2017, ČERMÁK 2005, KULDOVÁ 2005, MUSIL, MÜLLER 2006, PERLÍN, KUČERA, KUČEROVÁ 2010).

Na tomto místě lze ve stručnosti zmínit, že existuje několik přístupů k vymezení venkova. Jedna univerzální definice neexistuje, což je zřejmě dáno i tím, že neexistuje jeden univerzální venkov (BINEK A KOL. 2009), ale naopak existuje hned několik typů venkova (PERLÍN, KUČERA, KUČEROVÁ 2010). Území lze vymežit objektivně či subjektivně. Metody objektivního vymezení lze dále rozdělit na kvalitativní a kvantitativní (MAŘÍKOVÁ 2006). Subjektivní vymezení je provedeno na základě vlastního dojmu např. místních obyvatel či návštěvníků. V případě objektivního kvalitativního hodnocení je vymezení prováděno například na základě architektonického vzhledu, ekonomických znaků, sociálních znaků či historického vývoje. V případě objektivního kvantitativního hodnocení se jedná o jasně definovaná a snadno měřitelná kritéria, což ale může přinášet i problémy. Nejčastěji se jedná o vymezení na základě počtu obyvatel či hustoty zalidnění. Z hlediska počtu obyvatel je nejčastěji používána hranice 2000 obyvatel, kdy obce s menším počtem obyvatel jsou považovány za venkovské. Použijeme-li toto kritérium pro námi zkoumané území, zjistíme, že více než 2000 obyvatel mají pouze obce Podbořany, Kralovice, Žlutice a Kryry. Pro hustotu zalidnění je na základě definice OECD na lokální úrovni používána hranice 150 obyvatel/km². Pro podmínky Česka je však častěji používána hranice 100 obyvatel/km². Na regionální úrovni je pak území rozděleno do tří kategorií: výrazně venkovské oblasti (ve venkovských obcích žije více než 50 % obyvatel), venkovské oblasti (ve venkovských obcích žije 15-50 % obyvatel), výrazně městské oblasti (ve venkovských obcích žije méně než 15 % obyvatel) (BINEK A KOL. 2007). Použijeme-li tato kritéria pro námi zkoumané území, zjišťujeme, že více než 100 obyvatel/km² má pouze obec Podbořany (106 obyv./km²). Celé území pak lze označit za výrazně venkovskou oblast, kdy při použití kritéria 100 obyvatel/km² žije ve venkovských obcích 82,8 % obyvatel a při použití kritéria 150 obyvatel/km² by to bylo dokonce 100 %. Na základě těchto poznatků lze tedy uvést, že i největší obce jako Podbořany či Kralovice jsou součástí venkovského prostoru. Jak uvádí BINEK (2007) z venkovského prostředí

nelze vydělovat malá města, jež s venkovem sousedí a na základě svých vazeb jsou v podstatě také součástí venkovského prostoru.

Zmínili-li jsme pojem malá města, je vhodné doplnit, že tuto problematiku zkoumal například *VAISHAR A KOL. (2008)* na příkladu Moravy a Slezska. V této práci se dozvídáme, že existuje mnoho typů malých měst s rozmanitými funkcemi, přičemž řada těchto malých měst plní funkci centra venkovského mikroregionu. V závěru je také shrnuta charakteristika malých měst v periferních regionech, v tomto případě spojena s členitějším terénem Českomoravské vrchoviny a Jeseníků. Je zde zmíněno, že tato malá města mají množství problémů typických pro periferní oblasti, ale zároveň je u nich jednoznačná centrální funkce pro daný mikroregion. Zaměříme-li se na námi vymezené zkoumané území, také zde alespoň v případě největších obcí Podbořany a Kralovice je jednoznačná centrální funkce pro jejich okolí. Není tak zřejmě náhodou, že právě pouze tyto dvě obce jsou v rámci vymezeného zkoumaného území centrem správního obvodu obce s rozšířenou působností.

2.4 Rozbor vybraných prací věnujících se periferním nebo venkovským oblastem v kontextu se zkoumaným územím

V práci J. Musila a J. Müllera *Vnitřní periferie České republiky, sociální soudržnost a sociální vyloučení (MUSIL, MÜLLER 2006)* najdeme srovnání vymezení vnitřních periferií z roku 1984 s vymezením z roku 2005, které je provedeno na úrovni tzv. generelových jednotek. Můžeme zjistit, že námi zkoumané území mělo v roce 1984 značně periferní charakter. Při porovnání tehdejšího stavu s rokem 2005 navíc zjistíme, že ty jednotky, které v rámci našeho území byly v předchozí práci označeny jako periferní, jsou periferní stále a navíc přibylo několik dalších periferních jednotek, které dříve jako periferní označeny nebyly.

Často citovanou prací je *Vymezení periferních oblastí Česka a studium jejich znaků pomocí statistické analýzy (MARADA 2001)*. Nevýhodou práce je, že hodnocení je provedeno na úrovni okresů. Hodnocení území tedy není moc podrobné. V rámci jednoho okresu můžeme najít jak jádrové, tak periferní území. Z toho důvodu jsou výsledky hodnocení často velmi zkreslené a zjištěné výsledky nemá cenu v souvislosti s námi zkoumaným územím diskutovat.

Zajímavější je pak v této práci část věnující se faktorům, jež ovlivňují rozmístění periferních oblastí. Tyto faktory byly hodnoceny pomocí korelační analýzy. Bylo

prokázáno, že perifernost okresů roste se vzdáleností od krajského města, což opět poměrně logicky vysvětluje, proč je výskyt periferních oblastí nejčastější v blízkosti krajských a státních hranic. Další významná korelace pak byla zaznamenána v případě perifernosti a podílu lesních ploch na rozloze nezemědělské půdy. Zde bylo prokázáno, že periferní okresy mají vyšší lesnatost. Z toho lze usoudit, že v periferním území není takový tlak společnosti na přírodní prostředí, což by mohlo mít pro takové území pozitivní předpoklad pro rozvoj cestovního ruchu. Fakt, že periferní oblasti často těží z dostupnosti přírodních zdrojů uvádí také HALKIER, MÜLLER, GONCHAROVA A KOL. (2019).

Z práce *Typologie venkovského prostoru Česka* (PERLÍN, KUČERA, KUČEROVÁ 2010) můžeme vyčíst několik základních charakteristik pro námi zkoumané území. Výhodou práce je, že typologie byla zpracována na úrovni správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem (POÚ), tedy na úrovni stejných jednotek, na základě kterých bylo vymezeno námi zkoumané území. Venkovský prostor Česka byl rozdělen do osmi kategorií, přičemž POÚ Manětín, Žlutice a Jesenice jsou zařazeny do kategorie „Problémový rekreační venkov,“ POÚ Kralovice do kategorie „Nerozvojový sousedský venkov“ a POÚ Podbořany do kategorie „Neprofilovaný venkov.“

V případě první zmíněné kategorie je uvedeno, že se jedná o oblast, která má nízký podíl trvale obydlených domů a vysoký rekreačně-turistický potenciál a jedná se tedy pravděpodobně o turisticky atraktivní území s vysokým zastoupením objektů druhého bydlení. Zároveň se ale jedná o problémovou oblast z ekonomického a společenského hlediska (např. vysoká nezaměstnanost či nízká vzdělanost). Lze tedy říci, že příznivý potenciál pro rozvoj cestovního ruchu je v těchto územích zřejmě potlačen nepříznivým rozvojovým potenciálem v oblasti lidských zdrojů.

Kategorie „Nerozvojový sousedský venkov“ je typická právě pro vnitřní periferie. Jedná se tedy o ekonomicky slabší území, dochází zde k rychlejšímu stárnutí populace. V souvislosti se slabší občanskou vybaveností je zmiňována také špatná dostupnost veřejnou dopravou. Na druhou stranu je celkem pozitivně hodnocen lidský a sociální kapitál.

Kategorie „Neprofilovaný venkov“ zde doplňuje zbylá území a vykazuje víceméně průměrné hodnoty. Je zde zmíněno, že tato území mají nevelký, avšak dosud nevyužitý rozvojový potenciál.

Zajímavé poznatky se dozvídáme také z práce *Prostorové vzorce rozvinutosti venkovských obcí Česka* (BERNARD 2012). V této práci je na základě indikátorů rozvojových charakteristik hodnocena územní diferenciací rozvinutosti venkovských obcí. Pomocí několika statistických funkcí došlo ke zpracování čtyř extrahovaných komponent a následné analýze územní diferenciací. Námi zkoumané území zde dosáhlo podprůměrných hodnot v oblasti ekonomiky a vzdělání, což odpovídá obecným předpokladům periferních území. Podprůměrné hodnoty lze zaznamenat také v oblasti politické participace a sídelní stability, což dává autor do souvislosti s poválečným odsunem Němců a následným dosídlováním, na základě čehož vyslovuje hypotézu, že tato komponenta indikuje lokální identitu a sepětí s obcí. Průměrných hodnot pak námi zkoumané území zaznamenalo v oblasti věku a reprodukce a v oblasti lokálního veřejného života dokonce značná část území dosáhla nadprůměrných hodnot. Zde autor uvažuje, že „odlehlost pozitivně přispívá k rozvoji lokálního veřejného dění na obecní úrovni“ (BERNARD 2012, s. 89). Je zde také diskutován pozitivní vliv cestovního ruchu, což je ale dáno do souvislosti s horskými pohraničními oblastmi (např. Krkonoše, Šumava), které v této oblasti také zaznamenaly nadprůměrné hodnoty.

Podobným způsobem, avšak již na základě novějších dat ze sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011 je provedeno hodnocení v práci *Vnitřní periferie v Česku: Multidimenzionalita sociálního vyloučení ve venkovských oblastech* (BERNARD, ŠIMON 2017). Výsledkem práce je vymezení různých typů periferií na základě určitých charakteristických znaků (periferie typu nezaměstnanost a vyloučení, periferie typu kvalifikace a životní úroveň, periferie typu věk, periferie typu obtížná dostupnost). Pro námi zkoumané území je z výsledků patrné, že kromě periferie typu věk je vždy prakticky celé území označeno jako periferní. V případě periferie typu věk je jako periferní označeno v podstatě pouze Manětínsko a Podbořansko. Pro cestovní ruch to tak například může znamenat, že zde není dostatek pracovní síly, jež by se mohla zapojit do aktivit cestovního ruchu. Je patrné, že vzhledem k nedostačující nabídce pracovních příležitostí, horší dostupnosti základních služeb a obecně horší životní úroveň vede k odlivu obyvatelstva do jádrových oblastí. O tomto trendu může svědčit periferie typu věk charakterizující starší populaci. Pro vymezené zkoumané území může tedy být mírně pozitivní, že periferie typu věk je zaznamenána pouze u dvou z pěti správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem, což může značit, že v těchto oblastech k tak výraznému odlivu obyvatelstva alespoň zatím nedošlo. Na jednu stranu tedy může být problém

rozvinout cestovní ruch kvůli nedostatku lidského kapitálu. Na druhé straně rozvoj cestovního ruchu může nabídnout nová pracovní místa, což může některé jednotlivce motivovat k setrvání v lokalitě.

V další práci věnující se sociálnímu kapitálu (*JANČÁK A KOL. 2010*) je jedním ze 14 zkoumaných modelových území, která byla vymezena na úrovni správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem, také POÚ Žlutice. Cílem použitého dotazníkového šetření bylo zhodnotit síť mezilidských kontaktů, důvěra, kterou k sobě členové sociálních sítí chovají a normy a hodnoty, které vyznávají a ctí. Na základě toho jsou v práci uvedeny tři základní ukazatele (angažovanost ve spolcích, důvěra k vybraným subjektům, celková spokojenost se životem v obci). Uvedené výsledky nejsou pro POÚ Žlutice příliš příznivé. Prakticky ve všech ukazatelích má POÚ Žlutice v porovnání s ostatními zkoumanými oblastmi nejhorší hodnoty. V kontextu všech zjištěných výsledků pak bylo patrné, že nižší míry sociálního kapitálu dosahují periferní oblasti dosídlené a periferní oblasti více vzdálené od krajského centra. Oba tyto znaky jsou pro POÚ Žlutice charakteristické.

2.5 Venkovský cestovní ruch

Jak již bylo zmíněno v části věnující se venkovu, venkovské a periferní území není zcela shodné, ale v případě vymezeného zkoumaného území se jedná o území, které je jak periferní, tak i venkovské. Z toho důvodu je zde charakteristika venkovského cestovního ruchu blíže popsána.

Venkovský cestovní ruch je druhem cestovního ruchu, jenž je obvykle spojený s vícedenním pobytem a rekreačními aktivitami na venkově (*ZELENKA, PÁSKOVÁ 2012*). Vyhledávanými atraktivitami venkovského cestovního ruchu mohou být tichá a klidná krajina, čistý vzduch nebo místní folklór. Obvyklými aktivitami jsou například pěší turistika či cykloturistika. Dále je pro venkovský cestovní ruch typické ubytování v soukromí nebo v menších hromadných ubytovacích zařízeních. Venkovský cestovní ruch je atraktivním zejména mezi městským obyvatelstvem, pro které představuje možnost úniku ze stresu a běžného, každodenního života (*HORÁKOVÁ, FIALOVÁ 2014*). Venkovský cestovní ruch by tak měl splňovat, že je ne-městský a ne-masový.

Venkovský cestovní ruch má již poměrně dlouhou tradici. Lze zmínit Klub českých turistů, který v roce 2018 oslavil již 130 let a jedním z jeho posláních je volný pohyb v přírodě. Dále můžeme zmínit skauting a tramping. Všechny tři zmíněné organizace či hnutí existují dodnes, nicméně svojí největší slávu zažily zejména v období první

republiky. Pro období socialismu je pak typická výstavba obrovského množství objektů druhého bydlení (HORÁKOVÁ, FIALOVÁ 2014).

Druhé bydlení je obvykle považováno za jednu ze součástí venkovského cestovního ruchu (HORÁKOVÁ, FIALOVÁ 2014).

2.6 Rozvoj cestovního ruchu v periferním území

Obecně lze říci, že významná část cestovního ruchu je soustředěna do oblastí mimo hlavní centra. Pro řadu periferních oblastí se stal cestovní ruch významným impulzem rozvoje. Často je pak cestovní ruch obecně uváděn jako příležitost pro rozvoj periferních území (BROWN, HALL 2000). Cestovní ruch jako možný nástroj rozvoje periferních území uvádí s odkazy na další autory také HALKIER, MÜLLER, GONCHAROVA A KOL. (2019), KAUPPILA, SAARINEN, LEINONEN (2009) či VASVARI, MARTONNÉ (2015). Podobně BIDDULPH (2015) zmiňuje, že periferní oblasti mohou být často centry turistických destinací, což tvoří příležitost, jak do těchto odlehlých území dostat kapitál z jádrových oblastí. SALVATORE, CHIODO, FANTINI (2018) pak cestovní ruch, jakožto významný hnací motor rozvoje periferních území považuje za nejdostupnější nástroj pro aktivaci nedostatečně využívaných místních zdrojů bez výrazných investic do infrastruktury a také pro vytváření pracovních příležitostí, které mohou být atraktivní pro mladé lidi. Nicméně KAUPPILA, SAARINEN, LEINONEN (2009) uvádí, že rozvoj cestovního ruchu může mít i negativní dopady, a proto je nezbytné také udržitelné plánování. Podobně KOPP (2005) uvádí, že z pohledu cestovního ruchu může být výhodou, že přírodní prostředí v periferních oblastech není společností tak intenzivně využíváno jako v jádrových územích, ale může dojít i k pravému opaku. Nedostatek ekonomických aktivit může totiž vést k ochotě akceptovat podnikatelské záměry nešetrné k přírodnímu prostředí.

Cestovní ruch představuje ve spojení s využitím přírodních a kulturních předpokladů pro venkovský prostor významný potenciál. Pro danou lokalitu může představovat zdroj pracovních příležitostí, růstu poptávky a odbytu místní produkce (PETR 2012). K nastartování rozvoje cestovního ruchu v periferním území mohou vést ekonomické problémy (motivace založená na problému) či příležitost ekonomického rozvoje a růstu (motivace založená na příležitosti) (HORÁKOVÁ, FIALOVÁ 2014). K tomuto nastartování rozvoje je zapotřebí počátečního impulzu, ke kterému dochází například akcí místní komunitní skupiny, iniciativou místní správy či jednotlivých podnikatelů v rámci

komunity, politickými mechanismy nebo iniciativou vyšších vládních úrovní atd. (MOSCARDO 2005).

Dle BIDDULPHA (2015) může mít cestovní ruch v periferních územích následující tři pozitivní dopady. Jsou jimi přímé dopady, kdy lidé vydělávají jako pracovníci nebo prodejci v odvětví cestovního ruchu, a nepřímé dopady, které zahrnují příjmy z cestovního ruchu v jiných odvětvích, než je cestovní ruch včetně multiplikačních efektů. Posledním pozitivním dopadem jsou existující dynamické a dlouhodobé účinky na takové věci, jako jsou instituce, infrastruktura nebo správa přírodního prostředí.

Práce *Peripheral Tourism Development: Challenges, Issues and Success Factors* (MOSCARDO 2005) analyzovala řadu případových studií zaměřených na rozvoj cestovního ruchu v periferním území. Z výsledků zjišťujeme řadu problémů či bariér, jež komplikují efektivní rozvoj cestovního ruchu v takových územích. Na základě analýzy například došlo ke shrnutí, že často není věnována přílišná pozornost regionálním plánům cestovního ruchu. Nedostatek systematického plánování je tak překážkou efektivních výsledků cestovního ruchu. Nicméně ani ty oblasti, kde byla těmto plánům pozornost věnována, nezaznamenaly vždy úspěšné výsledky. Problémy spojené s těmito regionálními plány cestovního ruchu zahrnovaly přílišnou ambicióznost a vysoká očekávání mezi zúčastněnými stranami či nedostatek podrobných prováděcích nebo akčních plánů. V případech, kdy byl proces plánování cestovního ruchu proveden a popsán jako účinný, se objevily dva rysy, které významně přispívají k celkové účinnosti plánu. Jednalo se o zahrnutí jasných plánovacích a rozvojových mechanismů a začlenění mechanismů pro zapojení místní komunity do rozhodování o rozvoji cestovního ruchu. Zapojení místní komunity jako zásadní faktor v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu v periferních územích uvádí také KAUPPILA, SAARINEN, LEINONEN (2009) a SALVATORE, CHIODO, FANTINI (2018).

Rozvoj cestovního ruchu v periferních oblastech je tedy často omezený a velký úspěch vzácný, nicméně i mírně rozvinutý cestovní ruch může hrát v takových oblastech významnou roli (HALKIER, MÜLLER, GONCHAROVA A KOL. 2019).

Zmiňovaná práce *Peripheral Tourism Development: Challenges, Issues and Success Factors* (MOSCARDO 2005) také uvádí, že pozitivní přínos pro rozvoj cestovního ruchu v dané lokalitě má přítomnost vůdčí osobnosti. Takoví efektivní vůdci jsou zde popisováni jako osobnosti, jež mají znalosti a nadšení pro cestovní ruch, silné komunitní sítě

a schopnost zapojit do rozhodování o cestovním ruchu širokou škálu lidí. V mnoha případech byly tyto vůdčí osobnosti také podnikatelé. Autorka pak v závěru shrnuje, že efektivní vůdci, spravedlivý přístup ke zdrojům cestovního ruchu a vhodná úroveň a typy spolupráce byly ve zkoumaných případech důsledně spojovány s lepšími výsledky v oblasti rozvoje cestovního ruchu.

Významnou roli v oblasti rozvoje cestovního ruchu v periferním území představuje také místní správa, jejíž zapojení je též považováno za předpoklad úspěšného rozvoje cestovního ruchu (MOSCARDO 2005). Z analýzy této autorky vyplývá, že iniciativy od místních komunit či místních vlád se zdály být pozitivními možnostmi rozvoje, nicméně často byly jako překážka rozvoje cestovního ruchu uváděny problémy s koordinací zájmů veřejného a soukromého sektoru. Konkrétní příklady nám přináší práce *Destination development in Western Siberia: tourism governance and evolutionary economic geography* (HALKIER, MÜLLER, GONCHAROVA A KOL. 2019). Tato práce zkoumá vztahy mezi aktéry v oblasti cestovního ruchu ve třech západosibiřských regionech Tomsk, Kemerovo a Altai Krai. Zde je třeba zmínit, že regiony jsou relativně osídlené i urbanizované, zároveň jsou to ale rozlohou větší regiony s množstvím přírodních zdrojů a v rámci Ruska jsou periferní. Ve všech třech studovaných regionech pak je ústředním aktérem v rozvoji cestovního ruchu regionální vláda. V případě koordinace zájmů veřejného a soukromého sektoru pozorujeme pozitivní příklad v regionu Altai Krai, kde regionální vláda uznává cestovní ruch jako důležitou součást regionální ekonomiky, aktivity cestovního ruchu finančně podporuje a spolupracuje se soukromými aktéry a dalšími institucemi. Problémem ale je politická a ekonomická nejistota, kvůli které se jednotlivé zúčastněné strany zaměřují na krátkodobé cíle na úkor dlouhodobých investic do udržitelného rozvoje cestovního ruchu. Negativním příkladem koordinace zájmů veřejného a soukromého sektoru je region Kemerovo, kde sice nějaká forma spolupráce například v oblasti rozvoje infrastruktury cestovního ruchu funguje, nicméně regionální vláda navzdory často opakovaným ambicím podporovat postindustriální ekonomické aktivity nadále věnuje více pozornosti dominantním primárním odvětvím. Vliv místní správy, její pozici, postoj a koordinace zájmů veřejného a soukromého sektoru je v této práci zmiňován v rámci rozhovorů v kapitole 6 a dále diskutován v diskusi (kapitola 7).

2.7 Potenciál cestovního ruchu v periferním území

Kromě lokalizačních, realizačních či selektivních předpokladů, jež významně tvoří potenciál cestovního ruchu v jakémkoliv území, v případě periferních území lze spatřit i některé specifické charakteristiky, jež mohou mít na potenciál takového území vliv. V první řadě lze zmínit, že ačkoliv mnohá periferní území mohou mít poměrně dobrý potenciál pro rozvoj cestovního ruchu díky kvalitním lokalizačním předpokladům, není tento potenciál dostatečně využitý kvůli špatným realizačním předpokladům. Například *JANČÁK (2001)* tento problém ilustruje na příkladu Třemšínska. Stav lokalizačních a realizačních předpokladů ve vymezeném zkoumaném území je podrobně analyzován v samostatných kapitolách (kapitola 4 a 5).

SALVATORE, CHIODO, FANTINI (2018) se pak zabývá otázkou, zda se turista navštěvující periferní venkovské území liší svými potřebami od turistů navštěvujících hlavní turistické destinace. Dle autorů potenciál cestovního ruchu ve venkovských periferních územích zvyšuje snížení úrovně masového turismu a hledání nových méně navštěvovaných míst.

Dodatečným potenciálem pro vymezené zkoumané území v kontextu s informací o hledání nových méně navštěvovaných míst může být i fakt, že v Česku je v posledních letech na vzestupu domácí cestovní ruch. Kromě toho, že každým rokem stoupá celkový počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních, tak v posledních dvou letech zároveň počet domácích hostů převažoval nad těmi zahraničními, zatímco v předchozích letech tomu bylo naopak (*ČSÚ 2020*). Lze tedy uvést, že zatímco v roce 2014 byl celkový počet hostů přibližně 15,5 milionů, kde podíl domácích turistů tvořil 48 %, tak v roce 2019 byl celkový počet hostů téměř 22 milionů a domácí turisté tvořili 50,5 %. Rozdíly jsou tak významné hlavně v absolutních číslech, kdy počet domácích turistů v roce 2019 vzrostl v porovnání s rokem 2014 o 3,6 milionu, zatímco počet zahraničních turistů o 2,8 milionu.

2.8 Rozbor vybraných prací věnujících se cestovnímu ruchu v periferních oblastech v kontextu se zkoumaným územím

V kontextu s vymezeným zkoumaným územím v této diplomové práci nám zajímavé informace přináší práce *Limits to mass tourism's effects in rural peripheries (BIDDULPH 2015)*, která se zabývá vazbami na cestovní ruch ve venkovském území kambodžského regionu Siem Reap s centrem cestovního ruchu, které zde představuje historický chrám Angkor Vat. V této práci je uvedeno propojení s jádrovým územím. Nejedná se ale o jádro v pravém slova smyslu, ale o jádro cestovního ruchu, tedy o místo, kde jsou nejvíce

koncentrování turistů a aktivity cestovního ruchu. Toto pojetí lze určitým způsobem, ačkoliv v menším měřítku, vnímat i ve vymezeném zkoumaném území. Na základě provedených rozhovorů (kapitola 6) a terénního šetření je patrné, že zde lze určit místa s vyšším potenciálem či s vyšší koncentrací turistů, kde cestovní ruch hraje významnější roli. Aktivity koncentrované do těchto oblastí mohou mít ale pozitivní dopad na celé území, resp. na lidi, kteří nežijí přímo v centru těchto aktivit, ale jsou do těchto aktivit cestovního ruchu přímo či nepřímo zapojeni.

Dalším poznatkem z této práce (*BIDDULPH 2015*) je, že turisté často mají svůj hlavní cíl cesty, ale během této cesty navštěvují další svým potenciálem méně významné cíle. V kontextu námi zkoumaného území to znamená, že vzájemná spolupráce a propagace mezi jednotlivými místy může být prospěšná zejména pro tyto méně navštěvované cíle, ale též pro celý region. Trochu odlišnou formu propagace pak s odkazem na další autory zmiňuje *KAUPPILA, SAARINEN, LEINONEN (2009)*, který uvádí princip, kdy jsou turisté koncentrující se na jednom konkrétním místě motivováni k poznávání okolí například formou jednodenních výletů do přírody.

Jelikož je v diplomové práci provedena podrobnější analýza lokalizačních a realizačních předpokladů na základě dostupných kvantitativních dat (kapitola 4 a 5), je ještě vhodné v této souvislosti zmínit práci *Tourism transition in peripheral rural areas: Theories, issues and strategies (SALVATORE, CHIODO, FANTINI 2018)*, kde je proveden výzkum zaměřený na periferní nebo ultra-periferní obce v Itálii pomocí analýzy kvantitativních dat. Zkoumány jsou demografické charakteristiky a úroveň zapojení do cestovního ruchu. Zajímavá je pak následná shluková analýza provedená pro ultra-periferní obce. Analýza rozdělila obce do čtyř klastrů. Obce v jednotlivých klastrech se lišily svými demografickými charakteristikami a úrovní zapojení do cestovního ruchu. Obce v rámci jednoho klustru byly z větší části lokalizovány i do jednotlivých italských regionů (alpské regiony, pobřežní regiony, jižní Itálie). Shluková analýza vedla k lepšímu porozumění a specifikaci některých důležitých rozdílů mezi ultra-periferními obcemi, nicméně podobné provedení pro vymezené zkoumané území v rámci diplomové práce by nemělo význam vzhledem k velikosti území. Zatímco shluková analýza ve zmiňované práci (*SALVATORE, CHIODO, FANTINI 2018*) je prováděna na národní úrovni, kdy se jedná o vzorek několika set obcí v rámci celé Itálie, výzkum v rámci diplomové práce je prováděn na regionální úrovni. Vymezené zkoumané území je tak mnohem menší a zahrnuje pouze 60 obcí.

3 Metodika

V diplomové práci jsou nejdříve v podkapitole 1.2 definovány cíle práce a výzkumné otázky a v podkapitole 1.3 je provedeno vymezení zkoumaného území dle správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem.

V druhé kapitole je rozbor literatury, kde jsou podrobněji rozvinuty některé pojmy, jež souvisí s výzkumem v této diplomové práci. První tři dílčí části jsou zaměřeny na problematiku rozvoje, periferie a venkova. V následující dílčí části je proveden rozbor vybraných prací věnujících se periferním nebo venkovským oblastem v kontextu se zkoumaným územím. V těchto dílčích částech bylo pracováno zejména s domácí literaturou, již je k dané problematice k dispozici dostatek. Součástí řady prací je navíc i vymezené zkoumané území, ať už jako celek v rámci výzkumu pro celé Česko (BERNARD 2012, BERNARD, ŠIMON 2017, MUSIL, MÜLLER 2006, PERLÍN, KUČERA, KUČEROVÁ 2010) nebo některá část jako modelové území (např. JANČÁK A KOL. 2010, KULDOVÁ 2005). Následující dílčí části jsou zaměřeny na venkovský cestovní ruch a dále na rozvoj a potenciál cestovního ruchu v periferním území. Poslední dílčí část je pak věnována rozboru vybraných prací věnujících se cestovnímu ruchu v periferních oblastech v kontextu se zkoumaným územím. V těchto dílčích částech bylo pracováno více se zahraniční literaturou.

V kapitole 4 je zpracována analýza lokalizačních předpokladů. Tato analýza je provedena podobným způsobem, jaký je použit již v autorově bakalářské práci (HANUŠ, 2017), kde jsou pomocí rastrové reprezentace hodnoceny lokalizační faktory vybraných chráněných krajinných oblastí, jež byly označeny jako nejlépe dostupné pro jednodenní rekreaci obyvatel Plzně.

Způsob provedení vycházel ze dvou prací, které jsou v uvedené bakalářské práci dále více diskutovány. Jedná se o práce *Ohodnocení geografického potenciálu pro cestovní ruch v Plzeňském kraji* (NOVOTNÁ, 2005) a *Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky* (BÍNA, 2002). Z diskuse jsou nejzásadnější dva poznatky. Prvním z nich je rozdíl mezi hodnocením pomocí rastrové reprezentace v případě Novotné a hodnocením pro územní jednotky obcí v případě Bíny, kdy je posouzeno jako vhodnější použít hodnocení pomocí rastrové reprezentace, a to z důvodu možných výrazných rozdílů v rámci území plošně větších obcí, které by hodnocením na úrovni obcí nebylo možné odhalit. Také v rámci vymezeného zkoumaného území v této diplomové práci se nachází

několik obcí s větší rozlohou, a tak i zde je využití rastrové reprezentace vhodnější. Druhým poznatkem je rozdělení na přírodní a kulturní složku, kdy je kromě celkového potenciálu území hodnocen zvlášť i přírodní a kulturní potenciál.

Zajímavou nově vzniklou bakalářskou prací je práce *Nová komparativní metoda potenciálu cestovního ruchu: příklad Gruzie, Izraele a Kypru (PILEČEK 2018)*. Autor zde představuje zcela novou komparativní metodu hodnocení potenciálu cestovního ruchu. Metoda spočívá v hodnocení jednotlivých předpokladů rozvoje cestovního ruchu, kterým je přiřazena váha podle jejich významu. Pro porovnání jednotlivých území je pak sestaven vzorec, do kterého jsou doplněny zjištěné hodnoty. Přínos této metody spočívá v její poměrně snadné aplikovatelnosti. Použití pro účely této diplomové práce se však nejeví jako zcela vhodné. Metodu je vhodné použít zejména pokud chceme mezi sebou porovnat větší regiony na vyšší hierarchické úrovni (např. v případě diskutované bakalářské práce (PILEČEK 2018) na úrovni států). Při modifikaci klasifikace předpokladů rozvoje cestovního ruchu by bylo možné metodu přizpůsobit pro možnosti srovnání menších územních celků. V případě vymezeného zkoumaného území by připadalo v úvahu porovnání na úrovni obcí. Na takové úrovni se však opět dostáváme k již dříve diskutovaným problémům a vhodnějšímu použití hodnocení pomocí rastrové reprezentace.

Nejdříve byla zpracována klasifikace předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu vymezeného zkoumaného území. Samotná klasifikace taktéž vychází ze zmiňované bakalářské práce (HANUŠ, 2017). V klasifikaci došlo pouze k několika úpravám, které souvisely s charakteristikou vymezeného zkoumaného území. Především je v této klasifikaci v porovnání s bakalářskou prací několik předpokladů cestovního ruchu vynecháno, protože se ve vymezeném zkoumaném území vůbec nenacházejí. Některých předpokladů cestovního ruchu se pak ve vymezeném zkoumaném území nachází minimální množství, a tak byly zařazeny do kategorie ostatní, jenž zahrnuje množství různých kulturních atraktivit. Jednotlivým předpokladům cestovního ruchu je zpravidla přiřazen 1 bod. Vyšší nebo nižší hodnota je použita pouze v případě, kdy lze objektivně posoudit, že potenciál takové kategorie by měl mít vyšší nebo nižší význam. Díky podobnému zpracování a podobné klasifikaci jako v uvedené bakalářské práci je tak možné zjištěné výsledky mezi sebou porovnat. Podrobná klasifikace předpokladů cestovního ruchu je uvedena v tabulce č. 1.

Přírodní složku tvoří kategorie 1–7 a kulturní složku kategorie 8–13. Rozdělení kategorií na přírodní a kulturní složku je zde poměrně jednoznačné. Kategorie ostatní obsahuje

několik dalších kulturních atraktivit, kterých ale není dostatečné množství na to, aby se vyplatilo vytvářet další samostatné kategorie. Jednalo se o různé historické budovy, lidovou architekturu, smírčí kříže, mlýny, letohrádky, podzemí, lomy, technické památky, umělé jeskyně a jiné zajímavosti.

Tabulka 1: Klasifikace předpokladů cestovního ruchu použitých k hodnocení potenciálu vymezeného zkoumaného území

Číslo	Název kategorie	Typ	Hodnota
1	Lesní plochy větší než 30 ha		0,5
2	Vodní plochy		1
3	Vodní toky		1
4	Výškové kóty		1
5	Maloplošně zvláště chráněná území	přírodní památka nebo rezervace	1
		národní přírodní památka nebo rezervace	2
6	Vyhlídková místa		1
7	Skalní útvary		1
8	Hrady a zámky	Nepřístupné	1
		Volně nebo příležitostně přístupné	1
		Zpoplatněný vstup	2
9	Rozhledny		2
10	Církevní památky	Kostel	1
		Kaple	1
		Křížová cesta	1
11	Židovské památky		1
12	Muzea, galerie		2
13	Ostatní		1

Zdroj: vlastní zpracování

Na základě vytvořených kategorií byla pomocí geografického informačního systému ArcGIS vytvořena geografická databáze předpokladů cestovního ruchu, jež byly použity k hodnocení potenciálu ve vymezeném zkoumaném území. Díky této databázi pak bylo možné snadno vytvořit výsledné mapy a interpretovat zjištěné výsledky.

Pro zpracování této databáze sloužila jako podkladová mapa Základní mapa České republiky 1:50 000, jejíž přesnost při měřítku výsledné mapy 1:275 000 a velikosti buňky rastru 1000 metrů pro účely této analýzy zcela postačuje. Informace pro zpracování geografické databáze předpokladů cestovního ruchu byly získány z digitální vektorové geografické databáze České republiky ArcČR 500 (kategorie 1–4), z Portálu Informačního systému ochrany přírody (AOPK ČR 2006–2019) (kategorie 5) a z tematických složek obsahujících jednotlivé atraktivity cestovního ruchu, jež jsou k dispozici na mapovém

serveru *mapy.cz* (kategorie 6–13). V některých případech byly informace dále doplněny přímo ze Základní mapy České republiky 1:50 000 nebo z turistické mapy dostupné na mapovém serveru *mapy.cz*. Výhodou zpracování této databáze v porovnání se zpracováním podobné databáze pro účely uvedené bakalářské práce (*HANUŠ 2017*) byla větší obsáhlost informací v tematických složkách na mapovém serveru *mapy.cz*. Ačkoliv je nutné podrobně prozkoumat použité mapy, díky těmto tematickým složkám bylo možné snadno identifikovat množství atraktivit, které by i navzdory podrobnému studiu použitých map nemusely být jinak zjištěny.

Na základě vytvořené geografické databáze předpokladů cestovního ruchu jsou dále vytvořeny výsledné mapy potenciálu vymezeného zkoumaného území. Celkem jsou vytvořeny tři mapy, a to mapa přírodního potenciálu, mapa kulturního potenciálu a mapa celkového potenciálu.

Jelikož je hodnocení provedeno pomocí rastrové reprezentace, byla všechna vektorová témata převedena na rastrová témata s velikostí hrany buňky 1000 metrů, kterým byly přiřazeny příslušné bodové hodnoty. Vytvořená rastrová témata byla dále reklasifikována tak, aby nová rastrová témata byla shodná s plochou vymezeného zkoumaného území, přičemž buňky neobsahující žádnou informaci měly nově přiřazenou nulovou hodnotu. Z takto zpracovaných rastrových témat již bylo možné pomocí sečtení hodnot z jednotlivých rastrových témat vytvořit výsledné mapy. Součet témat s informacemi o kategoriích 1–7 tak tvoří výslednou mapu přírodního potenciálu vymezeného zkoumaného území, součet témat s informacemi o kategoriích 8–13 tvoří výslednou mapu kulturního potenciálu vymezeného zkoumaného území a součet všech informací tvoří mapu celkového potenciálu vymezeného zkoumaného území.

Následující kapitulu 5 tvoří analýza realizačních předpokladů. Zkoumána je dopravní dostupnost, přítomnost ubytovacích zařízení, stravovacích zařízení a informačních center a dále hustota sítě pěších značených tras a cyklotras.

V případě dopravní dostupnosti je zkoumána zvláště dopravní dostupnost automobilovou dopravou a dopravní dostupnost veřejnou dopravou. Dopravní dostupnost automobilovou dopravou byla zpracována pomocí geografického informačního systému ArcGIS. Pro hodnocení byla použita analýza pomocí vážené vzdálenosti. Tento způsob hodnocení dopravní dostupnosti automobilovou dopravou již byl využit v uvedené bakalářské práci, kde je také podrobně popsán způsob použití této metody (*HANUŠ, 2017*). Analýza pomocí

vážené vzdálenosti se používá pro rastrové formáty dat, kdy je každá buňka rastru ohodnocena vahou (NOVOTNÁ, 2014). V případě této analýzy má každá buňka rastru velikost hrany 1000 metrů, jimž je přiřazena hodnota představující dobu potřebnou k překonání dané buňky. Tato přiřazená hodnota je stanovena na základě informace o typu komunikace, která buňkou prochází. Hodnoty tak byly přiřazeny na základě těchto uvažovaných hodinových rychlostí: 120 km pro dálnice, 80 km pro silnice I. třídy, 60 km pro silnice II. třídy a 40 km pro ostatní komunikace. Buňkám, kterými žádná komunikace neprocházela, byla přiřazena hodnota odpovídající chůzi pěšky o rychlosti 4 km/h.

V geografickém informačním systému ArcGIS jsou pomocí tohoto postupu vytvořeny mapy dopravní dostupnosti zkoumaného území z přilehlých okresních měst. Jedná se o čtyři okresní města okresů, pod jejichž území spadá část zkoumaného území (Plzeň, Karlovy Vary, Louny, Rakovník) a dále o Chomutov, u něhož je uvažováno, že ačkoliv území okresu Chomutov do zkoumaného území nezasahuje, vzhledem k jeho poloze by odtud mohlo být území lépe dostupné než z Loun. Hovoříme-li o rozvoji cestovního ruchu zejména na regionální úrovni, má význam se zaměřit právě na tyto nejbližší okresní města, nicméně podobným způsobem lze samozřejmě vytvořit mapu dopravní dostupnosti i pro jakékoliv jiné sídlo.

V závěru části věnované dopravní dostupnosti automobilovou dopravou je ještě provedeno srovnání na základě kilometrové a časové dostupnosti automobilovou dopravou. Byly vytvořeny dva mapové výstupy, kde první z nich byl vytvořen na základě kilometrové dostupnosti a druhý na základě časové dostupnosti automobilovou dopravou. V obou případech bylo vymezené zkoumané území rozděleno do pěti kategorií, kde každá kategorie představovala území, které je nejlépe dostupné z vybraného okresního města. Následně jsou porovnány rozdíly z těchto dvou vytvořených map a výsledek přehledně prezentován v tabulce.

Dopravní dostupnost veřejnou dopravou byla podobně jako dopravní dostupnost automobilovou dopravou zpracována pomocí geografického informačního systému ArcGIS. Informace o dostupnosti veřejnou dopravou byly získány pomocí webu *IDOS Jízdní řády*, kde byly vyhledány informace o dopravním spojení mezi vybranými okresními městy (Plzeň, Karlovy Vary, Chomutov, Louny, Rakovník) a všemi sídly nacházejícími se ve vymezeném zkoumaném území. Hodnocena byla časová dostupnost a počet spojů.

V případě veřejné dopravy je třeba vzít v potaz, že situace se může lišit v průběhu týdne (rozdíl mezi pracovními a víkendovými dny, popř. státními svátky) i v průběhu roku (období mimo sezonu a období letní/zimní sezony). Hodnocení tak bylo provedeno na základě údajů platných pro středu 27. března 2019 a sobotu 30. března 2019, tedy pro dny mimo sezonu, a pro středu 17. července 2019 a sobotu 20. července 2019, tedy pro dny v období letní sezony. Vzhledem k přírodním podmínkám nelze z hlediska cestovního ruchu o období zimní sezony ve vymezeném zkoumaném území mluvit, a proto zde toto období podrobněji zkoumáno není.

Při hodnocení byla brána v úvahu spojení, která byla zahájena nejdříve v 6 hodin ráno a zakončena nejpozději ve 20 hodin večer. Při hodnocení počtu spojů byla započítána ta spojení, která netrvala déle než 3 hodiny a při nichž se přestupovalo maximálně dvakrát. Z hodnocení byla dále vyřazena spojení, která z nějakého důvodu nedávala smysl. Jednalo se většinou o případy, kdy jsou vyhledávačem nabízené dvě varianty cesty s podobným časem odjezdu, z nich však jedna trvá výrazně déle nebo se při ní vícekrát přestupuje. Z tohoto pohledu je logické, že by si cestující vybral to spojení, které je pro něj snazší.

Při hodnocení časové dostupnosti byla pro každé sídlo zaznamenána hodnota časově nejvýhodnějšího spojení. V případě, že se do sídla nebylo možné veřejnou dopravou dostat byla pro takové sídlo časová dostupnost vypočítána tak, že jsem zjistil hodnotu časové dostupnosti pro nejbližší sídlo, do kterého se za pomoci veřejné dopravy dostat dalo, a k této hodnotě přičetl čas potřebný k překonání vzdálenosti mezi tímto sídlem a hodnoceným sídlem chůzí o rychlosti 4 km/h.

Informace o ubytovacích zařízeních ve vymezeném zkoumaném území byly zjištěny z veřejné databáze Českého statistického úřadu. Tato databáze nám poskytuje údaje o jednotlivých hromadných ubytovacích zařízeních, jež jsou rozděleny podle obcí. Každé ubytovací zařízení zde má uvedeno svůj název, adresu (ve většině případů), kategorii ubytování, informaci o sezonním provozu a přibližnou informaci o počtu pokojů a počtu míst pro stany a karavany. Nevýhodou je, že počty pokojů a počty míst pro stany a karavany jsou rozděleny do kategorií (10 a méně, 11 až 50, 51 až 100, 101 a více). Z údajů tak lze získat určitou představu o velikosti ubytovací kapacity v dané obci, přesná informace ale chybí. Zcela pak schází informace o počtu lůžek. Pro získání základní představy o ubytovacích možnostech ve vymezeném zkoumaném území jsou ale informace dostačující. K získání podrobnějších informací by bylo potřeba provést kvalitativní výzkum a zjistit informace přímo od provozovatelů.

Informace o stravovacích zařízeních ve vymezeném zkoumaném území byly získány pomocí webu *Firmy.cz*, kde byly vyfiltrovány firmy spadající do kategorie *Restaurační a pohostinské služby* a následně vyhledány všechny firmy spadající do této kategorie.

Tyto firmy jsou zde dále rozděleny do mnoha dalších podkategorií. Podniky nacházející se v námi zkoumaném území byly zařazeny do sedmnácti různých podkategorií, které byly pro účely této práce sloučeny do čtyř hlavních kategorií. První a nejvýznamnější zastoupenou kategorií jsou *restaurace*. Tato kategorie zahrnuje samotné restaurace, které takto byly označeny již v původním rozdělení, a dále všechny další speciální označení restaurací jako hotelové restaurace, staročeské restaurace, čínské restaurace či pizzerie. Druhá kategorie je tvořena *hospodami a hostinci*, kde jsou zařazeny podniky, které takto byly označeny v původním rozdělení a dále pivnice. Třetí kategorie nese název *občerstvení* a zahrnuje podniky zaměřené na rychlé občerstvení. Často se v takových případech jedná o formu stánkového prodeje. Poslední kategorie se jmenuje *ostatní* a jsou zde zařazeny všechny zbývající podniky, které svým zaměřením nebylo možné zařadit do třech předchozích kategorií. Jedná se například o kavárny či cukrárny.

Na tomto místě je třeba zmínit, že neexistuje žádná hranice mezi tím, co je restaurace a co je hospoda či hostinec. Restaurace a hospoda či hostinec jsou svým způsobem slova podobného významu a lze jimi označit jeden a ten samý podnik. Rozdělení je tak do jisté míry utvořeno subjektivním vnímáním. Na základě toho je mezi veřejností restaurace zpravidla vnímána jako podnik, kde jsou k dispozici teplá jídla, a naopak hospoda či hostinec jako podnik určený zejména ke konzumaci nápojů, kde může být jídelní lístek dosti omezený. Například může být v nabídce pouze studená kuchyně. Tento obecný předpoklad vnímání rozdílu mezi restaurací a hospodou či hostincem je promítnut i do kategorizace podniků na použité webové stránce *Firmy.cz*. Ačkoliv je rozdělení nejednoznačné a často se může stát, že podnik, jenž je nazván restaurace je určen pouze ke konzumaci nápojů, a naopak podnik s názvem hospoda je známý po širokém okolí tím, že tam výborně vaří, zmiňovaná webová stránka se snaží do kategorie restaurace zařadit pouze ty podniky, které skutečně mají v nabídce teplá jídla. V této kategorii tak na této webové stránce skutečně najdeme podniky, jež mají v názvu slovo hospoda, a naopak v kategorii hospody a hostince najdeme několik podniků, jež mají v názvu restaurace. Nelze samozřejmě říci, že podniky jsou rozděleny zcela správně, ale přinejmenším ve většině případů by mělo platit, že podniky, jež jsou v rámci této práce zařazeny do kategorie *restaurace* mají v nabídce teplou kuchyni a podniky zařazené do kategorie

hospody a hostince jsou určeny zejména ke konzumaci nápojů a jídelní lístek může být omezen či zcela chybět. Ve vztahu k cestovnímu ruchu je toto rozlišení poměrně užitečné z hlediska informace o nabídce teplé kuchyně.

Hodnocení přítomnosti informačních center je poměrně stručné. Ke zjištění situace ohledně jejich přítomnosti bylo využito mapového serveru *mapy.cz*. Zjištěné výsledky jsou poté krátce diskutovány.

Hustota sítě pěších značených tras a cyklotras byla též zpracována na základě mapového serveru *mapy.cz*, kde byla zvolena turistická mapa, jejíž součástí jsou také pěší značené trasy a cyklotrasy. Hustota těchto tras byla hodnocena na úrovni sídel. Při použití hierarchicky vyšších jednotek hrozí riziko, že dojde ke zkreslení vlivem větší rozlohy daných jednotek a že nebudou odhaleny některé případné charakteristiky. Při použití co nejmenších jednotek naopak hrozí zkreslení způsobené příliš nízkou rozlohou, nicméně lze předpokládat, že díky tomuto použití budou snáze identifikována místa, kde dochází k větší koncentraci pěších značených tras a cyklotras a kde naopak žádné takové trasy nejsou. Z toho důvodu se hodnocení na úrovni sídel jeví jako nejefektivnější. Zjištěné výsledky jsou vyjádřeny v kilometrech daných tras na čtvereční kilometr.

Po provedení analýzy potenciálu cestovního ruchu v předchozích kapitolách 4 a 5 následuje kapitola 6, která shrnuje výsledky kvalitativního výzkumu, jenž má za úkol zjistit, jak situaci v území vnímají aktéři, kteří v oblasti cestovního ruchu ať již přímo nebo okrajově v rámci zkoumaného území působí. Pro tento účel byly s dotyčnými aktéry provedeny rozhovory. Jednalo se celkem o 21 aktérů, jejichž seznam je uveden v tabulce 2. Rozhovory byly uskutečněny v období od července do září roku 2018 a dále v listopadu téhož roku.

Tabulka 2: Seznam aktérů působících v oblasti cestovního ruchu ve vymezeném zkoumaném území, se kterými byl proveden rozhovor

POÚ Kralovice	IC Kralovice, Kožlany (Městské muzeum), Chříč (Muzeum každodennosti), Mariánská Týnice, mikroregion Kralovicko, spolek Gryspek, obec Bílov
POÚ Manětín	IC Rabštejn nad Střelou, IC Manětín, Nečtiny (Regionální muzeum)
POÚ Žlutice	IC Žlutice, zámek Chyšce, zámek Valeč, IC Valeč, SOVa Žlutice
POÚ Jesenice	Jesenice (Vlastivědné muzeum), rozhledna Tobiášův vrch
POÚ Podbořany	Kryry (Schillerova rozhledna), rozhledna Vochlice, Budíček Vroutek

Zdroj: vlastní zpracování

Na rozhovor byly předem připravené otázky. Seznam těchto otázek je uveden v příloze (příloha 21). První otázka zjišťovala stav nabídky, tedy co podle oslovených aktérů může

daná oblast turistům nabídnout. Dále bylo zjišťováno, na základě čeho se návštěvníci rozhodnou navštívit právě tuhle oblast, jaký volí způsob dopravy, jaký je jejich obvyklý účel návštěvy a které dny v týdnu a měsíce v roce zaznamenávají nejvyšší návštěvnost. Od oslovených aktérů byly dále získávány informace o tom, jak vnímají danou oblast z hlediska potenciálu pro cestovní ruch a zda je v současnosti tento potenciál dostatečně využitý. Bylo také zkoumáno, jak oslovení aktéři vnímají dané území z hlediska jeho polohy a zda v tomto území považují cestovní ruch za významný faktor regionálního rozvoje. V další části aktéři hodnotili vybrané realizační faktory. Pokud oslovení aktéři působili v dané oblasti již delší dobu, měli za úkol porovnat současné podmínky pro cestovní ruch se situací před deseti lety. V závěrečné části bylo zjišťováno, zda aktéři spolupracují nebo plánují spolupráci s některým dalším místem či regionem za účelem zlepšení podmínek pro cestovní ruch v dané oblasti, dále zda podle nich existují nějaké překážky či bariéry, které zde rozvoj cestovního ruchu limitují, a také zda má podle nich nějaký efekt přítomnost krajských administrativních hranic. Poslední otázkou jsem se snažil zjistit, odkud pochází nejvíce návštěvníků.

Výsledky rozhovorů byly písemně zaznamenávány. Po provedení všech rozhovorů byly výsledky sumarizovány a vyhledávána opakující se klíčová slova či výpovědi. Veškeré odpovědi na jednotlivé otázky byly zaznamenány do jednoho společného souboru v programu MS Excel. Opakující se klíčová slova či výpovědi byly následně kvantifikovány (více viz samotné výsledky v kapitole 6). V neposlední řadě byl brán zřetel na lokalizaci jednotlivých odpovědí. Bylo tedy hodnoceno, zda shodné odpovědi pocházely od aktérů z navzájem blízkých lokalit nebo docházelo ke shodě nezávisle v rámci celého vymezeného zkoumaného území.

Pro možné srovnání získaných informací z rozhovorů byly dále zkoumány strategické plány obcí. Konkrétně bylo zjišťováno, zda je ve strategických plánech obcí zahrnut rozvoj cestovního ruchu. Na webových stránkách jednotlivých obcí byly nejdříve vyhledány jejich strategické plány. Pokud strategický plán pro danou obec existuje (resp. je dostupný na webových stránkách této obce), bylo následně hodnoceno, zda a v jaké míře je v tomto plánu věnována pozornost rozvoji cestovního ruchu. Zjištěné výsledky jsou pak uvedeny v diskusi (kapitola 7).

V rámci diskuse (kapitola 7) jsou navíc pomocí geografického informačního systému ArcGIS vytvořeny další dvě tematické mapy (obrázek 13, obrázek 14) na základě dříve získaných informací.

4 Analýza lokalizačních předpokladů

Lokalizační předpoklady lze rozdělit do dvou hlavních skupin, kterými jsou přírodní předpoklady a kulturně místní předpoklady (ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012). Významnější roli pak u většiny aktivit cestovního ruchu a rekreace tvoří přírodní předpoklady (VYSTOUPIL, ŠAUER, 2011). Z podkapitoly 2.7 dále víme, že periferní území mají často poměrně dobrý potenciál pro rozvoj cestovního ruchu díky kvalitním lokalizačním předpokladům.

Na základě zjištěných výsledků získaných dle postupu uvedeného v metodické části (kapitola 3) bylo vymezené zkoumané území u všech tří typů potenciálu rozděleno do čtyř kategorií podle výsledné hodnoty daného potenciálu území (přírodní, kulturní nebo celkový). Počet kategorií a bodové rozmezí jednotlivých kategorií je shodné se zpracováním v uvedené bakalářské práci (HANUŠ 2017). Rozdělení území do jednotlivých kategorií je díky tomu nerovnoměrné, ale na základě tohoto rozdělení lze výsledky interpretovat nikoliv pouze v rámci vymezeného zkoumaného území, ale i v širším kontextu.

4.1 Přírodní potenciál

V tabulce 3 je uvedeno rozdělení vymezeného zkoumaného území do jednotlivých kategorií dle přírodního potenciálu. Z tabulky je patrné, že více než tři čtvrtiny plochy území bylo zařazeno do kategorie s nízkým potenciálem a naopak minimum plochy patří do kategorií s vysokým nebo velmi vysokým potenciálem. Relativně nejlepších výsledků dosahuje POÚ Manětín, kde je poměrně významná lesnatost a výraznější výšková členitost ve srovnání s ostatními zkoumanými regiony, a nejhorších výsledků dosahuje POÚ Podbořany, což je naopak zemědělsky významný region s výrazně nižší lesnatostí a velmi nevýraznou výškovou členitostí.

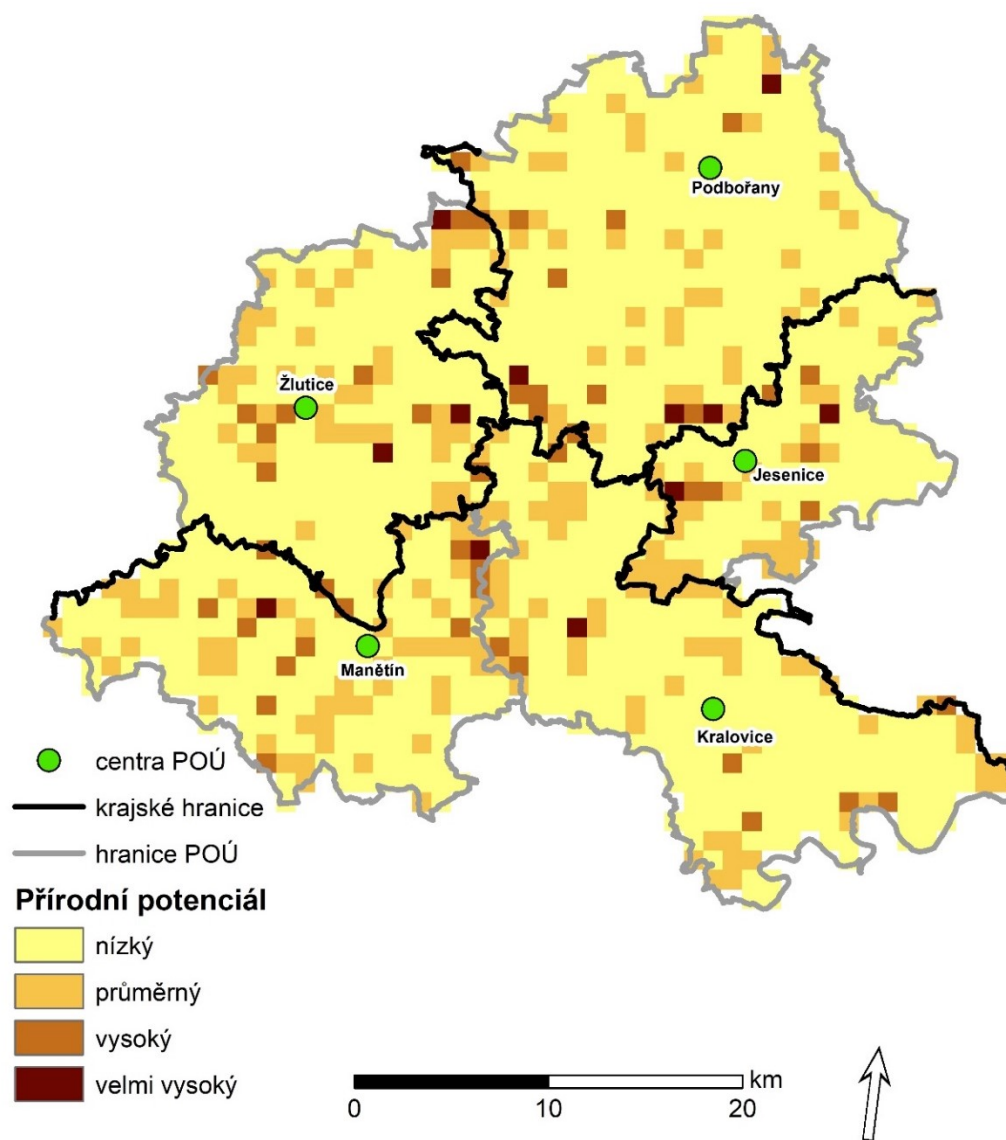
Tabulka 3: Přírodní potenciál vymezeného zkoumaného území dle vymezených kategorií

Název kategorie	Hodnota přírodního potenciálu	Plocha území v %					Celkem
		POÚ Manětín	POÚ Kralovice	POÚ Jesenice	POÚ Žlutice	POÚ Podbořany	
nízký	0 - 1	67,9	77,4	74,2	75,9	82,5	76,5
průměrný	1,1 - 2	25,8	19,4	21,0	18,0	13,1	18,6
vysoký	2,1 - 3	5,3	2,8	4,0	4,8	3,3	3,9
velmi vysoký	3,1 a více	1,0	0,4	0,8	1,3	1,2	0,9

Zdroj: vlastní zpracování

Podrobné prostorové rozmístění přírodního potenciálu ve vymezeném zkoumaném území zobrazuje obrázek 2, odkud je patrné, že území s vysokým nebo velmi vysokým potenciálem je v mnohých případech významněji orientováno podél krajských hranic. Z hlediska přírodního potenciálu jsou nejvýznamnějšími oblastmi povodí řeky Sřely, oblasti s koncentrací skalních útvarů (okolí Nečtin, Jesenice, Petrohradu a Lubence) a v neposlední řadě lze zmínit stolové hory jako Vladař, Kozelku či Chlumskou horu, na nichž najdeme mnoho vyhlídkových míst a zároveň se jedná o přírodní rezervace. Základní geografická mapa vymezeného zkoumaného území je součástí přílohy (příloha 1).

Obrázek 2: Přírodní potenciál vymezeného zkoumaného území dle stanovených kategorií



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2019, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2018, Geoportál ČÚZK 2019 a Seznam.cz, a. s. 2018

Porovnáme-li výsledky s výsledky interpretovanými pro chráněné krajinné oblasti v mojí bakalářské práci (*HANUŠ 2017*), zjišťujeme, že vymezené zkoumané území má výrazně nižší přírodní potenciál. Zde je třeba říci, že tento fakt bylo možné očekávat, protože chráněné krajinné oblasti či obecně chráněná území jsou takto vyhlášena právě kvůli nějaké formě přírodního potenciálu.

4.2 Kulturní potenciál

V tabulce 4 je uvedeno rozdělení vymezeného zkoumaného území do jednotlivých kategorií dle kulturního potenciálu. Z výsledků vidíme, že většina území dosáhla nulové hodnoty. Nulová hodnota sice neznamená, že kulturní potenciál v těchto oblastech zcela chybí, i zde se může nějaký kulturní potenciál nacházet, ale jeho význam je v takových oblastech nepatrný. Výsledek koresponduje s obecným předpokladem, že pro většinu oblastí je klíčovým faktorem přírodní potenciál. Vzhledem k perifernosti vymezeného zkoumaného území a odlehlosti od významnějších center, kde lze předpokládat významnější koncentraci kulturního potenciálu, je tedy zjištěný nepatrný význam kulturního potenciálu logický. Je však třeba zmínit, že v některých místech je koncentrace kulturních atraktivit naopak taková, že kulturní potenciál zde hraje zásadní roli nebo stejně významnou roli jako přírodní potenciál.

Tabulka 4: Kulturní potenciál vymezeného zkoumaného území dle vymezených kategorií

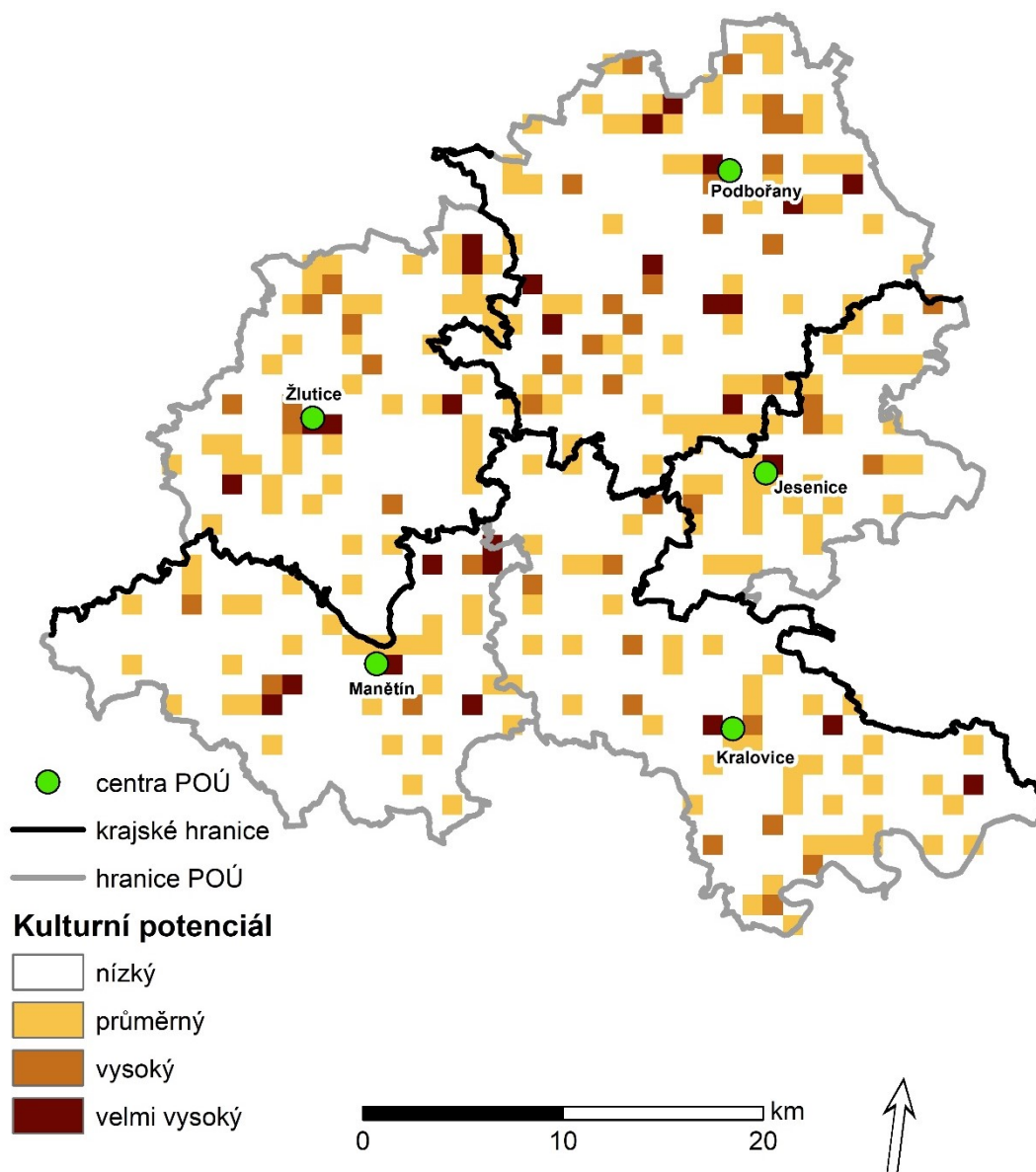
Název kategorie	Hodnota kulturního potenciálu	Plocha území v %					Celkem
		POÚ Manětín	POÚ Kralovice	POÚ Jesenice	POÚ Žlutice	POÚ Podbořany	
nízký	0	80,4	78,8	73,4	73,7	74,8	76,4%
průměrný	0,1 - 1	14,4	16,3	22,6	20,2	16,6	17,4%
vysoký	1,1 - 2	1,9	3,5	3,2	3,5	5,3	3,7%
velmi vysoký	2,1 a více	3,3	1,4	0,8	2,6	3,3	2,5%

Zdroj: vlastní zpracování

Kulturní potenciál je zpravidla nejvýznamněji koncentrován do významnějších center v rámci vymezeného zkoumaného území nebo do center, která měla významnou roli v minulosti. Kromě hlavních center jako Manětín, Kralovice ve spojení s Mariánskou Týnicí, Žlutice, Jesenice a Podbořany lze zmínit zejména Nečtiny, Rabštejn nad Střelou, Chyši, Valeč či Krásný Dvůr, kde se ve všech případech nachází zámek a množství dalších historických památek. Základní geografická mapa vymezeného zkoumaného území

je součástí přílohy (příloha 1). Obrázek 3 pak zobrazuje podrobné prostorové rozmístění kulturního potenciálu ve vymezeném zkoumaném území.

Obrázek 3: Kulturní potenciál vymezeného zkoumaného území dle stanovených kategorií



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2019, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2018, Geoportál ČÚZK 2019 a Seznam.cz, a. s. 2018

V porovnání s chráněnými krajinnými oblastmi z bakalářské práce (HANUŠ 2017) je naopak ve vymezeném zkoumaném území zaznamenán významnější kulturní potenciál. Kromě významného přírodního charakteru chráněných území to může být částečně způsobeno i již zmíněnou větší obsáhlostí informací v tematických složkách na mapovém serveru *mapy.cz*.

4.3 Celkový potenciál

V tabulce 5 je uvedeno rozdělení vymezeného zkoumaného území do jednotlivých kategorií dle celkového potenciálu. Také v případě celkového potenciálu jsou téměř dvě třetiny území řazeny do kategorie s nízkým potenciálem, čtvrtina území má pak průměrný potenciál a pouze 12 % území má vysoký nebo velmi vysoký potenciál.

Tabulka 5: Celkový potenciál vymezeného zkoumaného území dle vymezených kategorií

Název kategorie	Hodnota celkového potenciálu	Plocha území v %					Celkem
		POÚ Manětín	POÚ Kralovice	POÚ Jesenice	POÚ Žlutice	POÚ Podbořany	
nízký	0 - 1	56,9	66,8	57,3	61,4	65,9	62,7
průměrný	1,1 - 2	30,1	24,4	31,5	25,0	21,4	25,4
vysoký	2,1 - 3	9,6	6,4	9,7	8,8	7,1	8,0
velmi vysoký	3,1 a více	3,3	2,5	1,6	4,8	5,6	3,9

Zdroj: vlastní zpracování

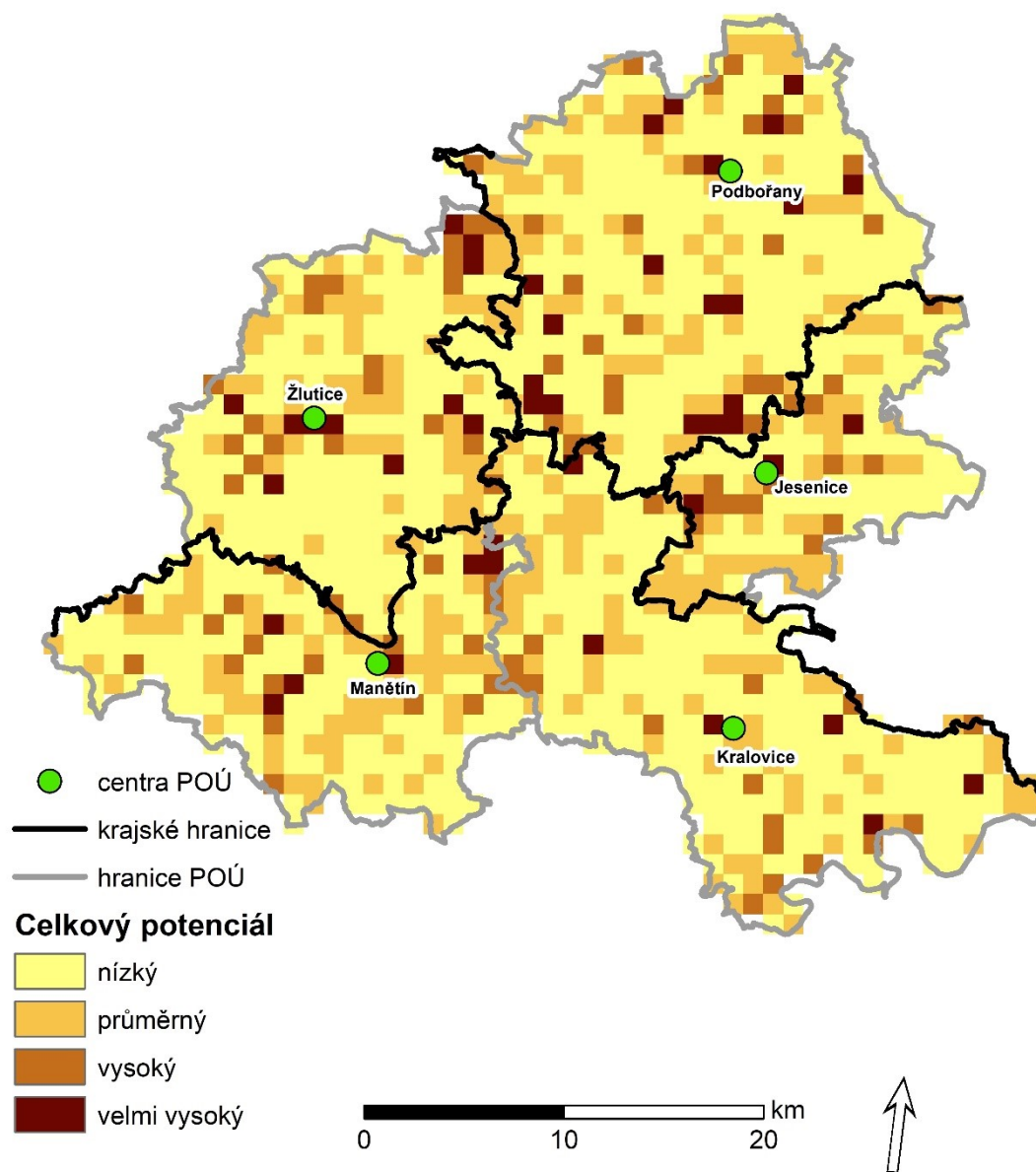
Vzhledem k tomu, že kulturní potenciál dosahuje ve většině území nulové hodnoty, na výsledné hodnotě celkového potenciálu se zpravidla podílí zejména přírodní potenciál. Místa s nejvyšším celkovým potenciálem jsou kombinací míst zmiňovaných v předchozích částech. Z hlediska přírodního potenciálu je to tedy především údolí řeky Sřely, oblasti se skalními útvary či stolové hory a z hlediska kulturního potenciálu jsou to zejména sídla, na jejichž území se nachází zámek často v kombinaci s dalšími kulturními atraktivitami. Obrázek 4 pak zobrazuje podrobné prostorové rozmístění celkového potenciálu ve vymezeném zkoumaném území.

Také celkový potenciál vymezeného zkoumaného území je podstatně nižší než u zkoumaných chráněných krajinných oblastí v mojí bakalářské práci (HANUŠ 2017), což je dáno tím, že se na výsledné hodnotě celkového potenciálu podílí zejména přírodní potenciál.

Porovnáme-li výsledky s Bínovo prací *Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky* (BÍNA, 2002), zjišťujeme, že s výjimkou Jesenicka jsou si výsledky celkem podobné. Obce Manětín a Žlutice jsou zde hodnoceny jako obce s velmi vysokým potenciálem. Zejména na Manětínsku pak jsou koncentrovány další obce s vysokým potenciálem. V ostatních oblastech převažují obce se zvýšeným potenciálem a v případě Podbořanska a Jesenicka najdeme i obce pouze se základním potenciálem. Také v Bínovo práci vymezené zkoumané území dosahuje nižšího potenciálu než porovnávané chráněné

krajinné oblasti. Srovnatelný potenciál má pouze Manětínsko. V kontextu celého Česka pak vidíme, že vymezené zkoumané území dosahuje průměrných hodnot v případě Kralovicka, Jesenicka a Podbořanska a nadprůměrných hodnot (u obcí Manětín a Žlutice i výrazně nadprůměrných hodnot) v případě Manětínska a Žluticka.

Obrázek 4: Celkový potenciál vymezeného zkoumaného území dle stanovených kategorií



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z AOPK ČR 2006–2019, ARCDATA PRAHA s.r.o. 2018, Geoportál ČÚZK 2019 a Seznam.cz, a. s. 2018

5 Analýza realizačních předpokladů

Realizační předpoklady jsou nezbytné pro rozvoj primárních zdrojů cestovního ruchu. Tyto předpoklady zahrnují dopravní dostupnost a dále veškerou infrastrukturu, která s cestovním ruchem souvisí. Jedná se například o ubytovací zařízení, stravovací zařízení, kulturní, zábavní a další zařízení (ZELENKA, PÁSKOVÁ, 2012). V souvislosti s cestovním ruchem je v periferních územích z realizačních faktorů nejčastěji zkoumána dopravní a ubytovací infrastruktura (MOSCARDO, 2005). Z podkapitoly 2.7 dále víme, že potenciál cestovního ruchu v periferním území není často dostatečně využitý kvůli špatným realizačním předpokladům (např. JANČÁK 2001).

V rámci této diplomové práce je zkoumána dopravní dostupnost, přítomnost ubytovacích zařízení, stravovacích zařízení a informačních center. Dále je zkoumána hustota sítě pěších značených tras a cyklotras.

5.1 Dopravní dostupnost

Dopravní dostupnost je jedním z nejvýznamnějších realizačních faktorů cestovního ruchu. Samotná doprava jako taková zahrnuje mnoho druhů dopravy, z nichž nejvýznamnější pro vymezené zkoumané území je silniční doprava a železniční doprava.

V rámci této diplomové práce je zkoumána zvlášť dopravní dostupnost automobilovou dopravou a dopravní dostupnost veřejnou dopravou. Lze očekávat, že vzhledem k perifernosti území budou mezi dopravní dostupností automobilovou dopravou a dopravní dostupností veřejnou dopravou zaznamenány značné rozdíly, kde na kvalitu dopravní dostupnosti veřejnou dopravou bude mít významný vliv přítomnost několika krajských hranic.

Nejvýznamnější dopravní komunikací procházející vymezeným zkoumaným územím je silnice č. I/6 vedoucí z Prahy do Karlových Varů. Tato silniční komunikace se postupně přebudovává na dálnici D6, nicméně v současné době jsou v rámci zkoumaného území v provozu pouze necelé čtyři kilometry poblíž obcí Lubenec a Chyšce. Dalšími úseky dálnice D6, které jsou již v provozu, jsou úseky Praha – Nové Strašecí a Karlovy Vary – Cheb. Ze silnic I. třídy pak zkoumaným územím dále vede silnice č. I/27 spojující Plzeň a Most a silnice č. I/49 spojující Plzeň a Karlovy Vary. Zkoumané území je však propojeno zejména silnicemi II. třídy.

Z železničních tratí je nejvýznamnějším spojením železniční trať Plzeň – Most. Další trať procházející zkoumaným územím je železniční trať Rakovník – Bečov nad Teplou.

Poslední tratí je železniční trať Rakovník – Kralovice, která dříve pokračovala až do Mladotic, kde byla napojena na hlavní trať Plzeň – Most. Vzhledem ke zrušení tohoto úseku před více než 20 lety je tak v současnosti význam vlakového spojení mezi Rakovníkem a Kralovicemi velmi nízký.

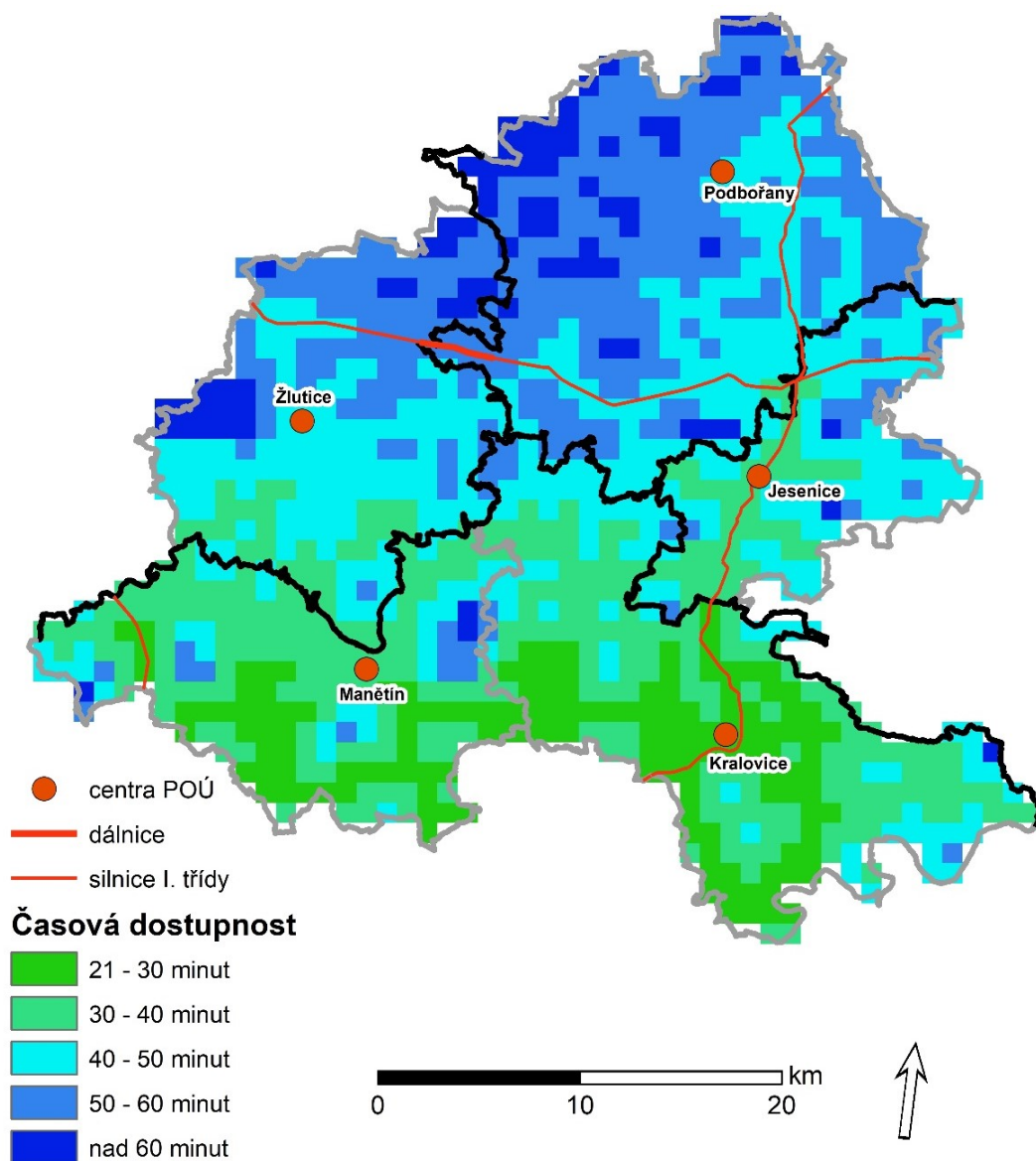
5.1.1 Dopravní dostupnost automobilovou dopravou

Na základě zpracované analýzy, jejíž postup je uveden v metodické části (kapitola 3) bylo zjištěno, že na kvalitu dopravní dostupnosti automobilovou dopravou má největší vliv vzdálenost od místa, pro které byla dopravní dostupnost hodnocena a přítomnost nejvýznamnějších dopravních komunikací. Nicméně vzhledem k tomu, že ve zkoumaném území i na cestě mezi tímto územím a vybranými okresními městy prakticky chybí dálnice, je vliv nejvýznamnějších dopravních komunikací značně omezen. Jelikož automobilová doprava je individuální způsob dopravy, přítomnost krajských hranic zde nehraje žádný vliv. Silnice II. a nižší třídy jsou sice spravovány na krajské úrovni a bylo by tak možné diskutovat, zda existují rozdíly v kvalitě těchto komunikací mezi jednotlivými kraji, v rámci této diplomové práce je však uvažováno, že by zásadní rozdíly v kvalitě těchto komunikací mezi jednotlivými kraji Česka neměly existovat.

Ze získaných výsledků zjišťujeme, že alespoň většina území správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem patřících do stejného kraje jako okresní město, pro které byla dopravní dostupnost hodnocena (např. POÚ Kralovice a POÚ Manětín ve spojení s Plzní či POÚ Žlutice ve spojení s Karlovými Vary), je z těchto okresních měst dostupná do 50 minut. Dostupnost zbývajících území je pak velmi závislá na vzdálenosti od těchto center. Nejlepší dostupnost tak byla zjištěna v případě města Rakovník a nejhorší dostupnost v případě města Louny. Obrázek 5 jako příklad zobrazuje dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Plzně do vymezeného zkoumaného území. Mapové výstupy pro ostatní města jsou uvedeny v příloze (příloha 2–5).

Jak je patrné z obrázku 5, zkoumané území bylo na základě zjištěné časové dostupnosti rozděleno do pěti kategorií. Tabulka 6 pak uvádí procentové zastoupení území v těchto kategoriích pro všechna hodnocená okresní města, což nám lépe interpretuje rozdíly v dostupnosti automobilovou dopravou z těchto okresních měst.

Obrázek 5: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Plzně do vymezeného zkoumaného území



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019

Tabulka 6: Porovnání dopravní dostupnosti automobilovou dopravou z vybraných okresních měst do vymezeného zkoumaného území

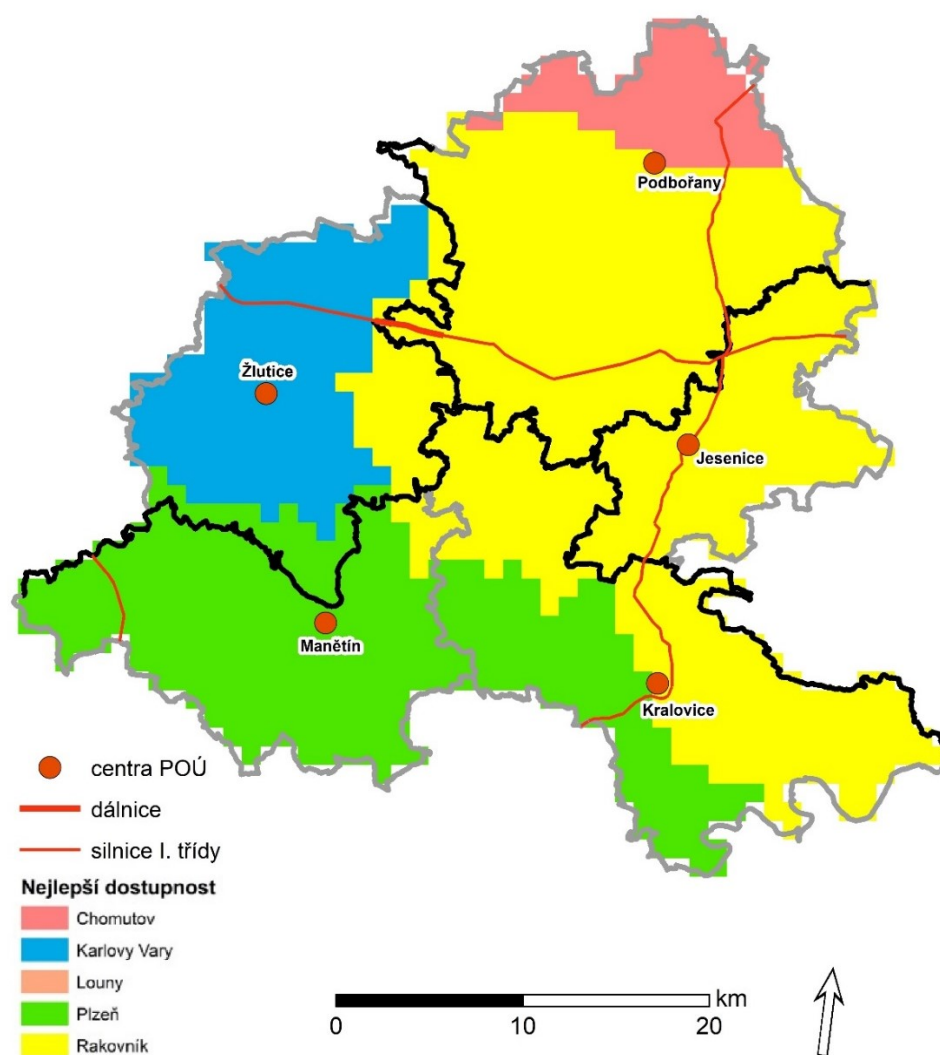
Časová dostupnost	Plocha území v %				
	Plzeň	Karlovy Vary	Louny	Chomutov	Rakovník
do 30 minut	11,8	1,8	3,1	7,4	32,2
30 - 40 minut	25,9	15,0	16,1	18,7	35,3
40 - 50 minut	31,0	30,4	20,7	26,1	19,0
50 - 60 minut	24,6	30,2	27,9	23,3	8,9
nad 60 minut	6,7	22,6	32,3	24,6	4,6

Zdroj: vlastní zpracování

Z tabulky 6 tak můžeme vidět, že kromě Rakovníka je do 30 minut dostupná jen nepatrná část území. Naopak značná část území (v případě Plzně a Rakovníka až přes 90 %) je dostupná do 60 minut, což značí, že zkoumané území je z těchto měst za pomoci automobilové dopravy poměrně snadno dosažitelné a z tohoto pohledu lze na regionální úrovni dostupnost automobilovou dopravou hodnotit kladně.

V závěru této části je ještě provedeno srovnání na základě kilometrové a časové dostupnosti automobilovou dopravou. To spočívá v porovnání rozdílů z vytvořených mapových výstupů zobrazujících kilometrovou a časovou dostupnost. Způsob provedení tohoto srovnání je blíže popsán v metodické části (kapitola 3). Obrázek 6 prezentuje získané vymezení na základě časové dostupnosti automobilovou dopravou.

Obrázek 6: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst na základě časové dostupnosti



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019

V tabulce 7 jsou uvedeny zjištěné rozdíly mezi kilometrovou a časovou dostupností. Tyto rozdíly upozorňují na situace, kdy je dopravní dostupnost ovlivněna jinými faktory než samotnou vzdáleností. Jedním příkladem je tak například oblast Kralovicka, která je blíže k Rakovníku, ale díky silnici I. třídy je lépe dosažitelná z Plzně. Podobným příkladem je oblast kolem Bečova nad Teplou na Manětínsku, která je sice blíže ke Karlovým Varům, ale cesta přes Bečov nad Teplou je časově náročnější než přímá cesta z Plzně. Z Rakovníka je též časově lépe dostupná severozápadní část Podbořanska přiléhající k vojenskému újezdu Hradiště, která je jinak blíže k Chomutovu, odkud však do této oblasti přímo nevedou žádné významnější komunikace. Ačkoliv reliéf může mít v některých případech na dopravní dostupnost částečný vliv, nelze říct, že se ve zkoumaném území nebo v jeho okolí nachází významnější fyzickogeografická překážka. Z tohoto důvodu je patrné, že kromě již zmíněných faktorů vzdálenosti a typu komunikace má na kvalitu dopravní dostupnosti automobilovou dopravou dále vliv především přítomnost vojenského újezdu Hradiště, zejména v případě přilehlých obcí v Karlovarském a Ústeckém kraji.

Tabulka 7: Porovnání kilometrové a časové dopravní dostupnosti automobilovou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst

Nejlepší dostupnost	Plocha území v %				
	Plzeň	Karlovy Vary	Louny	Chomutov	Rakovník
kilometrová dostupnost	21,2	20,5	0,4	9,0	48,9
časová dostupnost	27,6	13,5	0,0	5,6	53,3
rozdíl	6,5	-7,0	-0,4	-3,4	4,4

Zdroj: vlastní zpracování

5.1.2 Dopravní dostupnost veřejnou dopravou

Z výsledků hodnocení dopravní dostupnosti veřejnou dopravou jsou zásadní dva poznatky. Prvním z nich jsou významné rozdíly mezi dopravní dostupností v pracovní dny a o víkendových dnech, což je dáno nižším počtem spojů do mnoha sídel během víkendových dnů, kdy řada sídel není obsluhována vůbec, jak je uvedeno dále. Druhým poznatkem je naopak fakt, že rozdíly mezi obdobími mimo letní sezonu a obdobími letní sezony jsou minimální, což může značit, že cestovní ruch ve vymezeném zkoumaném území v současné době není nijak výrazně rozvinutý. Ve zkoumaném území najdeme pouze několik sídel, která jsou v období letní sezony obsluhována vyšším počtem spojů než v období mimo letní sezonu. Jedná se především o případ Manětínska. Najdeme naopak také případy, kdy jsou některá sídla v období letní sezony obsluhována nižším počtem spojů než v období mimo letní sezonu, což značí, že veřejná doprava je zde

přizpůsobena zejména místním obyvatelům a úbytek spojů v letním období zřejmě souvisí se zrušením tzv. školních spojů.

Z hlediska časové dostupnosti je samozřejmě logické, že lepší dostupnost zaznamenáváme z bližších okresních měst jako Rakovník či Plzeň. Z pohledu přítomnosti významných dopravních komunikací je patrné, že lepší výsledky jsou zaznamenány zejména u sídel, jimiž prochází železniční trať, z čehož je patrné, že železniční doprava je pro vymezené zkoumané území nejdůležitějším veřejným dopravním prostředkem, a to zejména o víkendech.

Důležité jsou ale také samotné zjištěné časové údaje. Zatímco v případě automobilové dopravy bylo zmíněno, že většina zkoumaného území je z vybraných okresních měst dostupná do 60 minut, v případě veřejné dopravy je v tomto časovém horizontu dostupné pouze minimum sídel. Ve zkoumaném území je celkem 238 sídel, nicméně do 60 minut je v pracovní dny dostupných pouze 34 sídel z Rakovníka, 24 sídel z Karlových Varů, 19 sídel z Plzně, 7 sídel z Chomutova a pouze tři sídla z Loun. V případě víkendových dnů je situace ještě horší. Do mnoha sídel pak cesta veřejnou dopravou trvá více než dvě nebo dokonce i tři hodiny. Srovnáme-li pak časový rozdíl mezi dostupností automobilovou dopravou a dostupností veřejnou dopravou, je patrné, že dostupnost veřejnou dopravou je v mnoha případech velmi špatná a zejména o víkendových dnech často úplně chybí. Pro osoby, které se do zkoumaného území nemohou z jakéhokoliv důvodu dopravit automobilem tak může být stav veřejné dopravy z hlediska potenciálu cestovního ruchu významným selektivním faktorem. Více informací o časové dostupnosti veřejnou dopravou je uvedeno ve vytvořených tabulkách (tabulka 8, tabulka 9). Ačkoliv informace jsou uvedeny pro pracovní a víkendové dny v letní sezoně, je třeba zmínit, že výsledky pro období mimo letní sezonu jsou prakticky stejné.

Tabulka 8: Porovnání dopravní dostupnosti veřejnou dopravou z vybraných okresních měst do vymezeného zkoumaného území v pracovní dny v letní sezoně

Časová dostupnost	Počet sídel v %				
	Plzeň	Karlovy Vary	Louny	Chomutov	Rakovník
do 60 minut	8,0	10,1	1,3	2,9	13,9
60 - 120 minut	52,9	50,4	27,7	24,4	46,6
120 - 150 minut	26,5	18,5	16,4	19,3	20,2
150 - 180 minut	10,5	13,9	18,5	27,7	12,6
nad 180 minut	2,1	7,1	36,1	25,6	6,7

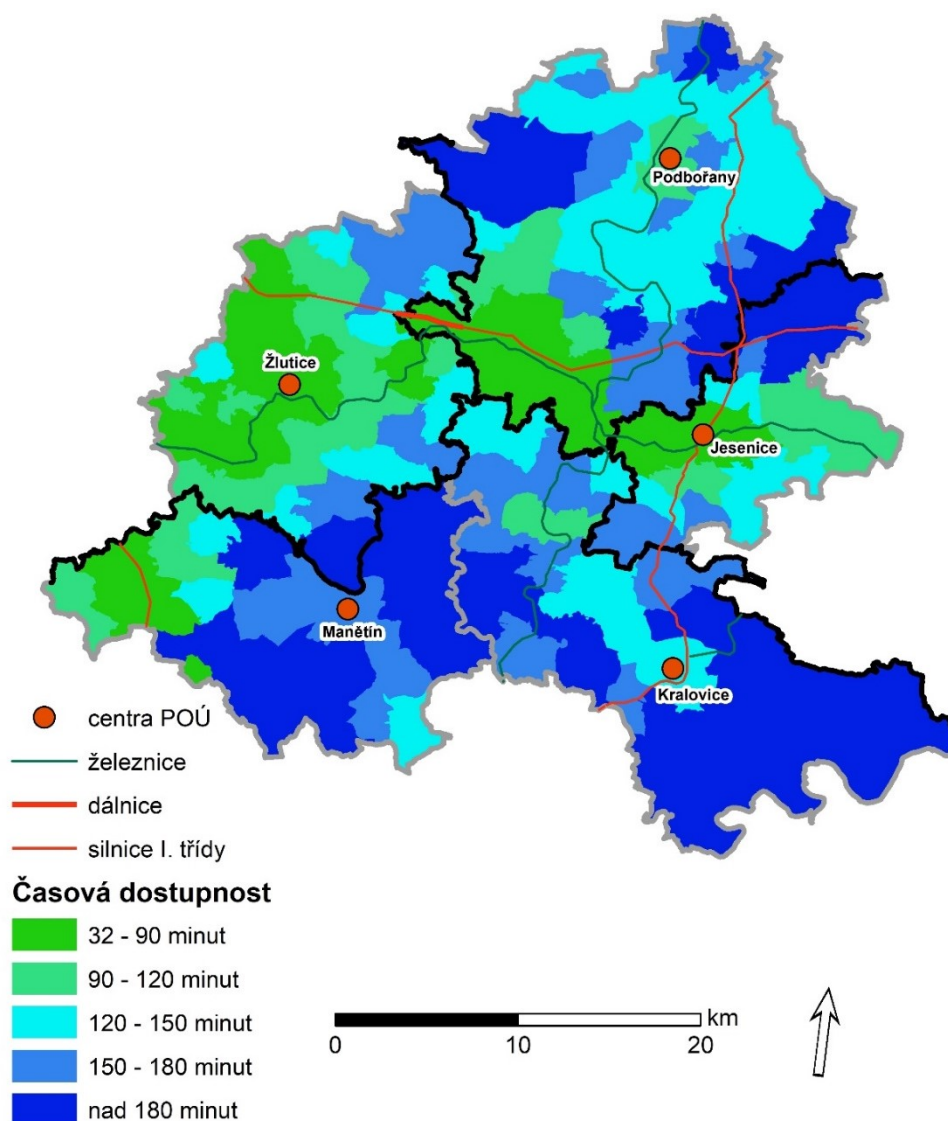
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS Jízdní řády 2019

Tabulka 9: Porovnání dopravní dostupnosti veřejnou dopravou z vybraných okresních měst do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v letní sezoně

Časová dostupnost	Počet sídel v %				
	Plzeň	Karlovy Vary	Louny	Chomutov	Rakovník
do 60 minut	4,2	3,4	0,0	0,8	8,8
60 - 120 minut	30,3	26,5	11,8	21,4	31,9
120 - 150 minut	26,9	21,4	16,8	16,0	21,8
150 - 180 minut	20,2	17,2	18,5	21,8	16,8
nad 180 minut	18,5	31,5	52,9	39,9	20,6

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS Jízdní řády 2019

Obrázek 7: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Karlových Varů do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v letní sezoně



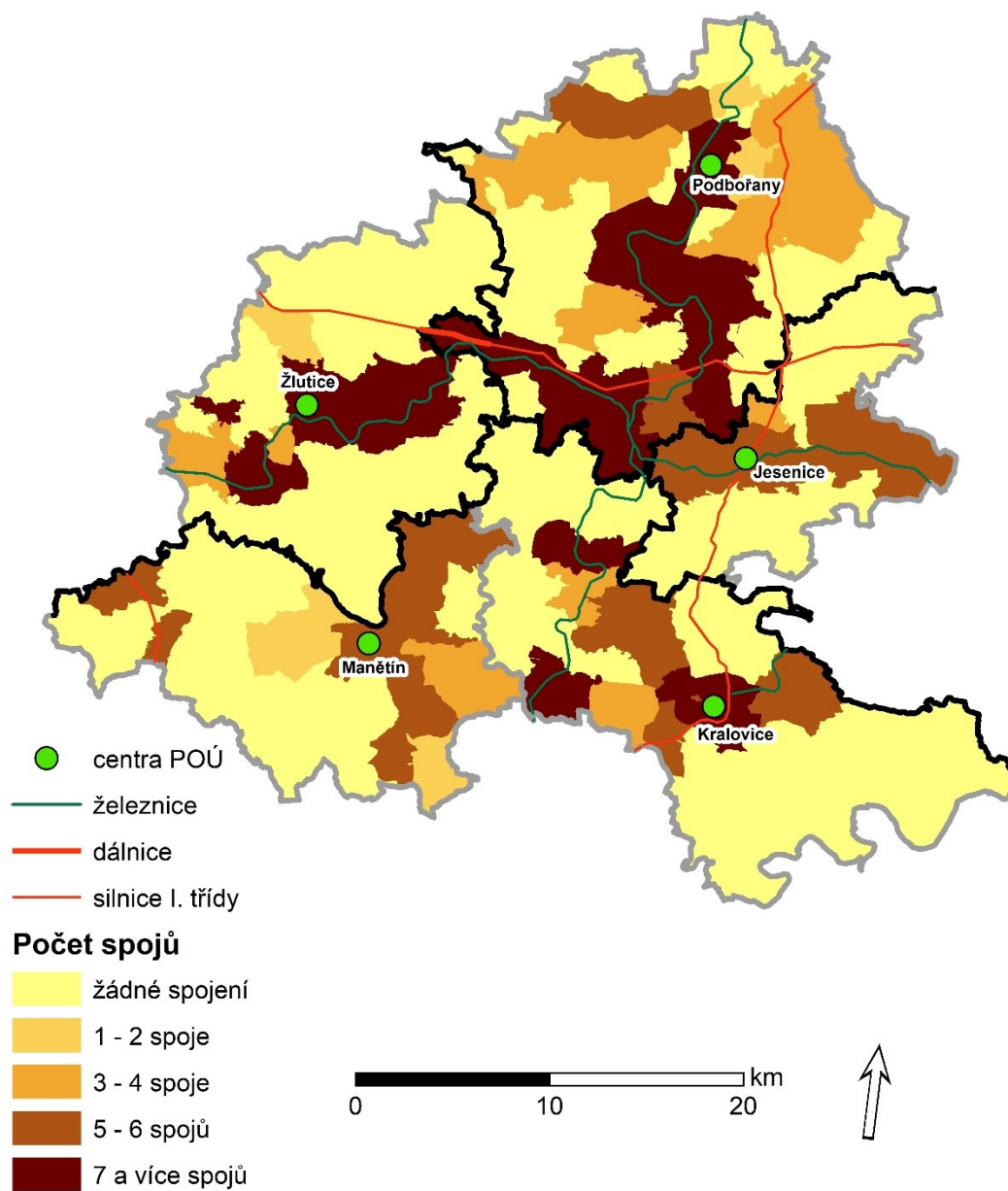
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Při hodnocení počtu spojů zjišťujeme, že největší počet spojů je orientován zejména na železniční dopravu. Větší počet spojů je pak většinou mezi sídly a okresním městem patřících do stejného kraje. Rozdíly mezi těmito sídly a sídly v jiných krajích sice nemusí být výrazné, podstatný rozdíl je však v tom, že zatímco do sídel v rámci stejného kraje se lze často dostat z okresního města bez přestupu, do sídel v jiných krajích je většinou nutné nejdříve využít hlavního spojení převážně po železnici a poté přestoupit na další spojení v případě, že se sídlo nenachází přímo na tomto hlavním spojení.

Nejzásadnější informací je ovšem fakt, že mnoho sídel není veřejnou dopravou vůbec obsluhováno a nelze se tak do nich dostat žádným spojem. Jedná se o celkem 53 sídel (22,7 %) v období mimo letní sezonu a 57 sídel (23,9 %) v období letní sezony. Situace je pak ještě výrazně horší o víkendu, kdy není veřejnou dopravou obsluhováno celkem 167 sídel (70,2 %) v období mimo letní sezonu a 158 sídel (66,4 %) v období letní sezony. Veřejná doprava je tak o víkendových dnech často omezena pouze na železniční dopravu. Také tento fakt naznačuje, že veřejná doprava je přizpůsobena místním obyvatelům. O víkendech je tak veřejná doprava, která je zřejmě využívána především pro cesty do zaměstnání či do škol zrušena a cestovní ruch v organizaci veřejné dopravy nehraje žádnou roli. Dále je třeba zmínit, že pouze v minimálním počtu případů se lze na místo z daného okresního města dostat bez nutnosti přestupu. Obrázek 8 zobrazuje počet spojů veřejnou dopravou z Plzně do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v období letní sezony.

V případě veřejné dopravy je pak také patrný vliv krajských hranic. Regionální doprava je totiž řízena na krajské úrovni, a často tak dochází k situaci, kdy je spoj organizován pouze z daného centra ke krajským hranicím a dále přes krajské hranice již nikoliv. Patrné je to zejména u autobusové dopravy. V případě železniční dopravy je to patrné u železniční trati Plzeň – Most, kde osobní vlaky jezdí pouze v úseku Plzeň – Žihle, tedy v rámci Plzeňského kraje, a dále pokračují pouze rychlíková spojení. Nicméně naopak železniční trať Rakovník – Bečov nad Teplou, která protíná tři kraje, je obsluhována souvisle v celém úseku.

Obrázek 8: Počet spojů veřejnou dopravou z Plzně do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v období letní sezony

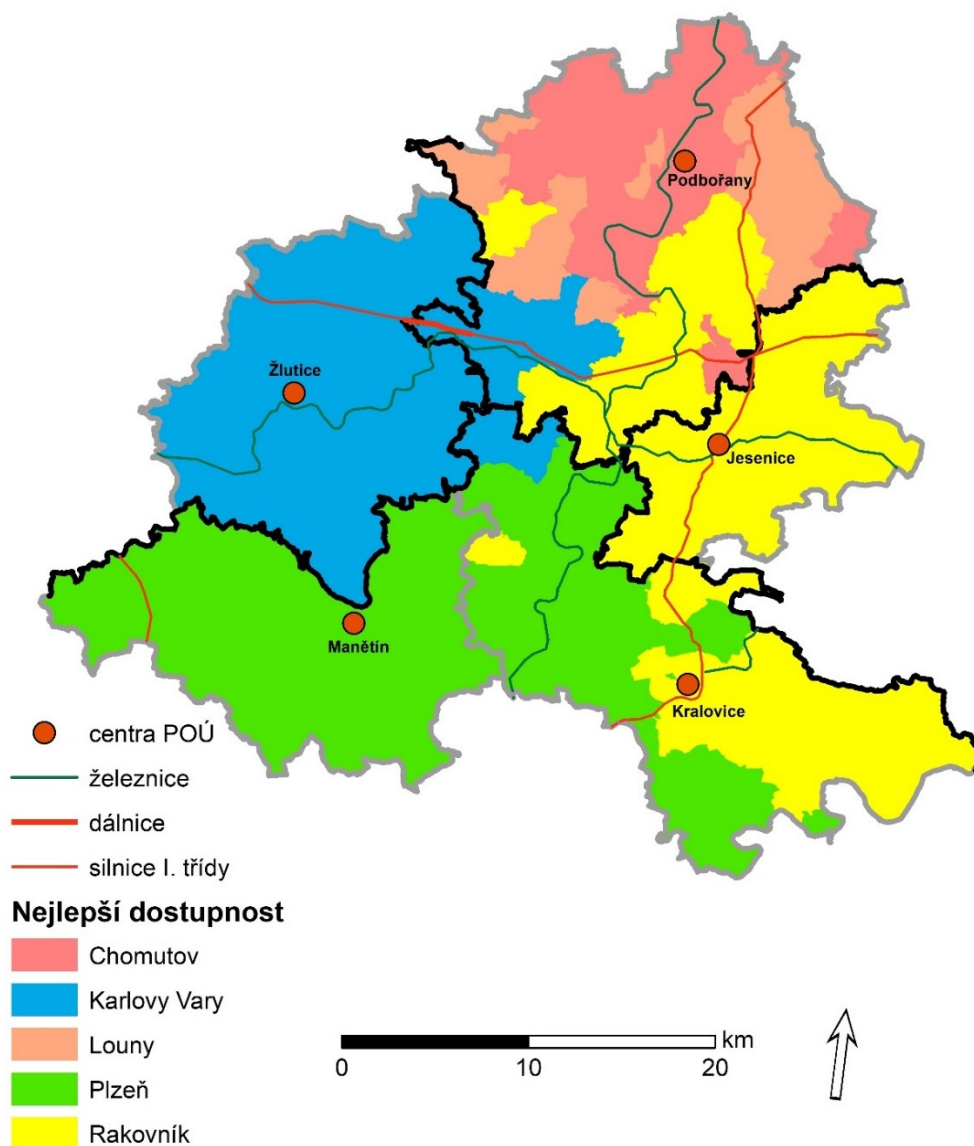


Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Vliv krajských hranic je také patrný, porovnáme-li opět kilometrovou a časovou vzdálenost veřejnou dopravou. Při vymezení území na základě časové dostupnosti veřejnou dopravou zjišťujeme, že rozdělení se v mnohých případech shoduje s krajskou hranicí. Je tomu tak zejména v případě hranice mezi územím, které je nejlépe dostupné veřejnou dopravou z Plzně a územím nejlépe dostupného veřejnou dopravou z Karlových Varů. Určitý přesah krajských hranic je v případě Rakovníka, kde je dle mého názoru

efekt krajské hranice překonán nižší vzdáleností Rakovníka od vymezeného zkoumaného území v porovnání s ostatními hodnocenými okresními městy. Další nepatrný přesah lze ještě zaznamenat v případě Karlových Varů, což je dáno tím, že Lubenec nacházející se již na území Ústeckého kraje je obsluhován dálkovými autobusy na lince Karlovy Vary – Praha. Obrázek 9 zobrazuje vymezení na základě časové dostupnosti veřejnou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst v pracovní dny mimo letní sezonu.

Obrázek 9: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst v pracovní dny mimo letní sezonu na základě časové dostupnosti



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

5.2 Ubytovací zařízení

Na základě veřejné databáze Českého statistického úřadu bylo zjištěno, že ve vymezeném zkoumaném území se nachází celkem 44 hromadných ubytovacích zařízení v 19 obcích. Zbývajících 41 obcí z celkového počtu 60 obcí tedy na svém území nemá žádné hromadné ubytovací zařízení. Nejvíce ubytovacích zařízení najdeme v POÚ Kralovice a dále v POÚ Jesenice, kde se všechna ubytovací zařízení nachází na území samotné obce Jesenice. Ubytovací zařízení v POÚ Jesenice mají zpravidla vyšší kapacitu. Největší kapacitou tak poměrně srovnatelně disponují obě zmíněná POÚ. V případě POÚ Kralovice je na rozdíl od ostatních POÚ k dispozici i významnější počet míst pro stany a karavany. Podrobnější informace o hromadných ubytovacích zařízeních ve vymezeném zkoumaném území jsou uvedeny v příslušné tabulce (tabulka 10).

Tabulka 10: Hromadná ubytovací zařízení ve vymezeném zkoumaném území dle správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem

POÚ	Počet zařízení	Počet pokojů	Počet míst pro stany a karavany
Manětín	5	33 až 170	
Kralovice	17	320 a více	73 až 210
Žlutice	5	44 až 210	11 až 50
Podbořany	8	73 až 250	10 a méně
Jesenice	9	128 až 460	11 až 50
Celkem	44	598 a více	95 až 320

Zdroj: ČSÚ 2019a

Tabulka 11 pak uvádí informace o jednotlivých typech ubytování. K tomu je třeba uvést, že třetina hromadných ubytovacích zařízení je zařazena do kategorie ostatní, nicméně na základě názvů těchto ubytování a na základě šetření v terénu lze říci, že se jedná zejména o různá rekreační střediska. Zpravidla tedy jde o jednodušejí zařízená ubytování, jež by svým charakterem bylo možné zařadit do kategorií chatová osada či turistická ubytovna, případně kemp.

Tabulka 11: Kategorie hromadných ubytovacích zařízení ve vymezeném zkoumaném území dle správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem

POÚ	Hotel	Penzion	Kemp	Chatová osada	Turistická ubytovna	Ostatní
Manětín		2		1		2
Kralovice	1	4	2	3		7
Žlutice		2	1		2	
Podbořany	3	1	1		1	2
Jesenice	1	2	1	1		4
Celkem	5	11	5	5	3	15

Zdroj: ČSÚ 2019a

Velmi podstatnou informací je také fakt, že přibližně polovina ubytovací kapacity je v provozu pouze během letního období, což může vypovídat, že návštěvnost a využití těchto ubytovacích kapacit má významný sezonní charakter.

Na základě umístění ubytování lze rozlišit ubytování, která jsou situována v zastavěném území a ubytování orientována více do přírody. Ubytování v zastavěném území jsou orientována zejména na významnější sídla. Větší množství těchto ubytování najdeme v Kralovicích, Žluticích a Podbořanech. V případě ubytování v zastavěném území se nejčastěji jedná o ubytování typu penzion, hotel či turistická ubytovna a tato ubytování jsou až na výjimky provozována celoročně

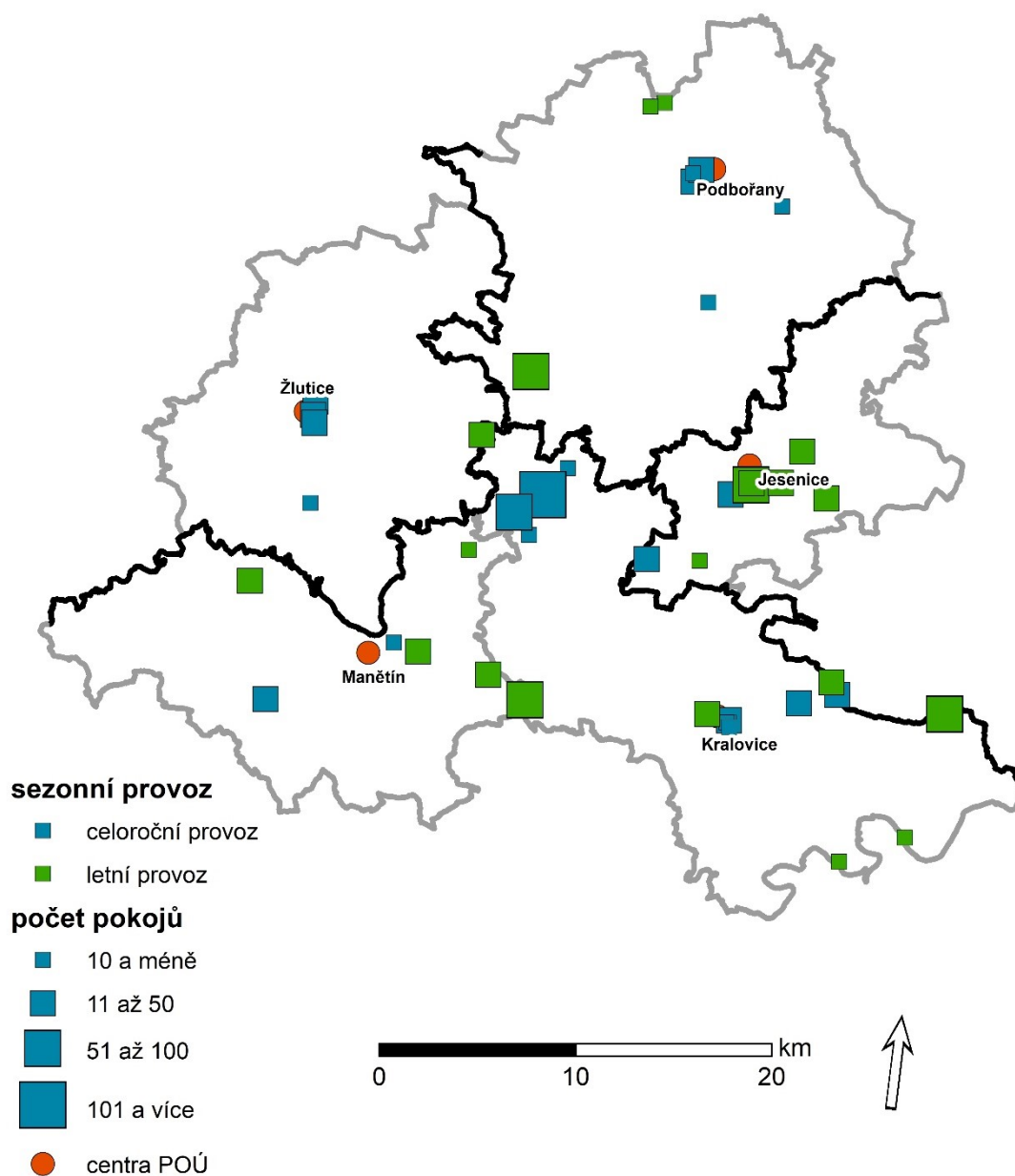
Významnější část však tvoří ubytování orientována více do přírody, kde najdeme množství chatových osad, kempů a různých rekreačních středisek zařazených do kategorie ostatní. Pro tato ubytování je charakteristické sezonní využití, kdy většina z nich je v provozu pouze během letního období. Lze zde rozlišit dvě významné rekreační oblasti. První oblast se nachází na rozhraní Manětínska a Kralovicka s mírným přesahem i do dalších regionů. Pro tuto oblast je významná vysoká lesnatost a množství vodních toků, z nichž je třeba zmínit zejména řeku Střelu nebo Manětínský potok. Druhá významná rekreační oblast se nachází na Jesenicku, kde je pro rekreaci významná přítomnost několika vodních ploch, z nichž největší význam má Velký rybník a okolní lesní plochy s mnohými skalními útvary.

Obě zmíněné rekreační oblasti mají dlouholetou tradici. Mnohá rekreační střediska fungují již desítky let. Dodnes jsou tyto oblasti zázemím především pro dětské tábory či školy v přírodě. Některá zařízení dříve využívána pro organizovanou podnikovou rekreaci (tzv. vázaný cestovní ruch) jsou dodnes majetkem konkrétních podniků a využívána jejich zaměstnanci a rodinnými příslušníky.

Kromě uvedených oblastí lze ještě zmínit řeku Berouнку a potok Javornice, jež tvoří jižní a východní hranici POÚ Kralovice a celého vymezeného zkoumaného území. Také tyto vodní toky mají dlouholetou tradici rekreačního využití orientovaného zejména na letní období.

Obrázek 10 zobrazuje rozmístění hromadných ubytovacích zařízení ve vymezeném zkoumaném území, jejich kapacitu a sezonní provoz.

Obrázek 10: Poloha, kapacita a sezonní provoz hromadných ubytovacích zařízení ve vymezeném zkoumaném území



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a ČSÚ 2019a

V závěru této části je třeba zmínit, že kromě studovaných hromadných ubytovacích zařízení se ve vymezeném zkoumaném území nachází také několik individuálních ubytovacích zařízení. Tato ubytování však mají nízkou kapacitu, která by měla být nižší než 5 pokojů nebo 10 lůžek, jinak by ubytování dle ČSÚ bylo považováno za hromadné ubytovací zařízení, které by tak podléhalo statistickému šetření a bylo by uvedeno ve veřejné databázi (*ČSÚ 2019b*). Veřejná databáze poskytující informace o hromadných ubytovacích zařízeních tedy není konečný seznam nabídky ubytování ve vymezeném zkoumaném území, ale zejména z hlediska kapacity zahrnuje velmi značnou část této nabídky a poskytuje nám dostatek informací pro utvoření základní představy o možnostech ubytování. Podobně jako v případě zjištění podrobnějších informací o počtu lůžek a pokojů i v případě získání podrobnějších informací o individuálních ubytovacích zařízeních by bylo potřeba kvalitativního výzkumu.

5.3 Stravovací zařízení

Na základě informací z webových stránek *Firmy.cz* bylo zjištěno, že ve vymezeném zkoumaném území je celkem 108 stravovacích zařízení, která se nachází na území 39 různých obcí, což znamená, že více než třetina obcí (zbývajících 21 obcí) nedisponuje žádným stravovacím zařízením. Celkem 42 těchto stravovacích zařízení najdeme v centrálních obcích správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem, přičemž jenom obec Podbořany má na svém území celkem 20 stravovacích zařízení. Vzhledem k tomu, že obec Podbořany je největší obcí ve vymezeném zkoumaném území, je největší počet stravovacích zařízení právě zde celkem logický. Kromě centrálních obcí disponují vyšším počtem stravovacích zařízení (čtyři nebo pět) ještě obce Krásný Dvůr, Kryry a Žihle. Zbývajících 31 obcí, které nějaké stravovací zařízení na svém území mají, tak disponují jedním až třemi takovými zařízeními. Uvedené informace o stravovacích zařízeních jsou zde uvedeny v absolutních číslech. Pokud bychom chtěli hodnotit koncentraci stravovacích zařízení v rámci jednotlivých obcí v relativních číslech, lze zjistit kolik obyvatel dané obce připadá na jedno zařízení. Tento údaj se však v tomto případě nejeví jako zcela relevantní. Je zjištěno, že s přibývajícím počtem obyvatel je koncentrace stravovacích zařízení v rámci dané obce nižší. Je zde i několik výjimek, což je ale dáno větší rozlohou dané obce. Na úrovni obcí jsou tyto informace poměrně zkreslené. Bylo by tak vhodnější zpracovat tyto informace na úrovni sídel. Nicméně i tak se jedná o ukazatel hodnotící koncentraci stravovacích zařízení vůči místnímu obyvatelstvu.

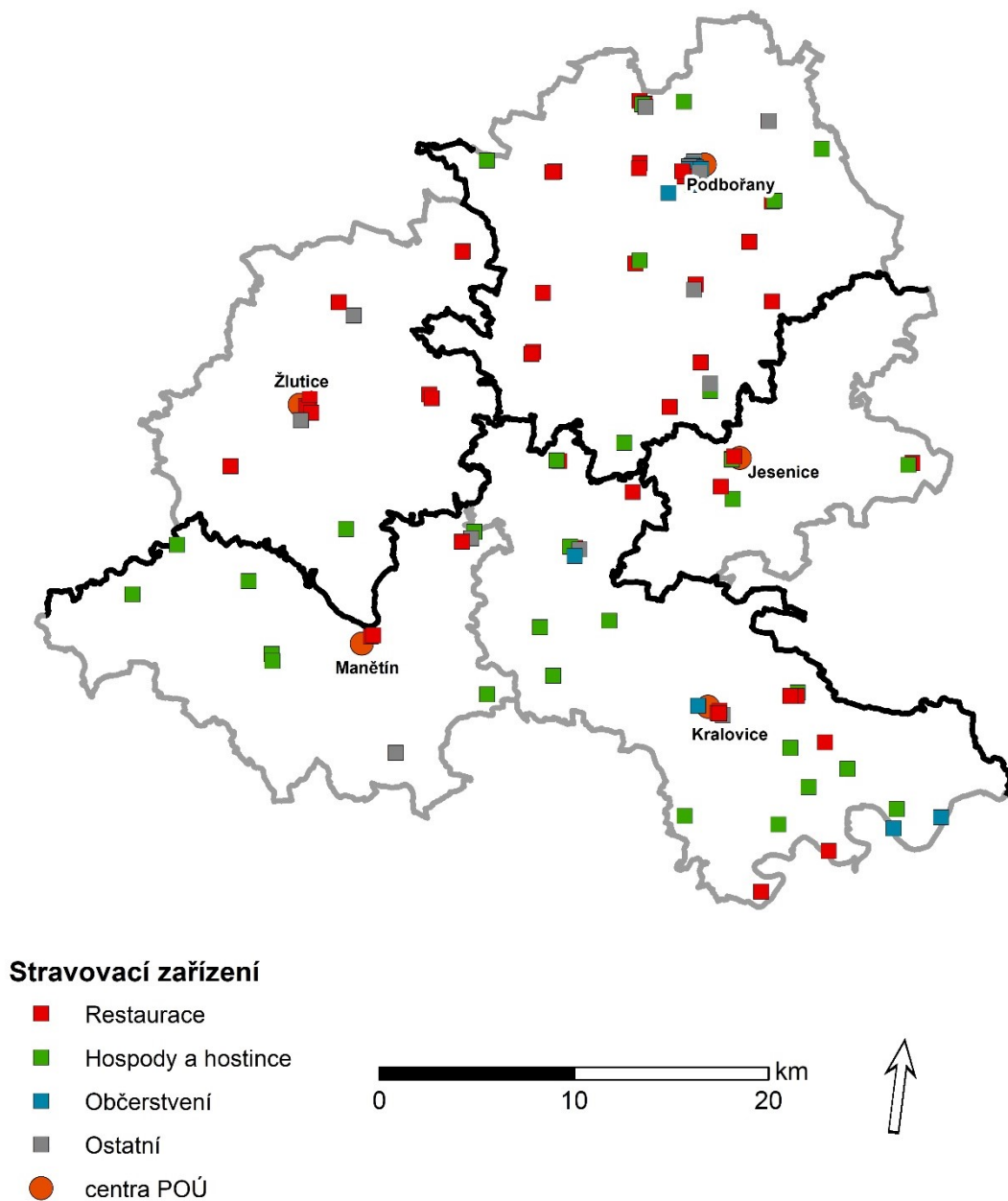
Ve vztahu k cestovnímu ruchu je tak nejvhodnější zaměřit se na přímou lokalizaci jednotlivých stravovacích zařízení a analyzovat jejich umístění.

Většinu stravovacích zařízení najdeme v centrech daných sídel. V případě větších sídel jako například Podbořany či Kralovice jsou stravovací zařízení koncentrována na hlavním náměstí nebo v jeho bezprostřední blízkosti. V případě menších sídel je stravovací zařízení zpravidla lokalizováno na návěs či na hlavní cestu. Mimo centra obcí pak stravovací zařízení najdeme ve významnějších rekreačních oblastech. V tomto případě je patrná zejména lokalizace několika zařízení podél řeky Berounky na jižní hranici POÚ Kralovice.

Téměř polovinu stravovacích zařízení nacházejících se ve vymezeném zkoumaném území tvoří restaurace. Tato zařízení jsou s výjimkou západní části POÚ Manětín libovolně rozmístěna po celém zkoumaném území, nicméně je patrné, že restaurace jsou výrazně více koncentrovány ve větších sídlech. Další téměř třetinu stravovacích zařízení tvoří hospody a hostince. Také tato zařízení jsou s výjimkou POÚ Žlutice rozmístěna po celém území, avšak hospody a hostince najdeme s výjimkou jednoho zařízení v Jesenici pouze v menších sídlech. Tento fakt tak může poukazovat na situaci, kdy ve větších sídlech jsou zařízení nabízející teplá jídla a možná i díky přítomnosti vyššího počtu těchto zařízení a vyšší konkurence je nabídka pestřejší. Naopak v malých sídlech zpravidla existuje pouze jedno zařízení s omezenější nabídkou, kde hlavním účelem takového zařízení je především setkávání místních obyvatel. Dalších 12 zařízení patřících do kategorie občerstvení najdeme například podél řeky Berounky, v blízkosti sportovních areálů či koupališť. Obrázek 11 podrobněji zobrazuje rozmístění stravovacích zařízení ve vymezeném zkoumaném území.

V závěru této části je vhodné doplnit, že u stravovacích zařízeních nemáme informace o otevírací době nebo o případném sezonním provozu, což jsou informace, které lze společně s dalšími informacemi o nabídce jednotlivých stravovacích zařízení zjistit případným podrobněji zaměřeným výzkumem. Na základě zjištěných informací lze totiž říci, že se ve vymezeném zkoumaném území nachází dostatečné množství stravovacích zařízení, nicméně o těchto zařízeních nebyly zjišťovány podrobnější informace. Stejně tak lze na základě terénního průzkumu zmínit, že ve vymezeném zkoumaném území se nachází několik dalších zařízení, která použitými webovými stránkami nejsou evidována. Zpravidla se jedná o jednodušejší zařízení podniky, jež by bylo možné zařadit do kategorií *hospody a hostince* či *občerstvení* a které jsou často součástí rekreačních zařízení, a tudíž jsou podobně jako tyto objekty v provozu pouze během letního období.

Obrázek 11: Poloha a kategorie stravovacích zařízení ve vymezeném zkoumaném území



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a Firmy.cz 2019

5.4 Informační centra

Na základě informací z mapového serveru *mapy.cz* bylo zjištěno, že se ve vymezeném zkoumaném území nachází 7 infocenter. S výjimkou Podbořan má svoje infocentrum každé centrum správního obvodu obce s pověřeným obecním úřadem. Infocentra tak najdeme v Kralovicích, Manětíně, Žluticích a Jesenici. Další infocentra jsou pak v Nečtinech, Rabštejně nad Střelou a Valči. Důležitým poznatkem je, že mnohé z těchto objektů neplní pouze funkci samotného infocentra a podávání informací může být pouze

doplňující funkcí těchto objektů. Infocentra v Nečtinech, Jesenici a Valči jsou tak součástí muzea a infocentrum v Rabštejně nad Střelou je součástí kavárny.

V porovnání s jinými regiony Česka lze říct, že je koncentrace informačních center ve vymezeném zkoumaném území dostatečná. Lze tak soudit podle toho, že infocentra najdeme v centrech jednotlivých POÚ a v oblastech s vyšším potenciálem cestovního ruchu se pak nachází další infocentra. Z tohoto pohledu se tak zdá být nabídka přizpůsobena poptávce. Výjimkou je POÚ Podbořany, kde se nenachází ani jedno takové zařízení.

5.5 Hustota sítě pěších značených tras a cyklotras

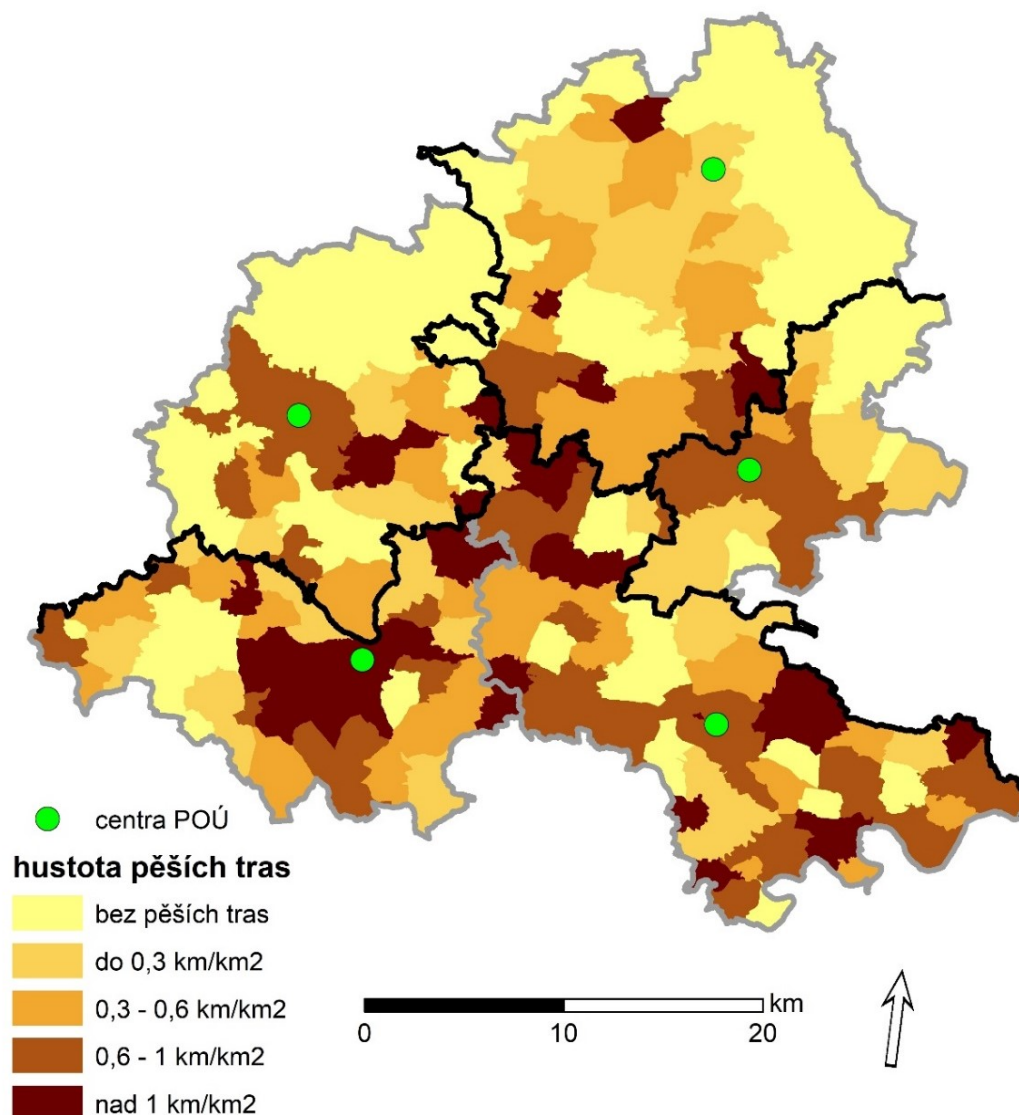
Při hodnocení hustoty sítě pěších značených tras zjišťujeme, že sídla s nejvyšší hustotou (více než 1 km pěších značených tras na km²) jsou soustředěna zejména na Manětínsko a na střed vymezeného zkoumaného území, tedy na oblast, kde probíhají všechny čtyři krajské hranice. Významnými faktory zde mohou být vysoká lesnatost či údolí řeky Střely. Další taková sídla najdeme na Kralovicku, kde je vyšší hustota pěších značených tras zaznamenána u sídel podél řeky Berounky. V případě Kozlan je vysoká hustota dána vyznačenou okružní naučnou stezkou. Vysoká hustota je pak ještě zaznamenána u sídla Krásný Dvůr na Podbořansku, což je dáno vyznačením několika značených tras v místním zámeckém parku.

Vyšší hustota sítě pěších značených tras (0,6 – 1 km/km²) je pak charakteristická především pro centra správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem (s výjimkou Podbořan) nebo pro sídla navazující na sídla s nejvyšší hustotou.

Naopak nejnižší hustota sítě pěších značených tras je až na některé výjimky zaznamenána zejména v případě POÚ Podbořany. Největší koncentrace sídel bez značených tras je pak v severní části POÚ Žlutice společně se západní částí POÚ Podbořany, což je dáno návazností na vojenský újezd Hradiště. Další významnou oblastí bez značených tras je východní částí POÚ Podbořany, která je součástí žatecké chmelové oblasti. Celkem 43 % všech sídel na svém území nemá žádnou pěší značenou trasu.

Vezmeme-li v úvahu, že průměrná hustota sítě pěších značených tras v Česku je přibližně 0,55 km/km², znamená to, že téměř třetina sídel ve vymezeném zkoumaném území má nadprůměrnou hustotu a zbývající sídla jsou tedy naopak podprůměrná. Hustotu sítě pěších značených tras ve vymezeném zkoumaném území podrobněji zobrazuje obrázek 12 a podrobnější zobrazení hustoty sítě cyklotras je součástí přílohy (příloha 20).

Obrázek 12: Hustota sítě pěších značených tras ve vymezeném zkoumaném území



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a Seznam.cz, a. s. 2018

Hustota sítě cyklotras je ve vymezeném zkoumaném území o něco nižší v porovnání s pěšími značenými trasami. Koncentrace cyklotras je pak podobná jako v případě pěších značených tras. Nejvyšší hustotu tak zaznamenáváme u sídel na Manětínsku a v blízkosti styku všech čtyř krajských hranic. Významnější koncentrace cyklotras je pak zaznamenána podél hranic POÚ Žlutice a POÚ Podbořany. Cyklotrasy pak jsou opět více soustředěny do center jednotlivých správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem s výjimkou Jesenice. Cyklotrasy jsou zaznamenány i v sídlech podél vojenského újezdu Hradiště, přesto je ve vymezeném zkoumaném území 45 % sídel bez cyklotras, přičemž nejvíce jich najdeme v POÚ Podbořany, především v jeho východní části.

6 Názory aktérů působících v oblasti cestovního ruchu ve vymezeném zkoumaném území

Po provedení analýzy potenciálu cestovního ruchu v předchozích částech je nyní vhodné zjistit, jak situaci v území vnímají aktéři, kteří v oblasti cestovního ruchu ať již přímo nebo okrajově v rámci zkoumaného území působí. Pro tento účel byly s dotyčnými aktéry provedeny rozhovory. Význam a přínosy kvalitativního výzkumu při výzkumu menšího území jsou uvedeny v rozboru literatury (podkapitola 2.2). Seznam aktérů, se kterými byl rozhovor proveden, způsob provedení rozhovorů a přehled položených otázek je podrobně uveden v metodické části (kapitola 3).

Na otázku zaměřenou na to, co může daná oblast návštěvníkům nabídnout, jednotliví aktéři většinou odpovídali výkladem jednotlivých přírodních či kulturních zajímavostí, které se v území nacházejí. V některých případech byly zmíněny některé specifické charakteristiky typické pro danou oblast jako třeba baroko zmiňované aktéry na Manětínsku a Kralovicku. Téměř v polovině případů se objevovaly charakteristiky související s periferností území (klid, málo lidí, opuštěná krajina, zapomenutý kraj, zapomenuté památky, divočina, odlehlost).

Při otázce zjišťující na základě čeho se návštěvníci rozhodnou navštívit právě tuhle oblast bylo aktérům nabídnuto ze tří možností, přičemž mohli uvést další. Nejvíce bylo uváděno doporučení od známých a webové stránky. Možnost doporučení od známých aktérů nejčastěji spojovali s druhým bydlením či rodinnými vazbami. Zároveň tuto možnost upřednostňovali před možností médií, kterou uvedlo pouze několik aktérů, z toho důvodu, že propagace skrze média je alespoň podle aktérů u většiny míst velmi nízká. Nicméně často bylo zmiňováno, že pokud se v médiích objeví reportáž o konkrétním místě, dojde zde okamžitě k navýšení návštěvnosti. Jedná se ale pouze o krátkodobý a vzhledem k malému počtu reportáží ne moc častý efekt.

Úplně všichni aktéři uvedli jako obvyklý způsob dopravy automobil. Veřejnou dopravu považovali za významnou pouze na Schillerově rozhledně v Kryrech a na rozhledně Tobiášův vrch. V případě Kryr je vzhledem k přítomnosti funkční železniční stanice na trati Plzeň – Most význam veřejné dopravy opodstatnitelný, ale u rozhledny Tobiášův vrch je vzhledem k její poloze a na základě terénního šetření význam veřejné dopravy velmi diskutabilní. V Rabštejně nad Střelou například bylo uvedeno, že z celkového počtu návštěvníků k nim za pomoci veřejné dopravy dorazí přibližně 5 až 10 % návštěvníků.

Při zjišťování obvyklého účelu návštěvy aktéři vybírali ze šesti možností, ke kterým mohli uvést další vlastní. Nejčastější odpovědí byla návštěva památek. Částečně to může být způsobeno tím, že ve více než polovině případech se rozhovor odehrával s provozovatelem nějaké kulturní památky či v objektu, jenž s nějakou kulturní památkou těsně souvisí. Tím lze zároveň vysvětlit nižší zastoupení možnosti poznávání přírody. Jelikož jsou v námi zkoumaném území všechny přírodní atraktivity volně přístupné, nemohl být rozhovor s provozovatelem přírodní zajímavosti podobně jako s provozovatelem kulturních památek uskutečněn, protože žádný takový neexistuje. Aktéři pak dále často jako účel návštěv uváděli turistiku a cykloturistiku. Často byla zmíněna i návštěva naučné stezky či jiné atrakce pro děti, nicméně často také aktéři uváděli, že v dané lokalitě sice naučnou stezkou disponují, ale lidé o její přítomnosti moc neví. Z uvedených vlastních odpovědí stojí za zmínku mototuristika (Kryry, Chříč, Nečtiny), konání hudebních festivalů (Valeč, Vroutek) či některá lokální specifika (např. oblast tmavé oblohy na Manětínsku či horolezectví na Kozelce u Nečtin).

Z otázek zjišťujících dny v týdnu a měsíce v roce s nejvyšší návštěvností jednoznačně vyplynula výrazná sezónnost. Téměř všichni aktéři uvedli jako den s nejvyšší návštěvností sobotu. Mnoho z nich pak společně se sobotou uvedlo i neděli. Jiný den zmínili pouze tři aktéři, přičemž v případě IC Kralovice tomu tak bylo na základě toho, že mají o víkendu zavřeno. Ředitel MAS Vladař k tomuto uvedl, že zde podle něho není nic, co by sem dokázalo lidi výrazně stahovat i přes týden. Zmiňovaná výrazná sezónnost je pak ještě více patrná z uvedených měsíců s nejvyšší návštěvností. Prakticky všichni aktéři uvedli červenec a srpen. Z dalších měsíců již byl pouze výjimečně zmíněn červen, září nebo období před Vánoci. Z odpovědí je tedy vidět výrazná koncentrace návštěvnosti do letní sezony a víkendových dnů. Naopak pracovní dny a zbytek roku včetně zimní sezony zde z pohledu návštěvnosti patrně nehraje nijak zásadní roli.

Na otázku, jak oslovení aktéři vnímají danou oblast z hlediska potenciálu pro cestovní ruch bylo odpovídáno velmi kladně. Aktéři byli požádáni, aby hodnocení provedli porovnáním dané oblasti s jinými lokalitami v Česku. Po takto podané otázce asi třetina aktérů ohodnotila danou oblast jako území s velmi vysokým potenciálem pro cestovní ruch, další třetina aktérů pak hodnotila danou oblast jako území s vysokým potenciálem pro cestovní ruch a zbývající část jako území s průměrným potenciálem pro cestovní ruch. Je však nutné zmínit, že toto hodnocení je velmi subjektivní. Pravděpodobně všichni nebo alespoň drtivá většina oslovených aktérů má k dané oblasti velmi kladný vztah a je tedy

pro ně obtížné k tomuto hodnocení přistupovat objektivněji. Dle mého názoru by bez uvedení, že mají oslovení aktéři provést porovnání s jinými lokalitami v Česku, dopadlo hodnocení ještě kladněji. V této souvislosti je také vhodné zmínit, že z výpovědí aktérů bylo často patrné, že při hodnocení vycházeli z toho, jak vnímají lokalizační předpoklady v daném území a neuvažovali o realizačních faktorech.

Ačkoliv aktéři hodnotili zdejší potenciál pro cestovní ruch poměrně kladně, často naproti tomu uváděli, že tento potenciál spíše není využitý. Jako důvody byly uváděny malá propagace či malá nabídka restauračních a ubytovacích zařízení. V Rabštejně nad Střelou pak bylo naráženo i na již zmíněný problém sezónnosti, kdy bylo uvedeno, že z hlediska počtu návštěvníků zde potenciál pro cestovní ruch dostatečně využitý je, ale z hlediska sezónnosti nikoliv.

Při hodnocení daného území z hlediska jeho polohy hodnotila jedna polovina aktérů danou oblast jako území s výhodnou polohou a druhá polovina aktérů jako území s nevýhodnou polohou. Území bylo z hlediska jeho polohy hodnoceno kladně zejména v místech poblíž nejdůležitějších dopravních spojení v rámci zkoumaného území. Často tak bylo jako odůvodnění uváděno blízkost těchto dopravních spojení (např. silnice Praha – Karlovy Vary). V některých případech je jako důvod výhodné polohy území zmíněna izolovanost a zachovalost území či možnost kombinace s dalšími památkami v okolí. Jako odůvodnění nevýhodné polohy území byla nejčastěji uváděna horší dostupnost, odlehlost a hranice krajů.

Další otázkou byly zjištěny celkem rozdílné názory na to, zda je cestovní ruch v daném území významným faktorem regionálního rozvoje. Část aktérů odpověděla, že rozhodně či spíše ano, část aktérů odpověděla, že spíše či rozhodně ne a část neodpověděla na tuto otázku vůbec. Například předseda spolku Gryspek (spolek zaměřený zejména na obnovu a propagaci kostela sv. Petra a Pavla v Kralovicích) odpověděl, že cestovní ruch na Kralovicku se významným faktorem regionálního rozvoje teprve stává, na zámku ve Valči se domnívají, že zatím se tak neděje, ale do budoucna se zde cestovní ruch významným faktorem regionálního rozvoje stane a v Rabštejně nad Střelou bylo uvedeno, že z hlediska potenciálu cestovní ruch významným faktorem regionálního rozvoje je, ale fakticky tomu tak není. V případě spolku Gryspek a Valče odpovědi souvisí s obnovou a zpřístupněním památek a rozšiřující se nabídkou pro turisty (např. nové infocentrum či expozice, kulturní akce či vzdělávací akce). V případě Rabštejna nad Střelou odpověď souvisí s vnímáním nevyužitého potenciálu území zejména z hlediska sezonnosti.

Z vybraných realizačních faktorů aktéři hodnotili dopravní dostupnost území (nejdříve obecně, poté z pohledu veřejné dopravy), kvalitu a přítomnost restauračních zařízení a kvalitu a přítomnost ubytovacích zařízení. Dopravní dostupnost byla polovinou aktérů hodnocena jako dobrá. Jednalo se opět o lokality nacházející se poblíž nejdůležitějších dopravních spojení v rámci zkoumaného území. Aktéři z lokalit nacházejících se dále od těchto komunikací hodnotili dopravní dostupnost spíše jako ucházející nebo špatnou. Jedním z důvodů horšího hodnocení byla právě delší doba jízdy, odlehlost, ale také špatný stav komunikací či problémy s parkováním. Zatímco dopravní dostupnost jako taková byla hodnocena poměrně kladně, při zaměření se na veřejnou dopravu je tomu naopak. Dostupnost veřejnou dopravou již hodnotí dobře pouze několik aktérů (IC Žlutice, SOVa Žlutice, Kryry, Vochlice, mikroregion Kralovicko). Jedná se o lokality, jež se nacházejí na železniční trati (v případě mikroregionu Kralovicko je odkazováno na trať Plzeň – Most). Několik dalších aktérů hodnotí dostupnost veřejnou dopravou jako ucházející, kde je odkazováno pouze na jeden fungující druh dopravy (vlakem nebo autobusem) či na malý počet spojů nebo nutnost přestupů. Většina aktérů pak hodnotí dostupnost veřejnou dopravou špatně a jeden velmi špatně. V těchto případech je často zmiňován minimální počet spojů či dokonce neexistující využitelné spojení. V Rabštejně nad Střelou byl také například zmíněn problém nenavazujících přípojů a v Manětíně pak zrušení cyklobusu z Plzně.

Při hodnocení kvality a přítomnosti restauračních zařízení je třeba zmínit aktéry, kteří tento faktor hodnotili jako dobrý. Často se jednalo o aktéry z největších sídel v rámci vymezeného zkoumaného území, kde je podle nich nabídka dostatečná (např. Žlutice, Kralovice), ale například na rozhledně Vochlice bylo v souvislosti s Lubencem zmíněno, že nabídka je sice malá, ale odpovídá poptávce. V případě Nečtin, kde byl tento faktor hodnocen velmi dobře, bylo odkazováno na vyhlášenost místní restaurace. Nicméně množství aktérů hodnotilo kvalitu a přítomnost restauračních zařízení jako ucházející, špatnou nebo dokonce jako velmi špatnou. V těchto případech byly kromě malé či žádné nabídky uváděny důvody jako uzavírání restaurací (např. Jesenice), problematická otevírací doba (např. Kryry) a nebo omezení otevírací doby pouze na letní sezonu (např. Rabštejn nad Střelou).

Podobně, avšak ještě o trochu hůře je hodnocena také kvalita a přítomnost ubytovacích zařízení. Několik aktérů tak uvedlo dobrý stav, několik dalších ucházející, stejně tak další aktéři uvádí špatný či velmi špatný stav. Uvedené důvody jsou velmi podobné těm, které

již byly zmíněny v předchozím odstavci u kvality a přítomnosti restauračních zařízení a nemá význam je znovu opakovat.

Porovnání současných podmínek pro cestovní ruch z pohledu realizačních faktorů se situací před deseti lety dokázalo provést 17 aktérů, z nichž většina zaznamenala výrazné zlepšení. Jako důvody byly uváděny zpřístupnění či oprava památek (např. Rabštejn nad Střelou, Vroutek), vznik infocentra (např. Nečtiny), rekonstrukce ubytování (např. IC Žlutice), rozšíření nabídky služeb, zpřístupnění a vyznačení nových stezek či lepší propagace (např. SOVa Žlutice). Pouze dva aktéři za posledních deset let nezaznamenali žádnou změnu a další dva aktéři zaznamenali zhoršení a to na základě nižší návštěvnosti (např. Kožlany) či uzavírání restaurací (např. Jesenice).

Z následujících dvou otázek ohledně spolupráce a plánování další spolupráce s některým dalším místem či regionem za účelem zlepšení podmínek pro cestovní ruch v dané oblasti vyplynulo, že téměř všichni dotázaní aktéři s někým spolupracují. Ve většině případů se jedná o spolupráci na lokální úrovni zejména se sousedními podobně zaměřenými aktéry, a to za účelem vzájemné propagace či získání finančních prostředků. Dále jsou to zdejší nebo okolní mikroregiony či místní akční skupiny. Na nejvyšší hierarchické úrovni je pak zmíněna spolupráce s Plzeňským krajem v případě Kralovic, Kožlan a Nečtin. Další spolupráci do budoucna pak plánuje asi polovina aktérů. Často se ale nejedná o žádný konkrétní plán. Spíše bylo zmiňováno nebránění se případným možnostem spolupráce či prohloubení současné spolupráce.

Na otázku, zda existují nějaké překážky či bariéry, které limitují rozvoj cestovního ruchu v daném území většina aktérů odpověděla, že ano. Nejčastěji byly jako problémy zmiňovány vedení či nezáměr obcí (např. Valeč, Žlutice, rozhledna Vochlice, rozhledna Tobiášův vrch, MAS Vladař) a špatná dopravní situace (např. Chyšce, Kožlany, Chříč, Mariánská Týnice). Dále se jednalo například o finanční možnosti, malou propagaci, malou nabídku restauračních a ubytovacích zařízení, chybějící pracovní sílu či samotný problém krajských hranic. V případě Valče a MAS Vladař je jako velká bariéra rozvoje cestovního ruchu vnímána přítomnost vojenského újezdu Hradiště. V oblastech dosídlovaných po odsunu německého obyvatelstva pak byla zmiňována také tato historická událost.

Při dotazu na efekt přítomnosti krajských administrativních hranic polovina aktérů odpověděla, že žádný efekt nevnímají. Pozitivní efekt vnímal pouze předseda spolku

Gryspek, který viděl výhodu v tom, že se do oblasti koncentrují návštěvníci z několika okolních regionů. Druhá polovina aktérů vnímala negativní efekt přítomnosti krajských hranic. Byla zmíněna zejména doprava (např. Rabštejn nad Střelou, Kralovice, Kozlany, Chříč, Vochlice) a propagace (např. Rabštejn nad Střelou, SOVa Žlutice, MAS Vladař), které jsou řízeny v rámci krajů a omezeny krajskými hranicemi. Spoje regionální veřejné dopravy tak často končí s hranicemi kraje. U propagace v rámci krajů je problém, že turista nenajde ucelené informace na jednom místě. V takových propagačních materiálech pak pro turistu zcela nelogicky chybí informace o nedalekých a mnohdy spolu souvisejících místech.

Poslední otázkou rozhovoru jsem se snažil zjistit, odkud pochází nejvíce návštěvníků. Problémem bylo, že mnozí aktéři neměli o původu návštěvníků přehled, nicméně ze získaných odpovědí mírně převažovala Praha následována Plzeňským a Ústeckým krajem. Dále pak byl zmíněn také Středočeský a Karlovarský kraj a obecné označení blízké okolí či místní. Z odpovědí je tedy patrné, že největší koncentrace návštěvníků ve zkoumaném území je pravděpodobně zejména z nejbližších regionů a Prahy.

7 Diskuse

Po zpracování analytické části jsou nyní zjištěné poznatky o vymezeném zkoumaném území shrnuty a na základě nich diskutována možná řešení, jež by mohla přispět k rozvoji cestovního ruchu v tomto území.

Na základě analýzy lokalizačních předpokladů bylo zjištěno, že potenciál vymezeného zkoumaného území je tvořen zejména přírodní složkou. Vzhledem k tomu, že se jedná o periferní území více odlehlé od hlavních center, bylo možné tento fakt očekávat. O tom, že odlehlejší území mohou mít větší přírodní potenciál se lze přesvědčit i na lokální úrovni, kdy území s vysokým nebo velmi vysokým potenciálem je v mnohých případech významněji orientováno podél krajských hranic. Z hlediska přírodního potenciálu lze za nejvýznamnější lokality ve vymezeném zkoumaném území považovat povodí řeky Střely, oblasti s koncentrací skalních útvarů (okolí Nečtin, Jesenice, Petrohradu a Lubence) a stolové hory jako Vladař, Kozelka či Chlumská hora. Ve vymezeném zkoumaném území však nelze opomenout ani kulturní potenciál. Ten sice ve většině území nehraje prakticky žádnou roli, v některých oblastech má ale naopak kulturní potenciál zásadní význam. Spojitost lze hledat zejména s množstvím barokních památek. Kulturní potenciál je nejvíce koncentrován do významnějších center v rámci vymezeného zkoumaného území nebo do center, která měla významnou roli v minulosti (např. poloha na historické obchodní cestě). V takových centrech se často nachází zámek, ale i množství jiných historických památek. Kromě hlavních center jako Manětín, Kralovice ve spojení s Mariánskou Týnicí, Žlutice, Jesenice a Podbořany lze zmínit zejména Nečtiny, Rabštejn nad Střelou, Chyši, Valeč či Krásný Dvůr.

Podíváme-li se na výsledné hodnoty celkového potenciálu vymezeného zkoumaného území (tabulka 5, obrázek 4), vidíme, že téměř dvě třetiny území jsou označeny jako území s nízkým potenciálem. Území s vysokým nebo velmi vysokým potenciálem pak tvoří pouze 12% celkové plochy území. Jelikož pro analýzu lokalizačních předpokladů byl využit podobný postup, kterým jsem zpracoval analýzu lokalizačních předpokladů pro vybrané chráněné krajinné oblasti v méj bakalářské práci (*HANUŠ 2017*), lze snadno výsledek porovnat s těmito oblastmi. Zde zjišťujeme, že v těchto vybraných chráněných krajinných oblastech tvořilo území s nízkým potenciálem pouze 39% celkové plochy území a území s vysokým nebo velmi vysokým potenciálem tvořilo přes 24% plochy území. Potenciál vymezeného zkoumaného území je tak zcela rozhodně nižší než potenciál těchto vybraných chráněných krajinných oblastí.

Chceme-li území porovnat v rámci Česka, lze využít Bínovo práci *Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky (BÍNO, 2002)*. Ve vymezeném zkoumaném území najdeme zejména obce se zvýšeným potenciálem. Zejména na Manětínsku pak najdeme i obce s vysokým potenciálem. V případě obcí Manětín a Žlutice pak je zaznamenán i velmi vysoký potenciál, naopak na Podbořansku a Jesenicku najdeme i obce se základním potenciálem. Dobrým zjištěním je, že výsledky zjištěné v této diplomové práci jsou si s výsledky v Bínovo práci až na výjimku Jesenicka celkem podobné. Rozdíl v případě Jesenicka je pravděpodobně dán tím, že v Bínovo práci není zde přítomným atraktivitám přiřazen takový význam.

Výsledky lze tedy shrnout tak, že zde najdeme několik lokalit, jež mají významný (přírodní nebo kulturní) potenciál, ale území jako celek lze hodnotit jako území, které nedisponuje žádným nadprůměrným potenciálem. Vezmeme-li však v potaz, že chceme hovořit o možnostech rozvoje cestovního ruchu v tomto území na regionální, případně národní úrovni, pak zde přítomný potenciál rozhodně není zanedbatelný. Zde se lze opět opřít o tvrzení, že i mírně rozvinutý cestovní ruch může hrát v periferních oblastech významnou roli (*HALKIER, MÜLLER, GONCHAROVA A KOL. 2019*). Ačkoliv se tedy ve vymezeném zkoumaném území nachází atraktivita významné zejména v regionálním měřítku, má význam se o tyto atraktivita opřít a hledat aktivity, jež by vedly k úspěšnému rozvoji cestovního ruchu na regionální úrovni.

V části zaměřené na realizační faktory byla podrobněji zkoumána dopravní dostupnost, přítomnost ubytovacích zařízení, stravovacích zařízení a informačních center a dále hustota sítě pěších značených tras a cyklotras.

Při hodnocení dopravní dostupnosti byla hodnocena zvláště dopravní dostupnost automobilovou dopravou a veřejnou dopravou. V obou případech byla zkoumána časová dostupnost vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst, na která byla zaměřena pozornost z toho důvodu, že hovoříme o rozvoji cestovního ruchu zejména na regionální úrovni. Dopravní dostupnost automobilovou dopravou je možné hodnotit poměrně kladně. Většina vymezeného zkoumaného území je z nejbližších okresních měst dostupná do 60 minut (v případě Rakovníka a Plzně téměř celé území). Časová dostupnost je závislá především na vzdálenosti od daných okresních měst, protože se v území nenachází žádné dálniční komunikace nebo významné fyzickogeografické překážky. Nicméně plánovaná výstavba dálnice D6 z Prahy do Karlových Varů je pro vymezené

zkoumané území potenciálem do budoucna. Naopak dopravní dostupnost zejména oblastí na Žluticku a Podbořansku negativně ovlivňuje přítomnost vojenského újezdu Hradiště.

Zcela opačně lze hodnotit dopravní dostupnost veřejnou dopravou, která je z mnoha důvodů velice komplikovaná. Porovnáme-li nejdříve časovou dostupnost, tak zatímco automobilovou dopravou je do 60 minut dostupná většina zkoumaného území, veřejnou dopravou je do 60 minut dostupné minimum území, do 120 minut je to pak přibližně 60 % území z Plzně, Karlových Varů a Rakovníka a přibližně 30 % z Chomutova a Loun. Tato situace je navíc platná pro pracovní dny. O víkendových dnech je situace ještě horší. Zásadní je pak fakt, že nejdůležitějším dopravním prostředkem je zde vlak. Pokud do místa vede železniční trať, lze se do takového místa dostat ještě poměrně snadno. Místa mimo železniční trať jsou pak dosažitelná mnohem komplikovaněji. Často je nutné přestupovat mezi spoji. Největším problémem ovšem je, že značné množství míst není veřejnou dopravou dostupných vůbec. V pracovní dny se jedná přibližně o čtvrtinu sídel, ale o víkendových dnech je to až 70 % všech sídel, tedy prakticky všechna sídla mimo železniční trať. Z toho je patrné, že veřejná doprava je přizpůsobena místním obyvatelům a cestovní ruch při plánování veřejné dopravy nehraje roli. Zejména u autobusové dopravy je patrný také vliv krajských hranic. Jednotlivé spoje zpravidla nepřekračují krajské hranice.

Nelze předpokládat, že se stav veřejné dopravy do budoucnalepší. V posledních letech dochází k omezování počtu spojů a lze předpokládat, že tento trend bude spíše pokračovat, než že by tomu bylo naopak. Tento fakt je patrný z výpovědí některých aktérů a na základě vlastního terénního šetření, ale o rušení či omezení spojů v periferních oblastech v souvislosti s krajskými hranicemi a tím způsobené změně v organizaci prostoru píše také *HAMPL (2007)* či *PILEČEK (2013)*. Význam cestovního ruchu na regionální úrovni rozhodně nepostačuje tomu, aby se vyplatilo pro účely turistů organizovat nové spoje, byť třeba jen v letním období. Většina turistů v současnosti pro své cesty využívá vlastní automobil, a proto pro ně stav veřejné dopravy není zásadní, nicméně skupiny obyvatel, které z jakéhokoliv důvodu nemohou vlastní automobil využít jsou stavem veřejné dopravy znevýhodněné. Na druhou stranu z rozhovorů a terénního šetření je též patrné, že pro aktivity spojené s pěší turistikou či cykloturistikou je ve většině případů dostačující stav železniční dopravy.

Na základě veřejné databáze Českého statistického úřadu víme, že ve vymezeném zkoumaném území se nachází celkem 44 hromadných ubytovacích zařízení. Nejvíce jich najdeme

v POÚ Kralovice a POÚ Jesenice. Zejména ve větších sídlech jako Kralovice, Žlutice či Podbořany najdeme několik penzionů. Významnější část ubytovacích zařízení zejména z hlediska kapacity je orientována do přírody, kde najdeme množství chatových osad, kempů a různých rekreačních středisek. Ve vymezeném zkoumaném území lze identifikovat dvě významné rekreační oblasti s dlouholetou tradicí. Jedná se o lesnatou oblast kolem řeky Střely a Manětínského potoka na rozhraní Manětínska a Kralovicka a o rybníční oblast na Jesenicku. Kromě toho, že do těchto významných rekreačních oblastí je koncentrována významnější část ubytovací kapacity se také můžeme všimnout, že významná část území, jež byla v analýze lokalizačních předpokladů vyhodnocena jako území s vysokým nebo velmi vysokým potenciálem se nachází právě zde.

Nabídka ubytovací kapacity je ve vymezeném zkoumaném území rozhodně dostačující. Je však nutné zmínit, že polovina hromadných ubytovacích zařízení, jež navíc představují většinu ubytovací kapacity mají pouze sezonní provoz. Mimo letní období je tedy nabídka výrazně omezená, což neznamená, že by v tomto období byla nabídka nedostatečná. Tento stav spíše jasně naznačuje, že návštěvnost tohoto regionu má výrazný sezonní charakter. Další otázkou je jaký je stav těchto ubytování a komu je ubytovací kapacita nabízena. Tato otázka směřuje zejména na rekreační střediska, která zpravidla disponují největší kapacitou. Jak bylo zmíněno, mnoho rekreačních středisek zde má dlouholetou tradici a pokud u takových středisek nedošlo k významné rekonstrukci, mohou být dnes již zastaralá. Jejich kapacita je pak často přednostně využívána pro školy v přírodě, dětské tábory či sportovní soustředění. Některá zařízení jsou majetkem konkrétních podniků a využívána pro rekreaci jejich zaměstnanců a rodinných příslušníků. Hovoříme zde tedy o vázaném cestovním ruchu. Pro ostatní turisty tak může být skutečná nabídka ubytovacích kapacit nižší. Nelze ale říci, že přednostní nabízení ubytování konkrétním skupinám je chybou. Jedná se naopak o potenciál, který se v území již desítky let nachází a pro území je jistě přínosem. Pro provozovatele těchto rekreačních zařízení by naopak mělo být výzvou si i nadále udržet zájem těchto pravidelných skupin. Pro širokou veřejnost je i mimo těchto největších ubytování k dispozici řada možností od kempů až po hotely.

Také nabídku stravovacích zařízení lze hodnotit kladně. Ve vymezeném zkoumaném území se dle webových stránek *Firmy.cz* nachází 108 stravovacích zařízení. Téměř polovinu stravovacích zařízení nacházejících se ve vymezeném zkoumaném území tvoří restaurace a nachází se s výjimkou západní části POÚ Manětín libovolně po celém

zkoumaném území. Nicméně výraznější koncentrace restaurací je ve větších sídlech, zatímco hospody a hostince zpravidla s omezeným jídelním lístek najdeme spíše v malých sídlech. Z hlediska počtu stravovacích zařízení je tedy nabídka dostačující. Nemáme ovšem informace o otevírací době či o případném sezonním provozu těchto zařízení, což jsou otázky, na které lze zaměřit další podrobnější výzkum.

Ve vymezeném zkoumaném území se dále nachází 7 informačních center. S výjimkou Podbořan najdeme infocentra v centrech správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem. Další infocentra pak najdeme v oblastech, ve kterých je dle analýzy lokalizačních předpokladů významnější potenciál pro cestovní ruch (plochy s vysokým nebo velmi vysokým potenciálem). Mnoho infocenter plní i jiné funkce než samotnou informační činnost. Koncentraci infocenter lze hodnotit jako dostatečnou. Problémem je pouze POÚ Podbořany, kde infocentrum chybí. Zde se tedy rozhodně nachází možnost ke zlepšení a infocentrum by se alespoň v centru této oblasti mělo nacházet.

Při hodnocení hustoty sítě pěších značených tras bylo zjištěno, že téměř třetina sídel ve vymezeném zkoumaném území má nadprůměrnou hustotu, než je průměr v Česku. Hustota sítě pěších značených tras docela odpovídá výsledkům zjištěným v analýze lokalizačních předpokladů. Ty oblasti, kde byl zaznamenán vyšší potenciál pro cestovní ruch mají tedy zároveň hustotu pěších značených tras. Výjimku tvoří obec Valeč, kde byl zaznamenán vysoký potenciál pro cestovní ruch, ale pěší značené trasy zde chybí, což je zřejmě dáno blízkostí vojenského újezdu Hradiště.

Hustota sítě cyklotras je nižší než hustota sítě pěších značených tras. Systém je ale jinak obdobný. Největší hustota cyklotras je tedy také zaznamenána v těch oblastech, které byly vyhodnoceny jako oblasti s největším potenciálem pro cestovní ruch v rámci vymezeného zkoumaného území. V případě cyklotras to platí i u obce Valeč.

Shrňme-li všechny hodnocené realizační předpoklady dohromady, nelze na základě hodnocení říci, že by realizační faktory byly špatné. Jako velmi špatnou lze ve většině případů hodnotit pouze dopravní dostupnost veřejnou dopravou. Nicméně automobilovou dopravou je vymezené zkoumané území z nejbližších regionálních center snadno dosažitelné. Také ubytovacích a stravovacích zařízení je ve vymezeném zkoumaném území dostatek. Otázkou je ovšem jak jsou tato zařízení dostupná pro potenciální návštěvníky z hlediska kvality či sezónnosti. Zejména v případě ubytovacích zařízení je nabídka zcela odlišná během letního období a po zbytek roku, protože polovina

ubytovacích zařízení zahrnujících většinu kapacity má pouze letní provoz. Nicméně vzhledem k výrazné sezonosti, která byla potvrzena prakticky všemi dotazovanými aktéry během rozhovorů se jeví jako pravděpodobné, že současná nabídka odpovídá současné poptávce. Situace ohledně informačních center a hustoty sítě pěších značených tras a cyklotras pak až na některé výjimky odpovídá zjištěným lokalizačním předpokladům území. V oblastech s vyšším potenciálem je toho tedy pro turisty k dispozici více a v oblastech s nízkým potenciálem je toho k dispozici méně nebo vůbec nic.

Realizační předpoklady vymezeného zkoumaného území tedy nejsou dokonalé, ale jsou na poměrně dobré úrovni. To tedy neodpovídá tvrzení, že potenciál cestovního ruchu v periferním území není často dostatečně využitý kvůli špatným realizačním předpokladům (JANČÁK 2001). Uvažujeme-li tedy na základě vyhodnocení lokalizačních předpokladů, že vymezené zkoumané území potenciálem pro cestovní ruch disponuje a předpokládáme, že tento potenciál není maximálně využitý, je třeba překážky, které tomuto maximálního využití brání hledat jinde než v realizačních faktorech.

Pro doplnění analytické části byly po analýze lokalizačních a realizačních předpokladů provedeny rozhovory s aktéry, kteří v oblasti cestovního ruchu ať již přímo nebo okrajově v rámci zkoumaného území působí. Právě vazba od zúčastněných aktérů měla vést k identifikaci silných stránek vymezeného zkoumaného území, ale také možných problémů, které mohou rozvoj cestovního ruchu ve vymezeném zkoumaném území limitovat.

Vrátíme-li se nejdříve zpět k hodnocení lokalizačních předpokladů, zjišťujeme, že oslovení aktéři při porovnání s jinými lokalitami v Česku hodnotí vymezené zkoumané území převážně jako území s vysokým nebo velmi vysokým potenciálem. Hodnocení je však v tomto případě dosti subjektivní. Podstatnější jsou pak uváděné charakteristiky (silné stránky), které může zkoumané území návštěvníkům nabídnout. Zde se jako nejvýznamnější jeví odlehlost území, což návštěvníkům nabízí klidné prostředí s malým množstvím lidí. Z hlediska potenciálu území je dále podstatné, že většina aktérů si nemyslí, že je v současnosti potenciál dostatečně využitý.

Z hodnocení realizačních faktorů samotnými aktéry pak vyplynuly následující informace. Dopravní dostupnost byla zpravidla hodnocena kladně pouze v lokalitách nacházejících se poblíž hlavních komunikací. V lokalitách, jež se od hlavních komunikací nacházejí dále, již hodnocení tak příznivé nebylo. Častým důvodem byla delší doba jízdy, ale

zmiňován byl i špatný stav komunikací. Při zaměření na veřejnou dopravu je pak hodnocení velmi negativní. Situace je hodnocena kladně pouze v případě lokalit, kterými prochází železniční trať. O špatném stavu veřejné dopravy svědčí i fakt, kdy všichni aktéři uvedli, že obvyklý způsob dopravy jednotlivých návštěvníků je automobil.

Při hodnocení ubytovacích a stravovacích zařízení jsme zmínili, že ačkoliv se nabídka zdá být dostatečná, nabízí se otázky ohledně jejich kvality či provozní doby. Tyto otázky jsou částečně vyřešeny odpověďmi od dotázaných aktérů. Lze říci, že hodnocení stavu ubytovacích a stravovacích zařízení se liší lokalitu od lokality. Kladné hodnocení je zaznamenáno zejména ve větších sídlech díky vyšší nabídce. V některých sídlech s nižší nabídkou je však uvedeno, že to odpovídá poptávce. Při zápornějším hodnocení se pak jako důvody objevila problematická otevírací doba stravovacích zařízení a omezení na letní sezonu zejména v případě ubytovacích zařízení. To je také často v kombinaci s výraznou sezonností zmiňováno jako důvod nedostatečného využití potenciálu území.

Z hodnocení realizačních předpokladů samotnými aktéry tedy narážíme na podobné problémy, které byly zjištěny již analýzou těchto předpokladů. Dále je patrné, že stav realizačních předpokladů je pro každou lokalitu specifický. Je však třeba zmínit, že většina aktérů považuje současný stav realizačních faktorů za výrazně lepší v porovnání se situací před deseti lety.

Zmínili-li jsme, že polovina ubytovacích zařízení zahrnujících většinu kapacity provozovaných pouze během letního období poukazuje na pravděpodobnou výraznou sezonnost a na základě rozhovorů je potvrzeno, že tomu tak skutečně je. Z odpovědí je zcela patrná významná koncentrace návštěvnosti do víkendových dnů a letních měsíců.

Hovoříme-li o významu cestovního ruchu ve vymezeném zkoumaném území zejména na regionální úrovni, pak je vhodné zmínit zjištění, kdy podle oslovených aktérů pochází nejvíce návštěvníků z nejbližších regionů a dále z Prahy.

Oslovení aktéři vnímají ve vymezeném zkoumaném území řadu různých problémů, jež limitují rozvoj cestovního ruchu. Jako nejčastější problém bylo zmiňováno vedení či nezájem obcí. V tomto kontextu lze zmínit, že bylo následně zkoumáno, zda jednotlivé obce ve svých strategických plánech zmiňují rozvoj cestovního ruchu. Jak byly tyto plány zkoumány je blíže popsáno v metodické části (kapitola 3). Bylo zjištěno, že z 60 obcí má pouze 14 z nich strategický plán (resp. byl dostupný na webových stránkách dané obce). V těchto strategických plánech je často jako silná stránka zmíněn přírodní potenciál

či potenciál pro cestovní ruch apod. (např. *OBEC HVOZD 2019, OBEC KOZOJEDY 2017, MĚSTO KOŽLANY 2015, OBEC KRTY 2019, OBEC ŽĎÁR 2019, MĚSTO ŽLUTICE 2009*). Rozvoj cestovního ruchu je pak uveden jako příležitost (např. *OBEC BLATNO 2019, OBEC KOZOJEDY 2017, OBEC KRTY 2019, OBEC POTVOROV 2020, MĚSTO ŽLUTICE 2009*). Nicméně pouze v osmi strategických plánech je pak nějaký konkrétní návrh řešení, jak rozvoje cestovního ruchu dosáhnout. Tyto návrhy jsou však většinou omezeny pouze na budování cyklostezek či odpočívadel podél cest (*OBEC BLATNO 2019, MĚSTO JESENICE 2020, OBEC KOLEŠOV 2014, MĚSTO KOŽLANY 2015, OBEC KRTY 2019*). V některých případech je pak uvedena obnova památek či podpora aktivit cestovního ruchu obecně (*OBEC HVOZD 2019, OBEC POTVOROV 2020, MĚSTO ŽLUTICE 2009*).

Jako další problémy byly oslovenými aktéry kromě realizačních faktorů na některých místech uvedeny také finanční možnosti, malá propagace, chybějící pracovní síla či samotný problém krajských hranic. Problém krajských hranic byl dáván do spojitosti s organizací veřejné dopravy a propagací regionů řízených v rámci těchto správních hranic. V kontextu malé propagace lze doplnit, že potenciální turista nemůže získat ucelené informace na jednom místě. Existují propagační materiály, jež jsou omezeny krajskými hranicemi. Velký problém je, že prakticky neexistují elektronické materiály. Řada míst počítá s tím, že turista se o území dozví až na místě například z infocenter. Někteří aktéři přiznávají, že takto by to fungovat nemělo.

V neposlední řadě bylo zjištěno, že jednotliví aktéři většinou spolupracují na lokální úrovni s podobně zaměřenými aktéry za účelem vzájemné propagace či získání finančních prostředků.

Na základě všech zjištěných informací lze nyní diskutovat možná řešení, jež by mohla přispět k rozvoji cestovního ruchu v tomto území. Z nastíněných problémů se jeví jako jeden z vhodných způsobů řešení lepší propagace území bez ohledu na krajské hranice, ke které by byla zapotřebí hlubší spolupráce mezi jednotlivými aktéry. Narážíme tedy na význam sociálního a lidského kapitálu, kterému je v posledních letech věnována velká pozornost (např. *MAJEROVÁ, KOSTELECKÝ, SÝKORA A KOL. 2011, SÝKORA, MATOUŠEK 2009, PILEČEK 2013*) a v této práci je sociální a lidský kapitál blíže popsán v rozboru literatury (podkapitola 2.1). Aby taková spolupráce efektivně fungovala, bylo by zapotřebí ve zkoumaném území vytipovat aktivní jednotlivce s kladným vztahem k danému území, jež o rozvoj cestovního ruchu, resp. o rozvoj jako takový mají zájem a chtějí se na něm aktivně podílet. Z výpovědí dotazovaných aktérů bylo patrné, že by se takový jednotlivci

měli v území nacházet. Mohli by to být například vedoucí některých spolků nebo osoby, jež mají na starost provoz jednotlivých míst (např. Budíček Vrutek, SOVa Žlutice, Propolis – Pivovar Chříč, infocentrum Rabštejn nad Střelou, Zámek Valeč, Zámek a zámecký pivovar Chyše). Tito jednotlivci by pak svým jednáním mohli motivovat k zapojení další aktéry, jež by měli zájem být součástí plánovaných aktivit, ačkoliv by třeba již nebyli tak aktivní v oblasti plánování aktivit apod. Zde lze ještě doplnit, že ve vymezeném zkoumaném území působí několik dalších spolků, se kterými již třeba rozhovor proveden nebyl, ale aktivně působící aktéři o těchto spolcích ví, jsou s nimi v kontaktu a tyto spolky tak mohou být vedeny dalšími potenciálními aktivními aktéry.

Přítomnost těchto vůdčích osobností, jež by se do aktivit rozvoje cestovního ruchu aktivně zapojily a dokázaly motivovat ke spolupráci další aktéry, se zdá být pro úspěšný rozvoj cestovního ruchu ve vymezeném zkoumaném území nezbytná. Konečně význam vůdčích osobností pro pozitivní rozvoj cestovního ruchu v periferním území uvádí *MOSCARDO (2005)*. Tyto osobnosti jsou zde mimo jiné autorkou popisovány podobně jako v předchozím odstavci, tedy jako osobnosti, jež mají znalosti a nadšení pro cestovní ruch, silné komunitní sítě a schopnost zapojit do rozhodování o cestovním ruchu širokou škálu lidí. Příklady takových osobností lze hledat mezi vedoucími některých spolků nebo osobami, jež mají na starost provoz jednotlivých míst, jak je i s příklady uvedeno v předchozím odstavci. Podobně jak je uvedeno již v podkapitole 2.1 tedy opět narážíme na důležitost kvality lidského a sociálního kapitálu.

V kontextu propagace území jako nástroje pro rozvoj cestovního ruchu je dobré zmínit, že v každém území existují lokality, které jsou navštěvované více a lokality, jež jsou navštěvovány méně. Řadu příkladů samozřejmě najdeme i ve vymezeném zkoumaném území. Například *BIDDULPH (2015)* uvádí, že turisté často mají svůj hlavní cíl cesty, ale během této cesty navštěvují další svým potenciálem méně významné cíle. Jak již bylo uvedeno v rozboru literatury, pro vymezené zkoumané území to znamená, že vzájemná spolupráce a propagace mezi jednotlivými místy může být prospěšná zejména pro tyto méně navštěvované cíle, ale též pro celý region. Zde tedy narážíme na často zmiňovaný problém propagace, která je orientována v rámci krajů, informace tak jsou roztržštěné a turista je nenajde na jednom místě. Pokud by se povedla tato bariéra odstranit a podařil by se vydat propagační materiál mapující všechna významná místa v rámci celého vymezeného zkoumaného území, mohlo by to vést ke zlepšení.

Na tomto místě lze doplnit, jak vypadá propagace vymezeného zkoumaného území v současnosti. V první řadě může být problém, že prakticky neexistují elektronické materiály, kde by se mohl potenciální turista o území něco dozvědět. V řadě případů se vlastně počítá s tím, že turista přijede a teprve na místě (např. v infocentrech) se o území něco dozví, přičemž někteří kritičtější aktéři přiznávají, že takto by to fungovat nemělo.

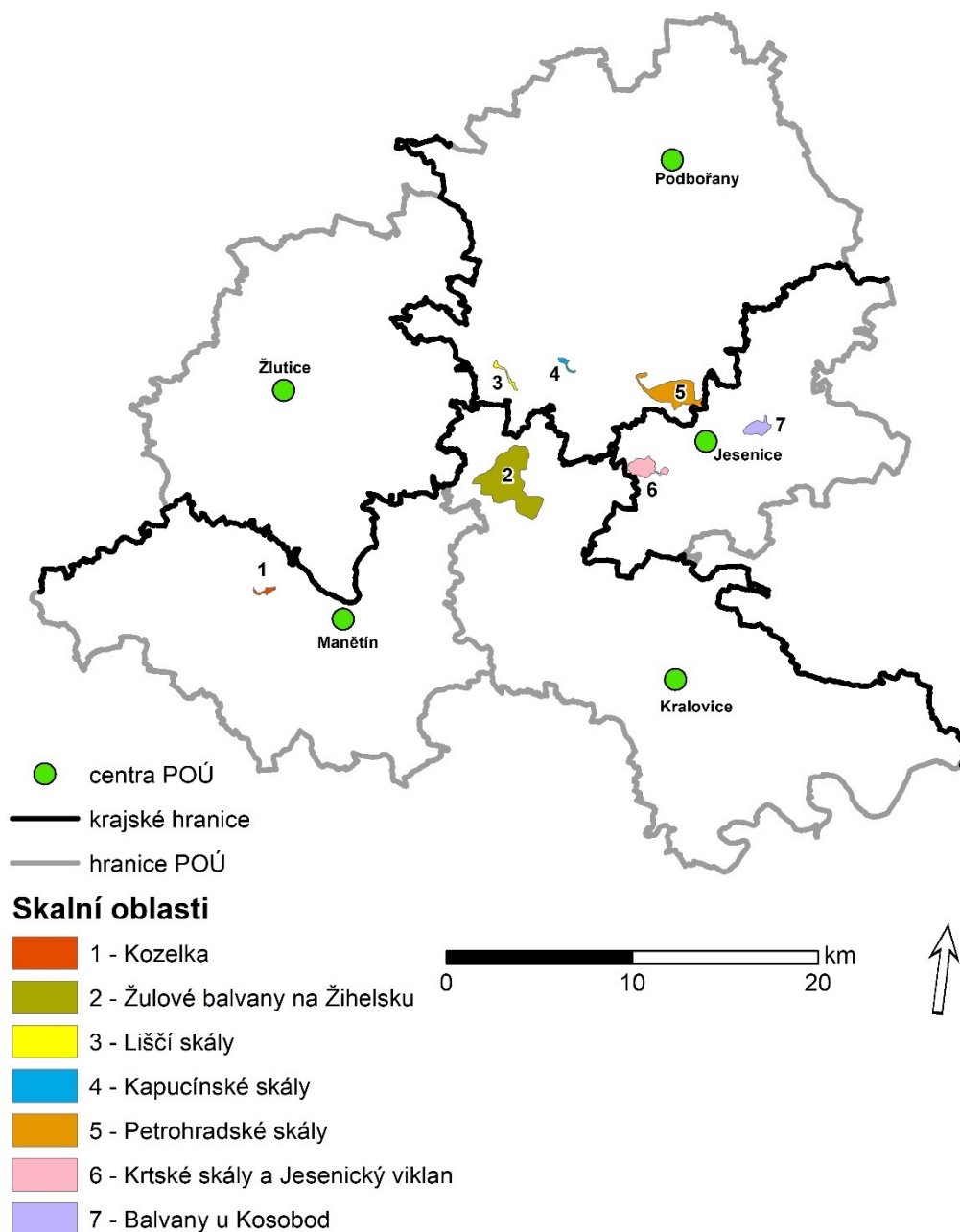
Hovoříme-li o zlepšení propagace území bez ohledu na přítomnost krajských hranic, je vhodné najít některé společné charakteristiky, jež by v rámci propagace vymezeného zkoumaného území mohly být opěrnými body. Na základě analýzy lokalizačních předpokladů se jeví jako vhodné použít skalní útvary jako společnou charakteristiku z přírodního hlediska a barokní památky jako společnou charakteristiku z kulturního hlediska.

Jak bylo uvedeno v analýze lokalizačních předpokladů, ve vymezeném zkoumaném území se nachází několik lokalit s výskytem skalních útvarů. Obrázek 13 zobrazuje nejvýznamnější oblasti s výskytem skalních útvarů. Řadu dalších skalních útvarů lze najít i mimo tyto oblasti. Můžeme vidět, že jednotlivé oblasti se nachází podél krajských hranic a administrativně patří pod různé kraje. Jednotlivé lokality však od sebe nejsou příliš vzdálené a tematicky spolu souvisí. Z toho důvodu by tak společná propagace měla být přínosem. Lze pouze dodat, že kromě Kozelky se ve všech případech jedná o žulové skalní útvary, zatímco Kozelka je vázána na sopečný původ. Na Manětínsku a Žluticku najdeme řadu dalších vrchů sopečného původu, z nichž nejznámější jsou stolové hory Vladař, Chlumská hora a již uvedená Kozelka. Tyto vrchy sopečného původu jsou tak další charakteristikou, kterou lze využít při společné propagaci.

Podobně jako skalní útvary, tak také barokní památky najdeme v mnoha oblastech v rámci vymezeného zkoumaného území. Zpravidla ale slyšíme pouze o barokních památkách severního Plzeňska, přitom v sousedních regionech se také nachází řada významných barokních památek. V rámci vymezeného zkoumaného území nelze hovořit pouze o Manětíně, Rabštejnu nad Střelou či Mariánské Týnici, ale i o Žluticích, Chyši, Valči, Krásném Dvoře a řadě dalších památek. Obrázek 14 zobrazuje vybrané barokní památky v rámci vymezeného zkoumaného území. Můžeme vidět, že baroko není symbolem pouze pro severní Plzeňsko (Manětínsko a Kralovicko), ale pro celé vymezené zkoumané území. Na základě terénního šetření lze ale přiznat, že na severním Plzeňsku se nachází větší množství drobných barokních památek (např. sochy). V neposlední řadě je vhodné uvést,

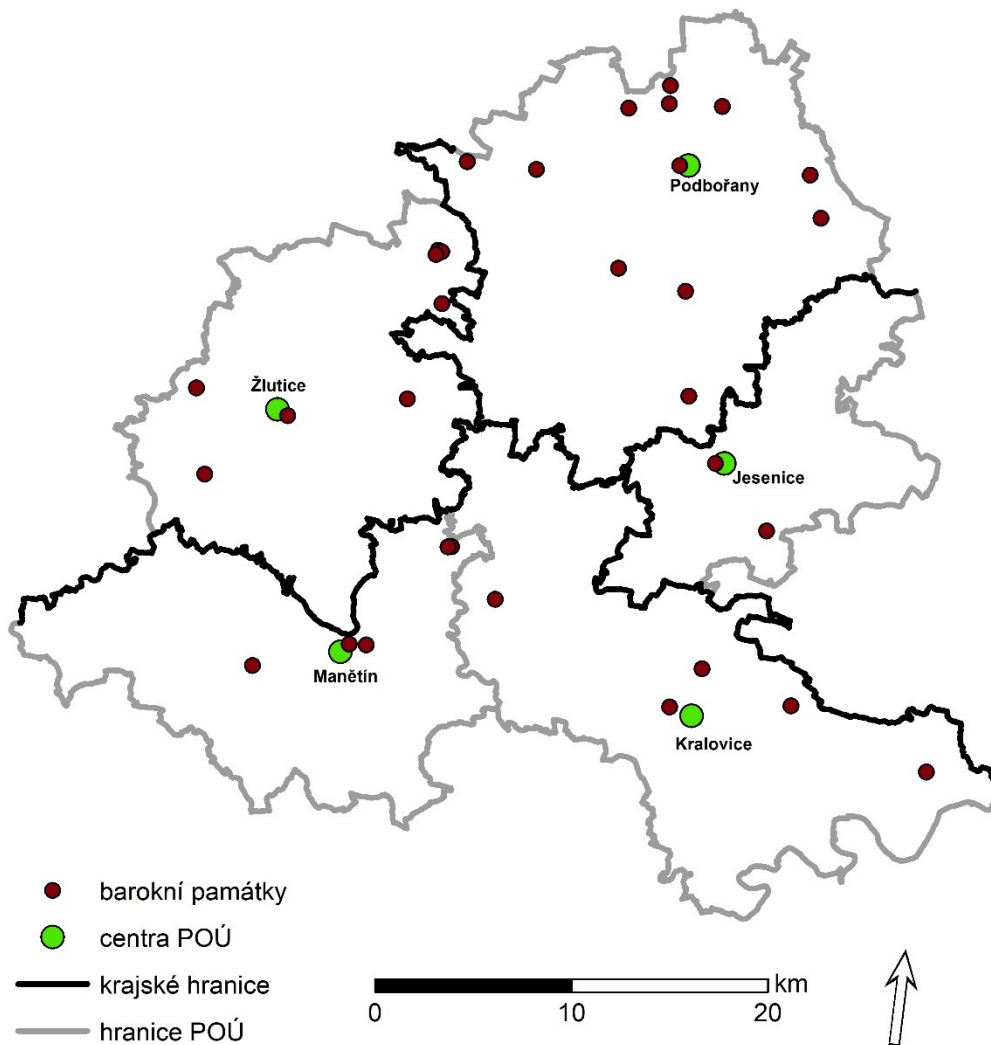
že některé památky nejsou ryze barokní, ale mohou obsahovat prvky více slohů (např. zámek Chyš, zámek Štědrá). Ve vymezeném zkoumaném území se navíc dále nachází řada významných památek, jež sice nejsou barokní (např. zámek Nečtiny), ale při propagaci kulturních památek by se na ně nemělo zapomenout. Baroko je tedy významný společný prvek, ale není nutné se omezit pouze na něj.

Obrázek 13: Nejvýznamnější oblasti s výskytem skalních útvarů ve vymezeném zkoumaném území



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2018, Geoportál ČÚZK 2019 a Seznam.cz, a. s. 2018

Obrázek 14: Vybrané barokní památky ve vymezeném zkoumaném území



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2018, Geoportál ČÚZK 2019 a Seznam.cz, a. s. 2018

Kromě samotné propagace jednotlivých atraktivit lze uplatnit i dříve uvedený princip, kdy z jednoho konkrétního více navštěvovaného místa budou turisté motivováni k poznávání okolí například formou jednodenních výletů do přírody. Tento princip popisuje s odkazem na další autory KAUPPILA, SAARINEN, LEINONEN (2009).

Motivace turistů k navštěvování i méně známých lokalit, kde dosud není návštěvnost tak výrazná se jeví jako vhodný způsob, jak využít dosud nevyužitý potenciál cestovního ruchu. Tento způsob je navíc vhodný i z hlediska udržitelného cestovního ruchu. Zmíňme například zkušenost z Rabštejna nad Střelou, jenž představuje jedno ze známějších míst v rámci vymezeného zkoumaného území, kde bylo uvedeno, že potenciál tohoto území již z hlediska návštěvnosti využitý je. Jedná se ovšem pouze o situaci v letním období.

Problém sezonnosti je ve vymezeném zkoumaném území velmi významný. Mělo by tak být snahou motivovat turisty k návštěvě i v jiném období než pouze v létě, kde je v současnosti potenciál značně nevyužitý. Je ovšem jasné, že se jedná o velmi složitý úkol. Jak bylo zmíněno, zejména nabídka ubytovacích zařízení je významně přizpůsobena sezonnímu charakteru návštěvnosti. Turistická infrastruktura je tedy mimo letní období velmi omezená, což může potenciálního návštěvníka přimět, aby dal přednost návštěvě v letním období.

Nejčastěji zmiňovaným problémem bylo vedení či nezájem obcí. Také tato problematika je velice obtížná. V první řadě je nutné zmínit, že starostové jednotlivých obcí se zde většinou starají o veškeré záležitosti v obci. Cestovní ruch je tedy možná právě z tohoto důvodu často na okraji zájmu. Aby bylo možné se cestovnímu ruchu více věnovat, bylo by potřeba, aby na to obec nebo sdružení obcí mělo zaměřeného člověka. Na to ovšem obvykle chybí finance.

Ze zjištěné situace se tedy zdá, že vedení obcí v rámci vymezeného zkoumaného území mnohdy není přesvědčeno, že by rozvoj cestovního ruchu mohl mít pro jejich obce nějaký význam. Situace by se mohla zlepšit již zmíněným způsobem spolupráce mezi aktéry působících v cestovním ruchu. Pokud bude v rámci území fungovat efektivní spolupráce a podaří se obce přesvědčit, že nastavený systém může být pro ně přínosný, mohlo by to vést ke změně. Zde se můžeme dostat do problému, kdy podmínkou k efektivní spolupráci může být podpora ze strany vedení obcí, čímž bychom se dostali do začarovaného kruhu. Ještě zásadnější je si však uvědomit, že jde především o rozvoj na regionální úrovni a takto k tomu přistupovat. Je možné, že jednotliví starostové obcí mají od cestovního ruchu přílišná očekávání. Právě na tato přílišná očekávání, jež vedou k negativním výsledkům v oblasti rozvoje cestovního ruchu v periferním území upozorňuje *MOSCARDO (2005)*. Názor některých oslovených aktérů je takový, že většina obcí si neuvědomuje, že z cestovního ruchu plyne řada benefitů a s rozvojem cestovního ruchu mají spojené spíše negativní efekty. Je tedy nutné ujasnit si představy, čeho obě strany, jak aktéři v oblasti cestovního ruchu, tak vedení obcí, chtějí dosáhnout a nastavit si reálné cíle. Problém koordinace zájmů veřejného a soukromého sektoru je zmiňován stejnou autorkou *MOSCARDO (2005)* a spolu s významem místní správy v oblasti rozvoje cestovního ruchu v periferním území a konkrétními příklady je tato problematika popisována v rozboru literatury (podkapitola 2.6).

Také problém krajských hranic je dosti složitý. Zde se opět jako prvotní bod jeví odstranit vnímání těchto hranic na lokální úrovni zapojením a spoluprací jednotlivých aktérů. Příslušnost k různým krajům pak může být problematická například při snaze spolupracovat s krajskými institucemi například za účelem získání finančních prostředků. Zde může hrát roli samotná perifernost území a dále zapojení aktérů působících mimo hranice daného kraje. Problémy spojené s vytvořením vhodného systému rozvoje cestovního ruchu v periferním území vlivem rozdělení do několika správních území, kdy regiony cestovního ruchu jsou vymezeny v rámci těchto správních území popisuje také *VASVARI, MARTONNÉ (2015)*. Nicméně při společném vystupování s jasnou vizí, jak dospět k úspěšnému rozvoji cestovního ruchu, která bude pro jednotlivé kraje atraktivní se může stát, že kraje budou mít zájem společné působení jednotlivých aktérů navzdory působení i mimo krajské hranice podpořit. Samozřejmě existuje i varianta, že k takto pozitivnímu scénáři nemusí dojít, je ale zcela jisté, že pokud má k nějaké takové podpoře dojít, první krok musí provést samotní aktéři. V žádném případě tomu nebude naopak. V rámci dotčených krajů vymezené zkoumané území z hlediska cestovního ruchu rozhodně není ve středu zájmu, protože každý kraj disponuje atraktivnějšími lokalitami. Z toho důvodu je opět důležité myslet a mít stanoveno čeho by se mělo rozvojem cestovního ruchu ve vymezeném zkoumaném území dosáhnout. Závěrem lze říci, že ať již bude výsledek jakýkoliv, problém krajských hranic nelze zcela odstranit. *GÁBOR (2004)* na příkladu vnitřní periferie v regionu střední Tisza v Maďarsku uvádí, že cestovní ruch se v tomto regionu úspěšně rozvíjí, ale vlivem přítomnosti administrativních hranic není zde přítomný rozvojový potenciál využitý maximálně. Otázkou tedy je, do jaké míry lze problémy krajských hranic eliminovat, aby tento efekt rozvoj cestovního ruchu limitoval co nejméně.

8 Závěr

Diplomová práce měla jeden hlavní cíl, kterým bylo navržení konkrétního řešení, které by přispělo k rozvoji cestovního ruchu v oblastech Kralovicka, Manětínska, Žluticka, Jesenicka a Podbořanska. Pro splnění tohoto cíle byly definovány ještě dva dílčí cíle, jimiž byly zhodnocení potenciálu cestovního ruchu v oblastech Kralovicka, Manětínska, Žluticka, Jesenicka a Podbořanska a posouzení aktuálního stavu využití potenciálu pro cestovní ruch ve sledované oblasti. Před plněním samotných cílů bylo nejdříve provedeno vymezení zkoumaného území podle správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem a následně byl proveden rozbor literatury. Tato část byla věnována problematice rozvoje, periferie, venkova, venkovského cestovního ruchu a rozvoje a potenciálu cestovního ruchu v periferním území. Kromě vysvětlení této problematiky byl v kontextu se zkoumaným územím proveden také rozbor vybraných prací věnujících se periferním nebo venkovským oblastem a dále prací zaměřených na cestovní ruch v periferních oblastech.

Pro splnění prvního dílčího cíle, zhodnocení potenciálu cestovního ruchu v oblastech Kralovicka, Manětínska, Žluticka, Jesenicka a Podbořanska, byla provedena analýza lokalizačních a realizačních předpokladů. Analýza lokalizačních předpokladů byla rozdělena na přírodní a kulturní potenciál, jejichž sečtením je získán celkový potenciál území. Zjištěné výsledky jsou prezentovány za pomoci mapových výstupů a tabulek. S touto analýzou byly spojeny dvě výzkumné otázky: „*Které části území a proč jsou nejvíce atraktivní a které nejméně?*“ „*Ve kterých oblastech převažuje hlavně přírodní potenciál cestovního ruchu a ve kterých kulturní potenciál?*“ Z výsledků je patrné, že celkový potenciál je zpravidla tvořen zejména přírodní složkou. Nejvíce atraktivní jsou tak zejména ty oblasti, které mají větší přírodní bohatství (např. údolí řeky Střely, oblasti se skalními útvary či stolové hory). Nelze ale opomenout některá sídla s množstvím kulturních atraktivit. Taková sídla, na jejichž území je často zámek, ale i řada dalších památek patří též mezi nejatraktivnější lokality (např. Manětín, Rabšten nad Střelou, Valeč, Žlutice). Nejméně atraktivní jsou pak zemědělské oblasti. Lze uvést například POÚ Podbořany, což je zemědělsky významný region s výrazně nižší lesnatostí a velmi nevýraznou výškovou členitostí. Přírodní potenciál cestovního ruchu je často významně koncentrován do těch nejdlejších lokalit. Území s vysokým nebo velmi vysokým potenciálem je tak v mnohých případech významněji orientováno podél krajských hranic. Kulturní potenciál je pak koncentrován do významnějších center v rámci vymezeného

zkoumaného území nebo do center, která měla významnou roli v minulosti. Rozdíly mezi jednotlivými POÚ jsou malé.

Analýza realizačních předpokladů byla zaměřena na hodnocení dopravní dostupnosti, přítomnosti ubytovacích zařízení, stravovacích zařízení a infocenter a hustotu sítě pěších značených tras a cyklotras. Výsledky jsou též prezentovány za užitím mapových výstupů a tabulek. S analýzou realizačních faktorů byly spojeny další dvě výzkumné otázky: „*Jaký je současný stav doprovodné infrastruktury související s cestovním ruchem?*“ „*Jak a proč se liší výsledky mezi jednotlivými zkoumanými podoblastmi?*“ Současný stav doprovodné infrastruktury je hodnocen poměrně kladně. Kladně je hodnocena dostupnost automobilové dopravy díky rychlé dosažitelnosti z nejbližších okresních měst, což je z hlediska uvažovaného rozvoje na regionální úrovni zásadní. Potenciál navíc představuje plánovaná dálnice D6. Špatně je naopak hodnocen stav veřejné dopravy. Stav ubytovacích a stravovacích zařízení je hodnocen kladně z hlediska jejich přítomnosti. Je zde ale několik otázek spojených se sezonností či kvalitou, které jsou zde nastíněny a lze se na ně zaměřit navazujícím výzkumem. Stav zbývajících hodnocených realizačních předpokladů je též hodnocen pozitivně, kdy je uvedeno, že nabídka odpovídá zjištěným lokalizačním předpokladům území. Rozdíly mezi jednotlivými zkoumanými podoblastmi jsou v případě dostupnosti automobilovou dopravou dány téměř výhradně vzdáleností od jednotlivých center. Ostatní faktory se projevují minimálně. Lze z nich ale zmínit alespoň vliv vojenského újezdu Hradiště v případě přilehlých obcí. V případě veřejné dopravy jsou rozdíly jasně dány přítomností krajských administrativních hranic. Přítomnost ubytovacích zařízení souvisí s lokalizačními předpoklady. Nejvíce ubytovacích zařízení je lokalizováno do oblastí s největším potenciálem, jež jsou tradičními rekreačními oblastmi. Řada těchto zařízení je ale pouze sezonního charakteru, protože se jedná téměř výhradně o letní rekreaci. Přítomnost stravovacích zařízení je naopak přizpůsobena zejména poptávce ze strany místních obyvatel. Rozdíly mezi jednotlivými podoblastmi tak nejsou evidentní. V případě ostatních zkoumaných realizačních předpokladů již bylo uvedeno, že rozdíly jsou dány lokalizačními předpoklady.

Pro splnění druhého dílčího cíle, posouzení aktuálního stavu využití potenciálu pro cestovní ruch v oblastech Kralovicka, Manětínska, Žluticka, Jesenicka a Podbořanska, byly provedeny rozhovory s aktéry, kteří v oblasti cestovního ruchu ať již přímo nebo okrajově v rámci zkoumaného území působí. Na rozhovory byly předem připravené otázky. Získané odpovědi byly poté dále analyzovány a výsledky interpretovány.

S druhým dílčím cílem byly spojeny tyto výzkumné otázky: „Do jaké míry je v současnosti využit potenciál cestovního ruchu ve zkoumaném území?“ „Které faktory a proč pozitivně ovlivňují nebo mohou ovlivnit rozvoj cestovního ruchu ve zkoumaném území a které naopak jsou nebo mohou být bariérou/limitují rozvoj cestovního ruchu ve zkoumaném území?“ Z výsledků rozhovorů je patrné, že potenciál cestovního ruchu není v současnosti dostatečně využitý. Míra využití se pak liší. Ve zkoumaném území je velmi výrazná sezonnost. Pro všechna místa je tak společné nevyužití potenciálu mimo letní sezonu. Naopak během letní sezony je v některých případech vnímáno, že je potenciál prakticky využitý. Jako pozitivní faktor, jenž může ovlivnit rozvoj cestovního ruchu jsou jednoznačně vnímány lokalizační předpoklady. Za silnou stránku je též považována samotná perifernost území z hlediska odlehlosti, menšího množství lidí a s tím spojeným klidem. Naopak jako faktory, jež limitují rozvoj cestovního ruchu ve zkoumaném území, byly identifikovány nezáměr či vedení obcí, propagace nebo samotné krajské hranice, ale i řada dalších faktorů. V případě vedení obcí je aktéry často uváděno, že cestovní ruch je na pokraji jejich zájmu. Problém propagace je dáván do souvislosti s krajskou příslušností. Problém samotných krajských hranic je pak nejčastěji dáván do kontextu s horší dostupností například z pohledu organizace veřejné dopravy v rámci krajů.

Po splnění těchto dvou dílčích cílů bylo možné přistoupit k diskusi zjištěných výsledků a na základě nich diskutovat možná řešení, jež by mohla přispět k rozvoji cestovního ruchu v tomto území. Jako jedna možnost řešení je uvedena lepší propagace území bez ohledu na krajské hranice, ke které by byla zapotřebí hlubší spolupráce mezi jednotlivými aktéry. Jak tohoto řešení dosáhnout je pak dále komentováno. Zde je zmíněno jako klíčové nalezení aktivních jednotlivců s kladným vztahem k danému území, jež o rozvoj cestovního ruchu, resp. o rozvoj jako takový mají zájem a chtějí se na něm aktivně podílet. V souvislosti s nezájmem o rozvoj cestovního ruchu ze strany obcí je uvedeno, že jednotliví aktéři by se měli pokusit aktivní spoluprací obce přesvědčit, že podpora cestovního ruchu na regionální úrovni má význam. Podobné je to i v kontextu problematiky krajských hranic a s tím souvisejícím postojem vůči krajským institucím. V závěru je uvedeno, že ani aktivní spolupráce jednotlivých aktérů s reálnou vizí o rozvoji cestovního ruchu ve vymezeném zkoumaném území nemusí ať již obce nebo krajské instituce přesvědčit k podpoře těchto aktivit, ale je zcela jisté, že pokud má k nějaké

takové podpoře dojít, první krok musí provést samotní aktéři. V žádném případě tomu nebude naopak.

V závěru této práce můžeme říci, že všechny stanovené cíle byly splněny. Je vhodné uvést, že na práci je možné navázat dalšími výzkumy. Nabízí se možnost provedení podrobnější analýzy realizačních faktorů, jak je v práci několikrát uvedeno. Stejně tak je možné provést dotazníkové šetření mezi návštěvníky tohoto území a identifikovat tak jejich motivace pro návštěvu tohoto území. Podobně lze provést dotazníkové šetření mezi místními obyvateli a zjistit jejich postoje k možnostem rozvoje cestovního ruchu ve vymezeném zkoumaném území. V neposlední řadě je možné za účelem analýzy potenciálu cestovního ruchu podobně provedený výzkum zaměřit na jiné území s podobným charakterem.

Seznam použité literatury

- BERNARD, J., ed. (2010): Endogenní rozvojové potenciály malých obcí a místní samospráva. Sociologické studie / Sociological Studies, 10:1, Praha, 126 s.
- BERNARD, J. (2011): Endogenní rozvojové potenciály malých venkovských obcí – obtížné hledání a měření jejich vlivu. Sociologický časopis, 47 (4), 745–775.
- BERNARD, J. (2012): Prostorové vzorce rozvinutosti venkovských obcí Česka. Geografie, 117 (1), 72–94.
- BERNARD, J., ŠIMON, M. (2017): Vnitřní periferie v Česku: Multidimenzionalita sociálního vyloučení ve venkovských oblastech. Sociologický časopis / Czech Sociological Review, 53 (1), 3–28.
- BIDDULPH, R. (2015): Limits to mass tourism's effects in rural peripheries. Annals of Tourism Research, 50 (1), 98–112.
- BÍNA, J. (2002): Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky. Urbanismus a územní rozvoj. 5 (1), 2–11.
- BINEK, J. a kol. (2007): Venkovský prostor a jeho oživení. Georgetown, Brno, 140 s.
- BINEK, J. a kol. (2009): Synergie ve venkovském prostoru: Aktéři a nástroje rozvoje venkova. GaREP spol. s r.o., Brno, 95 s.
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2002): Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace. UK v Praze, Nakladatelství Karolinum, Praha, 211 s.
- BROWN, F., HALL, D. (2000): Tourism in Peripheral Areas: Case Studies. Channel View Publications, 152 s.
- ČERMÁK, L. (2005): Hodnocení vztahu dopravní dostupnosti a exponovanosti území. In: NOVOTNÁ, M. (ed.): Problémy periferních oblastí. UK v Praze, PpF, KSGRR, Praha, 44–52.
- GÁBOR, M. (2004): Tourism on the inner periphery: a study of Tiszazug from the geographical viewpoint. Földrajzi Értesítő, 53 (3–4), 247–268.
- HALKIER, H., MÜLLER, D., GONCHAROVA, N., A KOL. (2019): Destination development in Western Siberia: tourism governance and evolutionary economic geography. Tourism Geographies, 21 (2), 261–283.

HAMPL, M. (2007): Regionální diferenciace současného socioekonomického vývoje v České republice. Sociologický časopis / Czech Sociological Review, 43 (5), 889–910.

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

HAVLÍČEK, T., CHROMÝ, P., JANČÁK, V., MARADA, M. (2005): Vybrané teoreticko-metodologické aspekty a trendy geografického výzkumu periferních oblastí. In: NOVOTNÁ, M. (ed.): Problémy periferních oblastí. UK v Praze, PřF, KSGRR, Praha, 6–24.

HORÁKOVÁ, D., FIALOVÁ, D. (2014): Transformace venkova: turismus jako forma rozvoje. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 398 s.

CHROMÝ, P., JANČÁK, V., MARADA, M., HAVLÍČEK T. (2011): Venkov – žitý prostor: regionální diferenciace percepce venkova představiteli venkovských obcí v Česku. Geografie, 116 (1), 23–45.

JANČÁK, V. (2001): Příspěvek ke geografickému výzkumu periferních oblastí na mikroregionální úrovni. Geografie, 106 (1), 26–35.

JANČÁK, V., CHROMÝ, P., MARADA, M., HAVLÍČEK, T., VONDRÁČKOVÁ, P. (2010): Sociální kapitál jako faktor rozvoje periferních oblastí: analýza vybraných složek sociálního kapitálu v typově odlišných periferiích Česka. Geografie, 115 (2), 207–222.

JEŘÁBEK, M. (2005): Subjektivní vnímání území mezi Kozákovem a Troskami In: NOVOTNÁ, M. (ed.): Problémy periferních oblastí. UK v Praze, PřF, KSGRR, Praha, 109–117.

KAUPPILA, P., SAARINEN, J., LEINONEN, R. (2009): Sustainable Tourism Planning and Regional Development in Peripheries: A Nordic View. Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, 9 (4), 424–435.

KOPP, J. (2005): Polarizace vývoje krajiny na periférii Plzeňské aglomerace In: NOVOTNÁ, M. (ed.): Problémy periferních oblastí. UK v Praze, PřF, KSGRR, Praha, 92–99.

KULDOVÁ, S. (2005): Podbořansko - „nová“ či „klasická“ periferie? In: NOVOTNÁ, M. (ed.): Problémy periferních oblastí. UK v Praze, PřF, KSGRR, Praha, 100–108.

- KŮSOVÁ, T. (2013): Volný čas a sociální kapitál: prostorová diferenciacie spolkové aktivity v Česku. *Geografie*, 118 (4), 372–391.
- MARADA, M. (2001): Vymezení periferních oblastí Česka a studium jejich znaků pomocí statistické analýzy. *Geografie*, 106 (1), 12–25.
- MAJEROVÁ, V., KOSTELECKÝ, T., SÝKORA, L. a kol. (2011): Sociální kapitál a rozvoj regionu. Příklad Kraje Vysočina. Grada Publishing a.s., Praha, 224 s.
- MAŘÍKOVÁ, P. (2006): Kde je venkov? Vymezení hranic venkova v podmínkách ČR. In: MAJEROVÁ, V. (ed.): *Venkov je náš svět. Countryside – our world*. Sborník příspěvků z mezinárodní konference, Český Krumlov, 13. 3. 2006. ČZU, PEF, Praha, 420–432.
- MOSCARDO, G. (2005): Peripheral Tourism Development: Challenges, Issues and Success Factors. *Tourism Recreation Research*, 30 (1), 27–43.
- MUSIL, J., MÜLLER, J. (2006): Vnitřní periferie České republiky, sociální soudržnost a sociální vyloučení. UK v Praze, FSV, CESES, Praha, 52 s.
- NOVOTNÁ, M. (2014): Geografické informační systémy v humánní geografii. Západočeská univerzita, Plzeň, 101 s.
- NOVOTNÁ, M. (2005): Ohodnocení geografického potenciálu pro cestovní ruch v Plzeňském kraji. In: DOKOUPIL, J. (ed.): *Rozvojový potenciál Plzeňského kraje*. Západočeská univerzita, Plzeň, 198 s.
- PERLÍN, R., KUČERA, Z., KUČEROVÁ, S. (2010): Typologie venkovského prostoru Česka. *Geografie*, 115 (2), 161–187.
- PETR, O. (2012): Venkovský cestovní ruch v kontextu rozvoje českého venkova. *Czech Journal of Tourism*, 1 (2), 135–155.
- PILEČEK, J. (2013): Sociální a lidský kapitál jako faktor rozvoje periferních oblastí Česka. Disertační práce, UK v Praze, PŘF, KSGRR, Praha, 136 s.
- PILEČEK, R. (2018): Nová komparativní metoda hodnocení potenciálu cestovního ruchu: příklad Gruzie, Izraele a Kypru. Bakalářská práce. UK v Praze, PŘF, KSGRR, Praha.
- PUTNAM, R. (1993): *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*. Princeton University Press, Princeton.

SALVATORE, R., CHIODO, E., FANTINI, A. (2018): Tourism transition in peripheral rural areas: Theories, issues and strategies. *Annals of Tourism Research*, 68, 41–51.

SÝKORA, L., MATOUŠEK, R. (2009): Sociální kapitál a teritorialita sociálních sítí. In: Lipský, Z., Popková, K., Poštolka, V., Šmída, J. (ed.): *Geodny Liberec 2008: výroční mezinárodní konference České geografické společnosti, sborník příspěvků*. Technická univerzita v Liberci, Liberec, 50–56.

VAISHAR, A. a kol. (2008): *Geografie malých měst a jejich úloha v systému osídlení*. Ústav geoniky AV ČR, v.v.i, Brno, 108 s.

VASVARI, M., MARTONNÉ, K. (2015): Difficulties of the tourism development in the middle Tisza (Tisa) region, Hungary. *Studia UBB Geographia*, 55 (1), 145–156.

VYSTOUPIL, J., ŠAUER, M. (2011): *Geografie cestovního ruchu České republiky*. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 315 s.

ZELENKA, J., PÁSKOVÁ, M. (2012): *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Dopln. 2. vyd., Linde, Praha, 735 s., 33 s.

Elektronické zdroje

AOPK ČR (2006–2019). Portál Informačního systému ochrany přírody

https://portal.nature.cz/publik_syst/ctihtmlpage.php?what=6142&nabidka=rozbalitModul%20&modulID=463 (cit. 15.8.2019)

ARCDATA PRAHA s.r.o. (2018). ArcČR 500

<https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500/> (cit. 12.12.2018).

Český statistický úřad (2020). Hosté a přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních

<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&skupId=1330&z=T&f=TABULKA&katalog=31743&pvo=CRU03&pvo=CRU03&str=v282> (cit. 3.3.2020)

Český statistický úřad (2019a). Hromadná ubytovací zařízení České republiky

<https://vdb.czso.cz/huz/index.jsp> (cit. 27.7.2019)

Český statistický úřad (2019b). Metodické vysvětlivky https://www.czso.cz/csu/czso/9205-06-k_31_12_2005-metodicke_vysvetlivky (cit. 27.7.2019)

Firmy.cz (2019). Restaurační a pohostinské služby <https://www.firmy.cz/Restauracni-a-pohostinske-sluzby> (cit. 4.8.2019)

Geoportál ČÚZK (2019). Prohlížeč služba WMS – ZM 50

[https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(mh4hpdenwxeh35ztomfy3ugd\)\)/Default.aspx?menu=3117&mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZK-WMS-ZM50-P&metadataXSL=metadata.sluzba](https://geoportal.cuzk.cz/(S(mh4hpdenwxeh35ztomfy3ugd))/Default.aspx?menu=3117&mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZK-WMS-ZM50-P&metadataXSL=metadata.sluzba) (cit.15.8.2019)

Geoportál ČÚZK (2020). WMS – Přehledové mapy ČR

http://geoportal.cuzk.cz/WMS_PREHLEDKY/WMSservice.aspx (cit.12.4.2020)

IDOS Jízdní řády (2019). Vlaky + autobusy

<https://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/> (cit. 13.2.2019)

Obec Blatno (2019). Strategický rozvojový dokument obce Blatno http://www.blatno-lounsko.cz/e_download.php?file=data/multipage/editor/editor-2-20-cs_1.pdf&original=Strategick%C3%BD%20rozvojov%C3%BD%20dokument%20Blatno.pdf

http://www.blatno-lounsko.cz/e_download.php?file=data/multipage/editor/editor-2-20-cs_1.pdf&original=Strategick%C3%BD%20rozvojov%C3%BD%20dokument%20Blatno.pdf

http://www.blatno-lounsko.cz/e_download.php?file=data/multipage/editor/editor-2-20-cs_1.pdf&original=Strategick%C3%BD%20rozvojov%C3%BD%20dokument%20Blatno.pdf (cit. 15.4.2020)

Obec Hvozd (2019). Strategický plán rozvoje obce Hvozd http://www.ou-hvozd.cz/e_download.php?file=data/uredni_deska/obsah339_11.pdf&original=Strategick%C3%BD%20rozvojov%C3%BD%20dokument%20Obce%20Hvozd.pdf (cit. 15.4.2020)

Obec Kolečov (2014). Plán rozvoje obce Kolečov http://www.kolesov.cz/e_download.php?file=data/editor/100cs_2.pdf&original=STRATEGICK%C3%9D++PL%C3%81N+2014-2021.pdf (cit. 15.4.2020)

Obec Kozojedy (2017). Strategický plán rozvoje obce Kozojedy http://www.obeckozojedy.eu/e_download.php?file=data/editor/190cs_1.pdf&original=SKMBT_C25317052210090.pdf (cit. 15.4.2020)

Obec Krty (2019). Plán rozvoje obce Krty 2019 – 2023 <https://www.krty.cz/urad/uredni-deska/plan-rozvoje-obce-krty-2019-2023-27678.html?ftresult=%C3%BAzemn%C3%AD+pl%C3%A1n> (cit. 15.4.2020)

Obec Potvorov (2020). Strategický rozvojový dokument Obec Potvorov 2020–2025 https://www.obec-potvorov.cz/e_download.php?file=data/editor/82cs_1.pdf&original=Potvorov_SRD_fin%C3%A1ln%C3%AD.pdf (cit. 15.4.2020)

Obec Žďár (2019). Rozvojový strategický plán obcí Žďár a Otěvěky 2019-2029 https://www.ouzdar.cz/e_download.php?file=data/uredni_deska/obsah239_3.pdf&original=RSDO%202019-2029%20podepsan%C3%BD.pdf (cit. 15.4.2020)

Město Jesenice (2020). Rozvoj města <https://www.jesenice-ra.cz/mesto/rozvoj-mesta/> (cit. 15.4.2020)

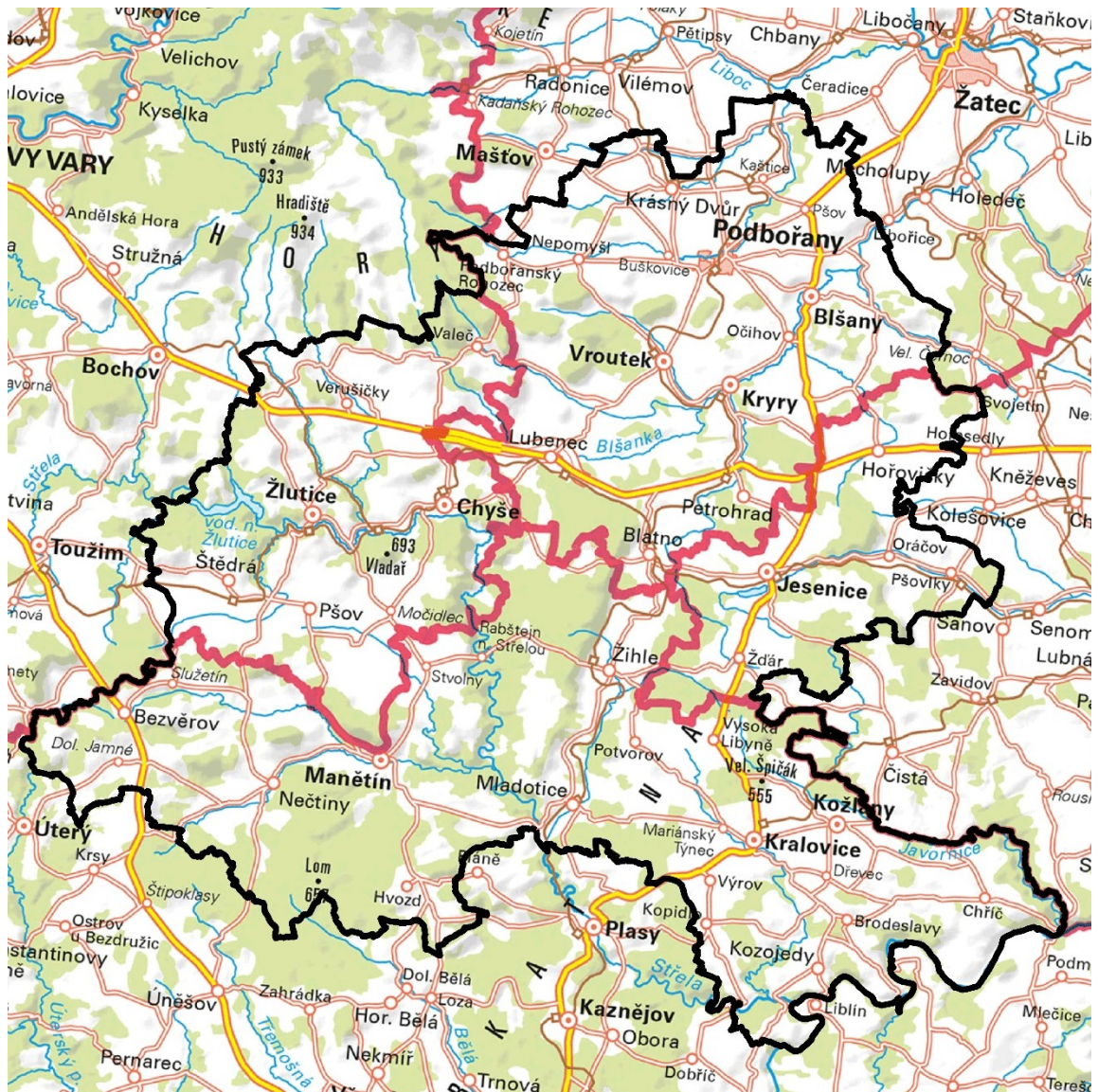
Město Kozlany (2015). Strategický plán rozvoje města https://www.kozlany.cz/e_download.php?file=data/editor/160cs_1.pdf&original=Ko%C5%BElany+-+strategick%C3%BD+pl%C3%A1n+rozvoje+m%C4%9Bsta.pdf (cit. 15.4.2020)

Město Žlutice (2009). Strategický plán <https://www.zlutice.cz/obcan/strategicky-plan.htm> (cit. 15.4.2020)

Seznam.cz, a. s. (2018). Mapový server mapy.cz <http://www.mapy.cz> (cit. 15.11.2018)

Přílohy

Příloha 1: Obecně zeměpisná mapa vymezeného zkoumaného území



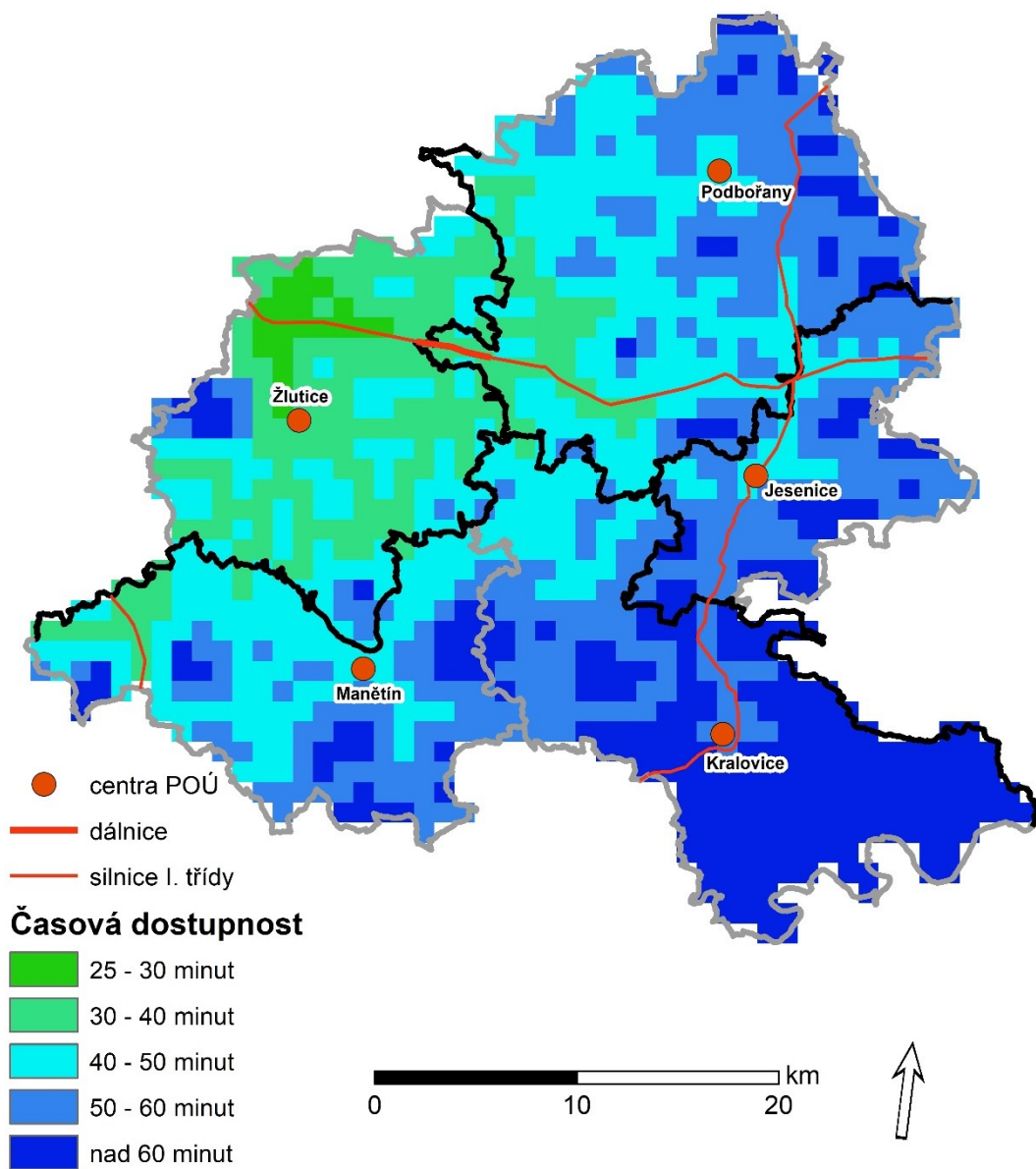
— hranice území

0 10 20 km



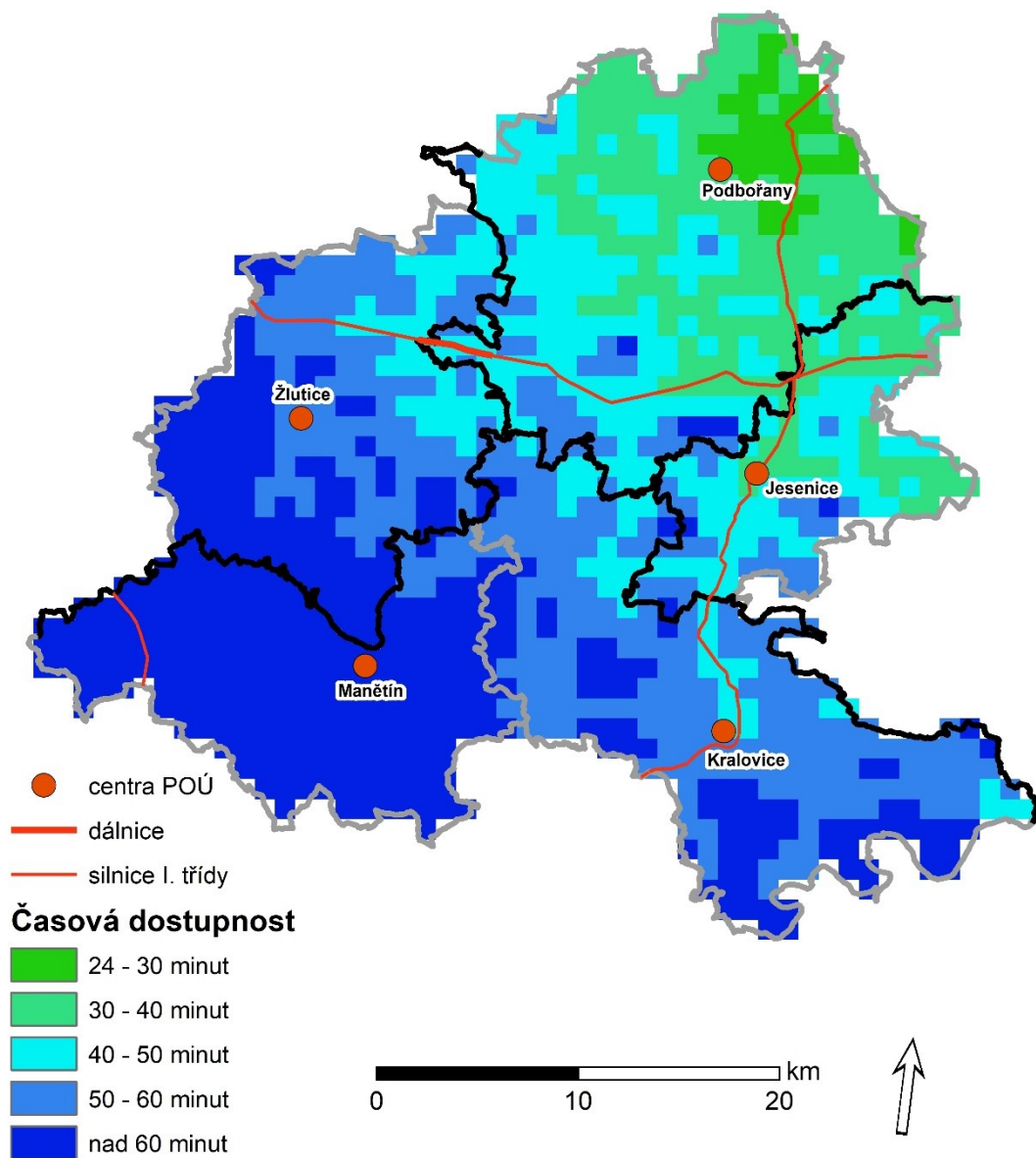
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2018 a Geoportál ČÚZK 2020

Příloha 2: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Karlových Varů do vymezeného zkoumaného území



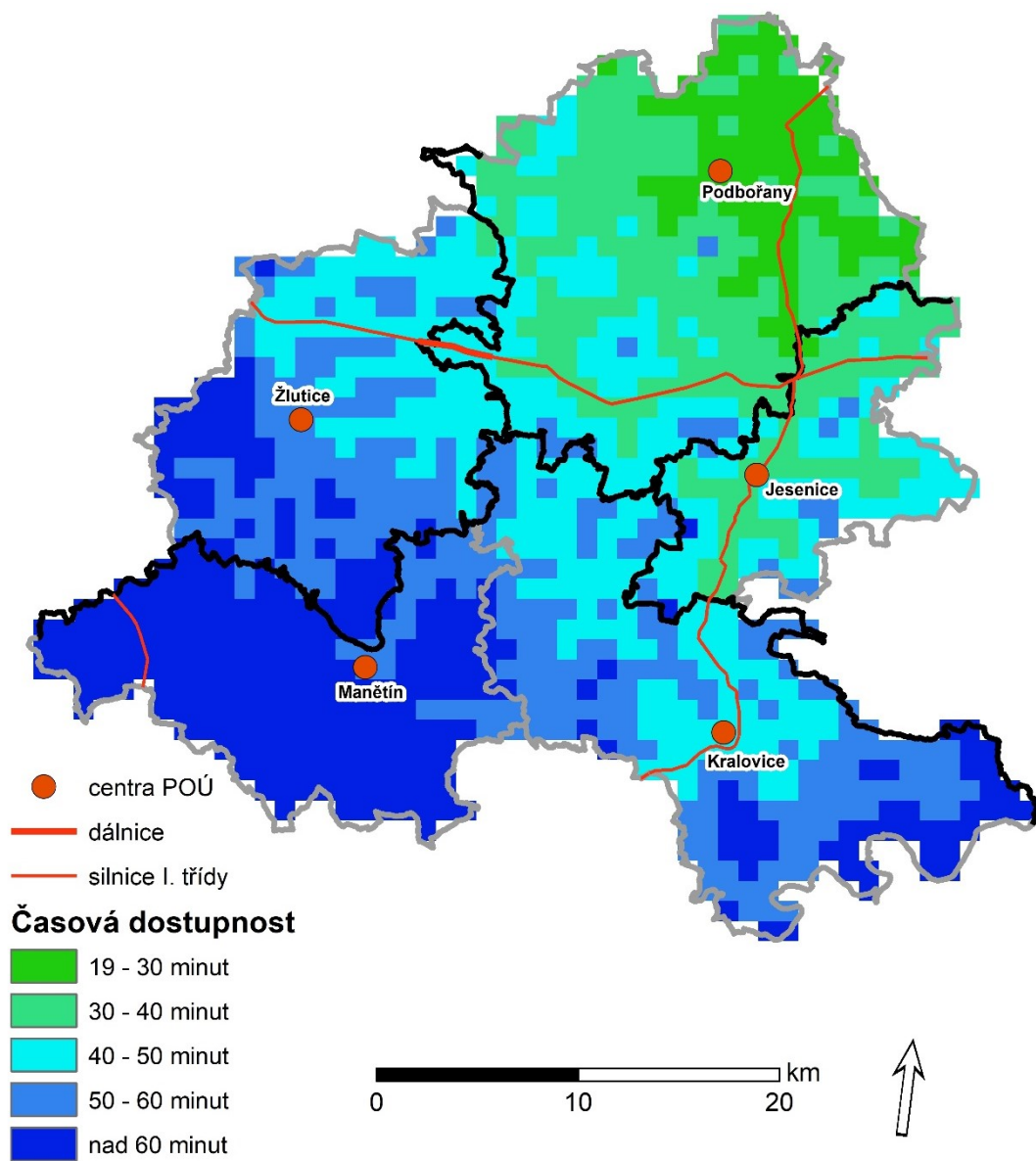
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019

Příloha 3: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Loun do vymezeného zkoumaného území



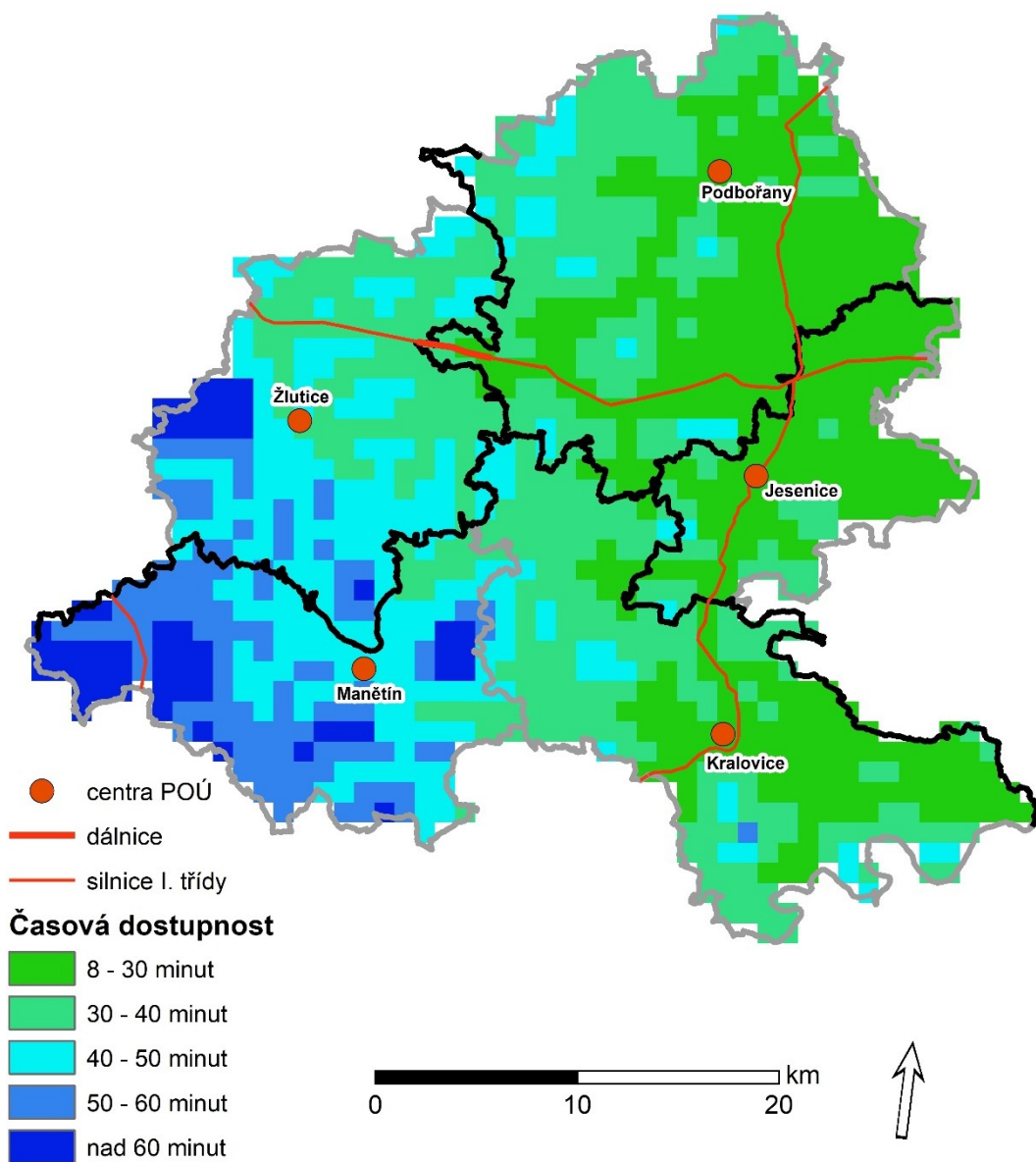
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019

Příloha 4: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Chomutova do vymezeného zkoumaného území



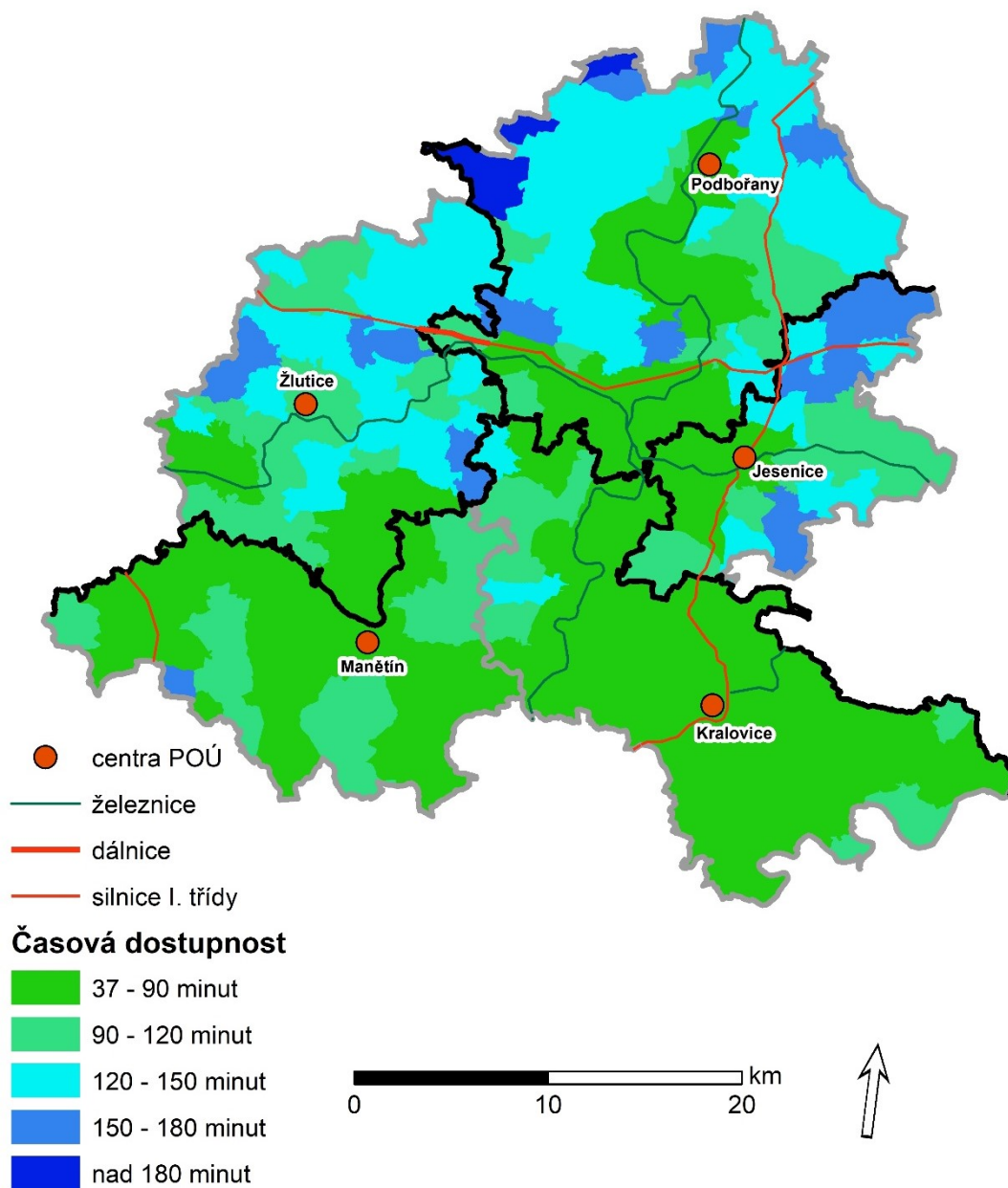
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019

Příloha 5: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou z Rakovníka do vymezeného zkoumaného území



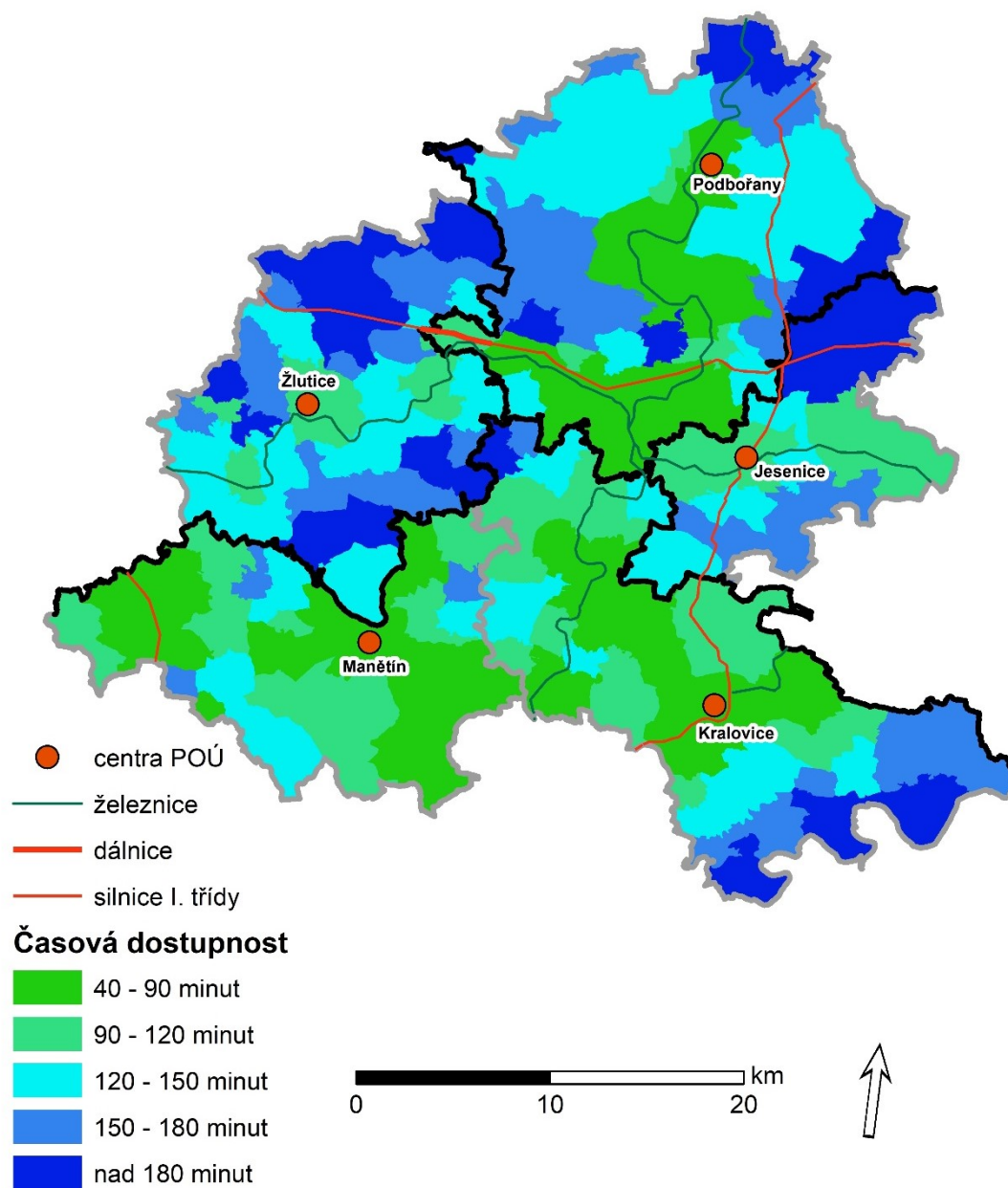
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019

Příloha 6: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Plzně do vymezeného zkoumaného území v pracovní dny v letní sezoně



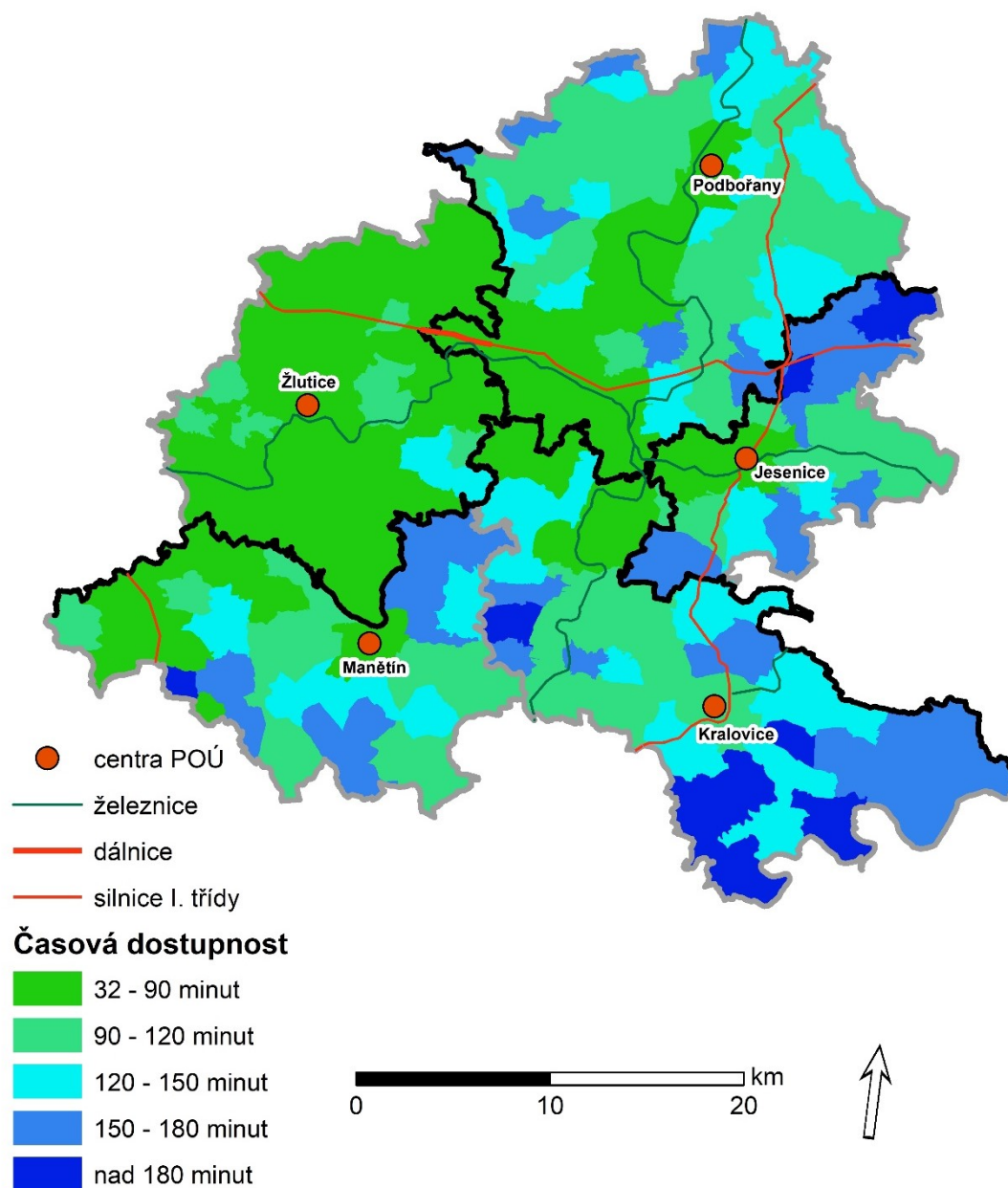
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Příloha 7: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Plzně do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v letní sezoně



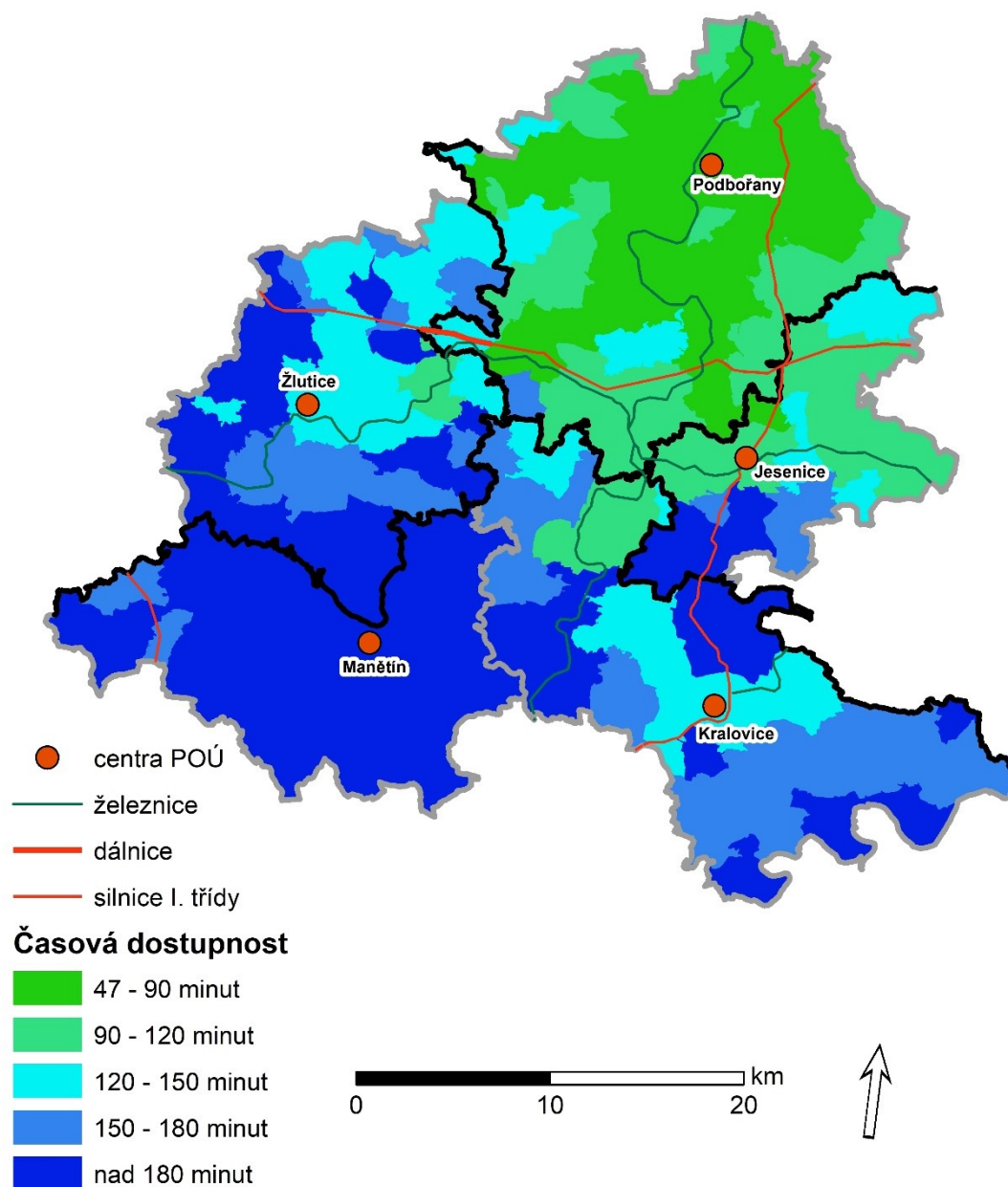
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Příloha 8: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Karlových Varů do vymezeného zkoumaného území v pracovní dny v letní sezoně



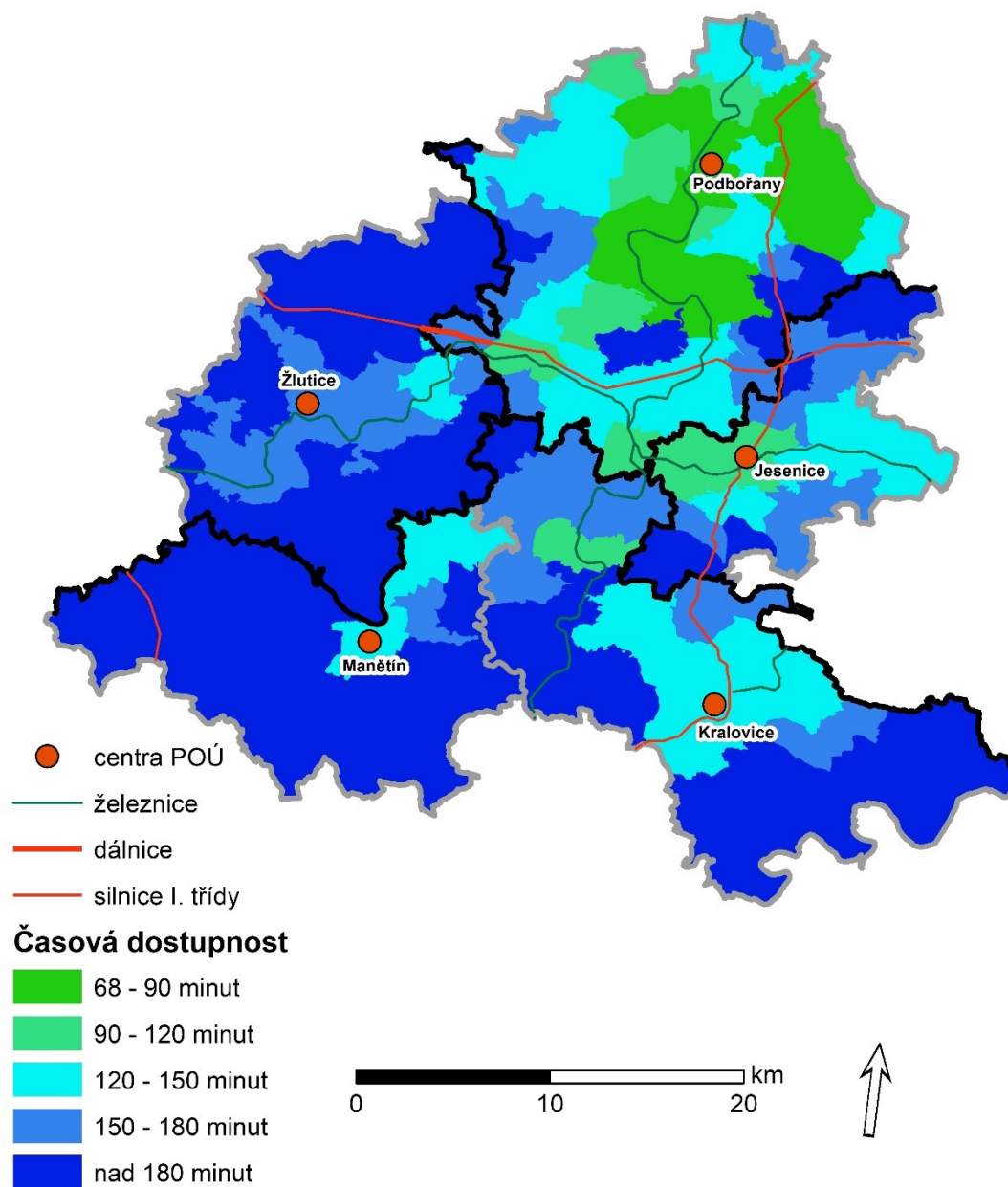
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Příloha 9: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Loun do vymezeného zkoumaného území v pracovní dny v letní sezoně



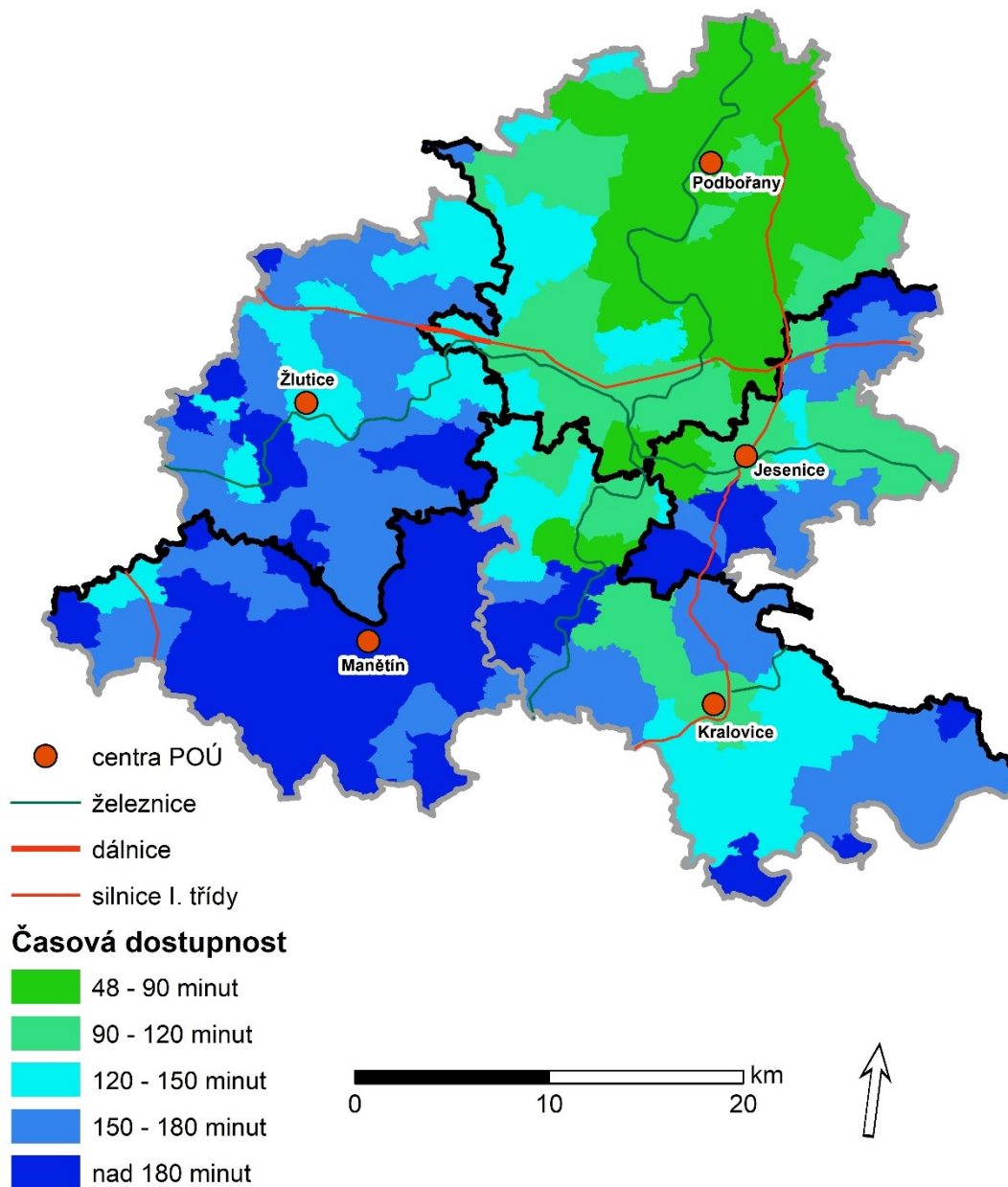
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Příloha 10: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Loun do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v letní sezoně



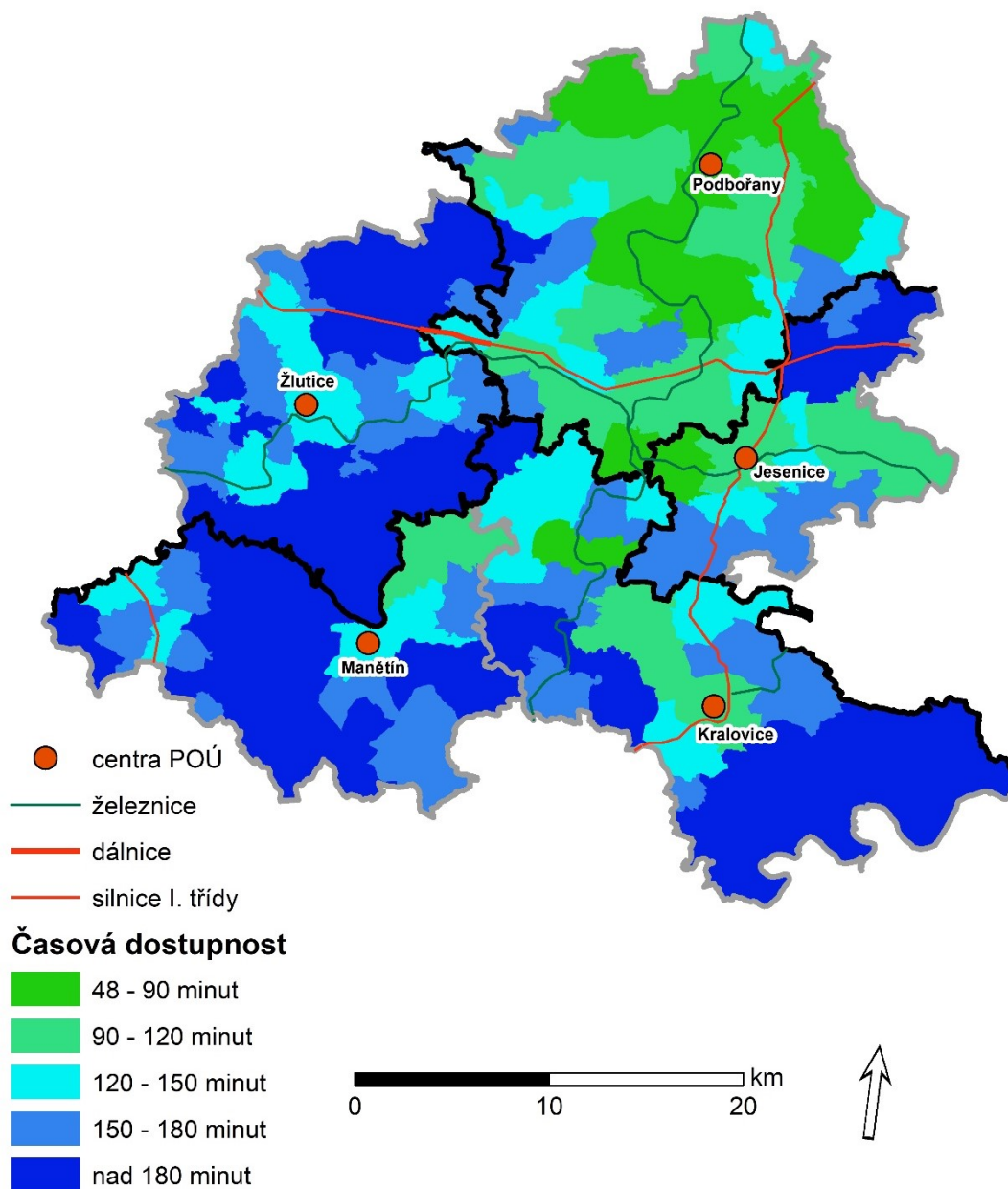
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Příloha 11: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Chomutova do vymezeného zkoumaného území v pracovní dny v letní sezoně



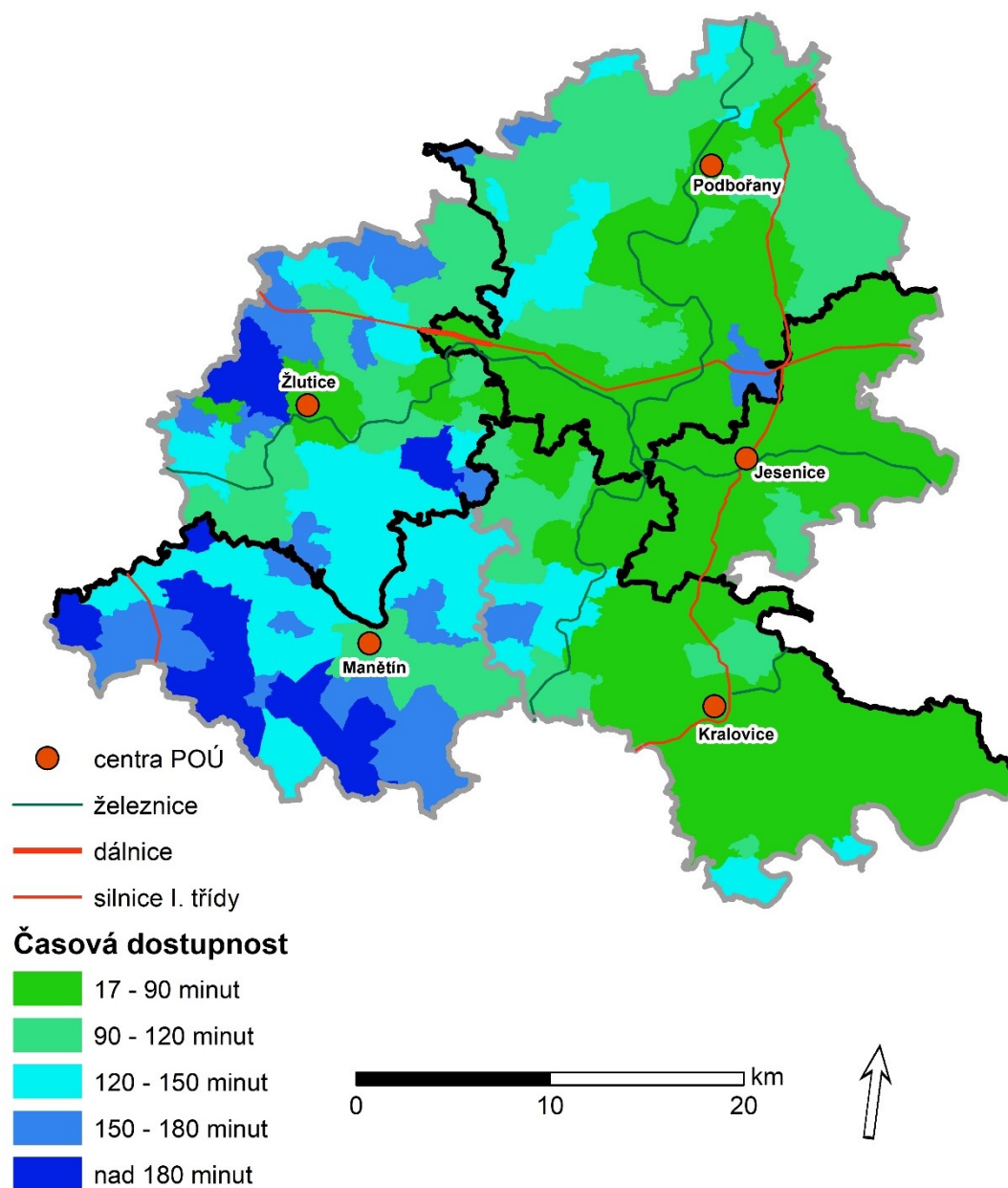
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Příloha 12: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Chomutova do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v letní sezoně



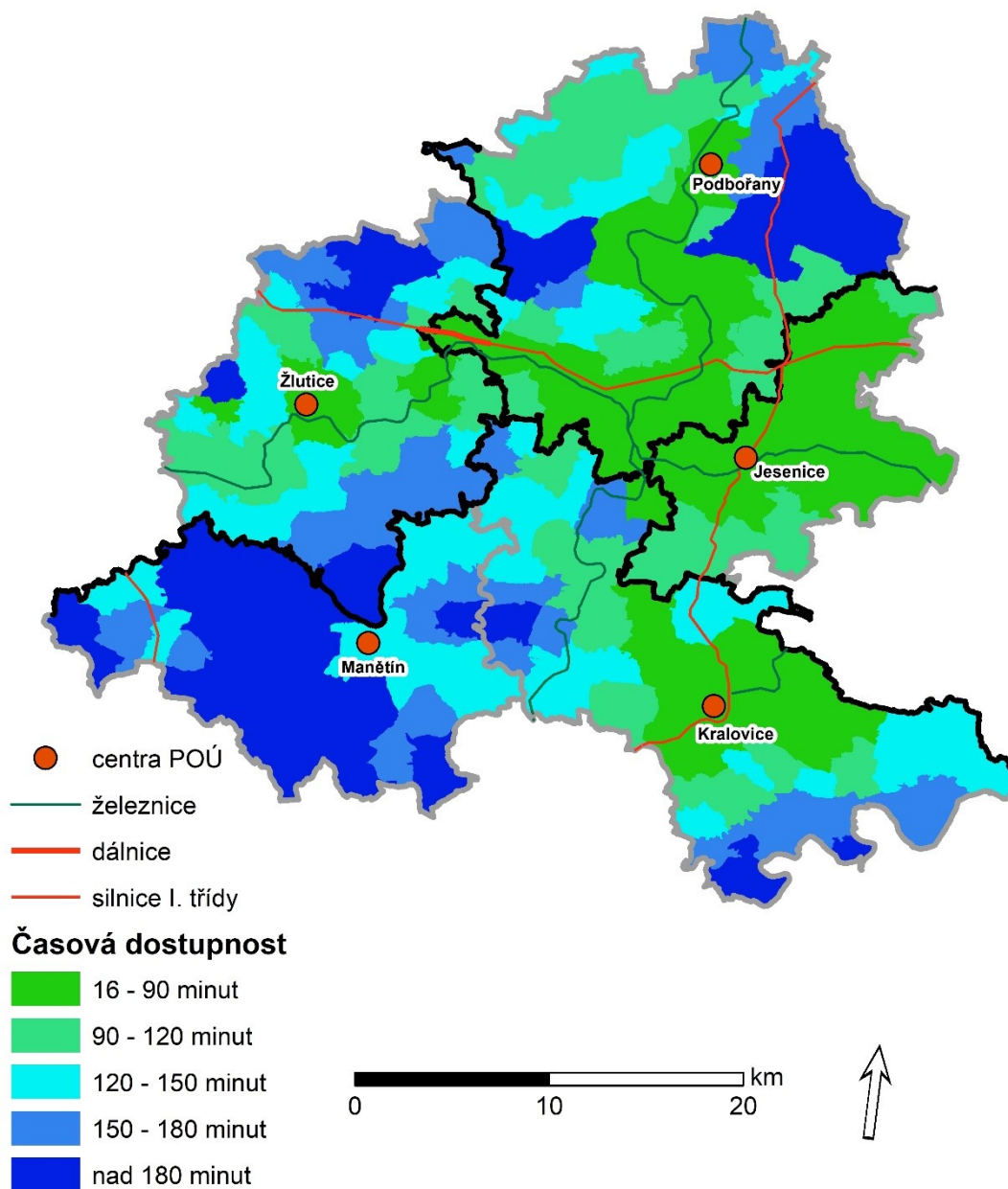
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Příloha 13: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Rakovníka do vymezeného zkoumaného území v pracovní dny v letní sezoně



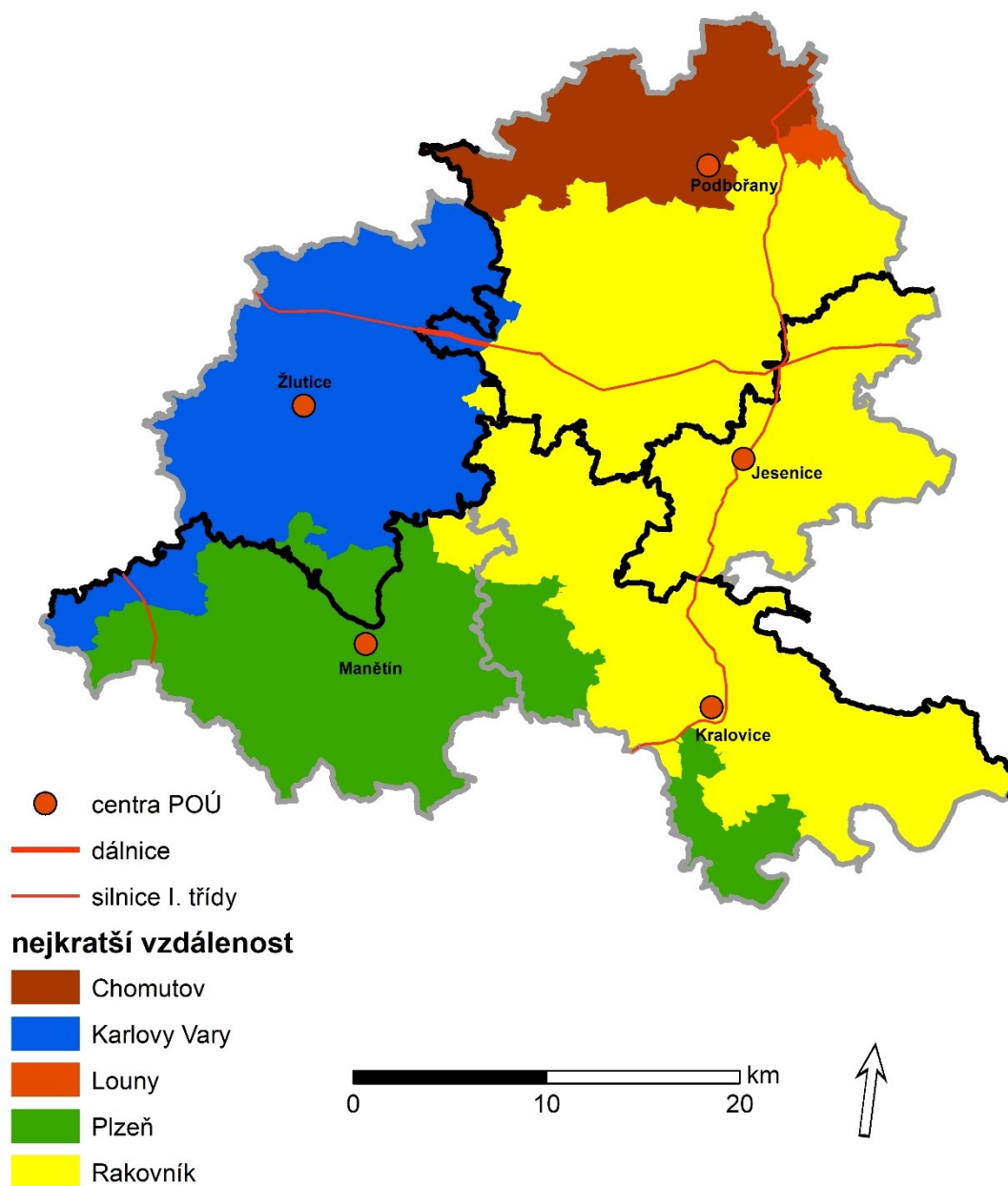
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Příloha 14: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Rakovníka do vymezeného zkoumaného území o víkendových dnech v letní sezoně



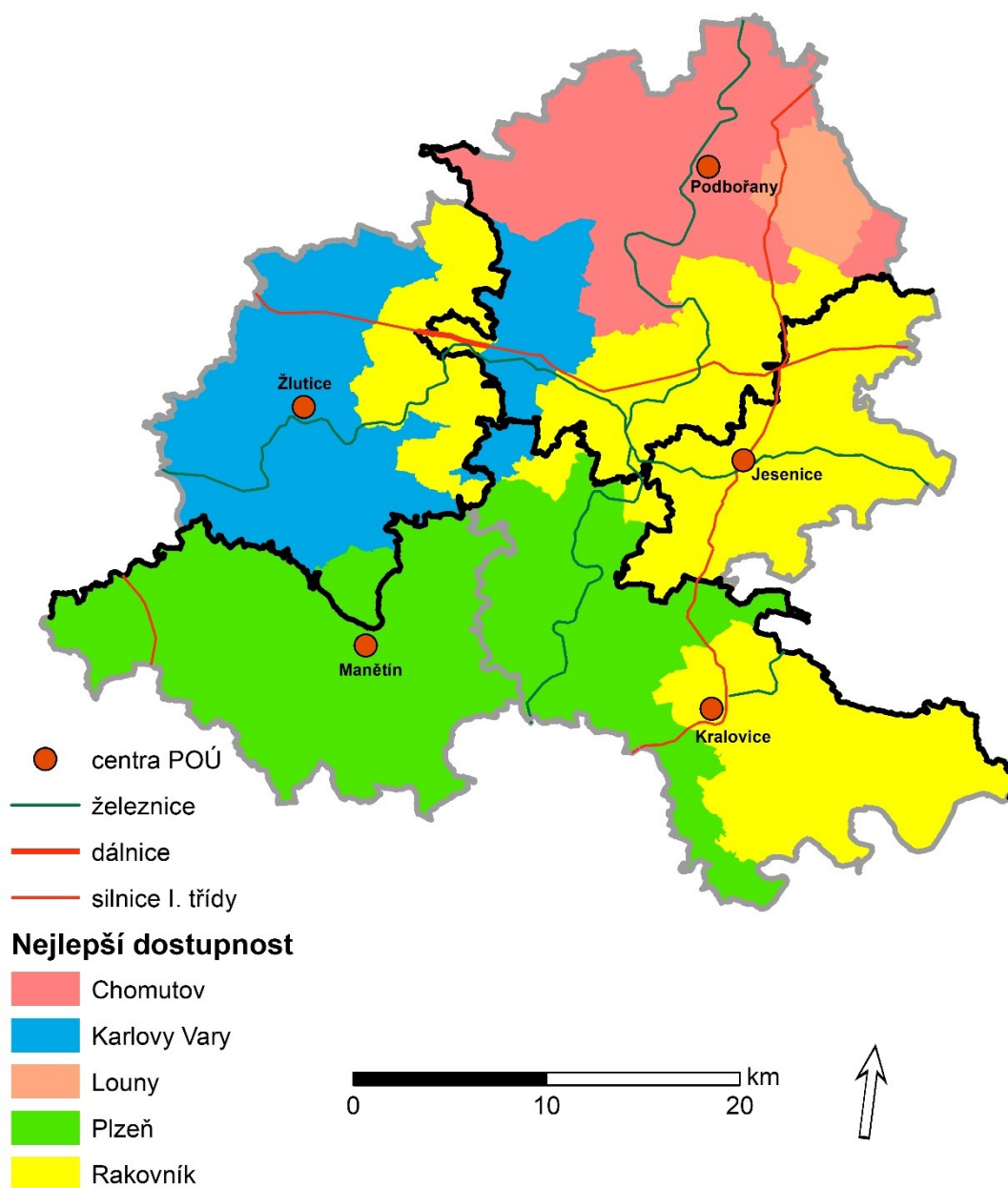
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Příloha 15: Dopravní dostupnost automobilovou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst na základě kilometrové dostupnosti



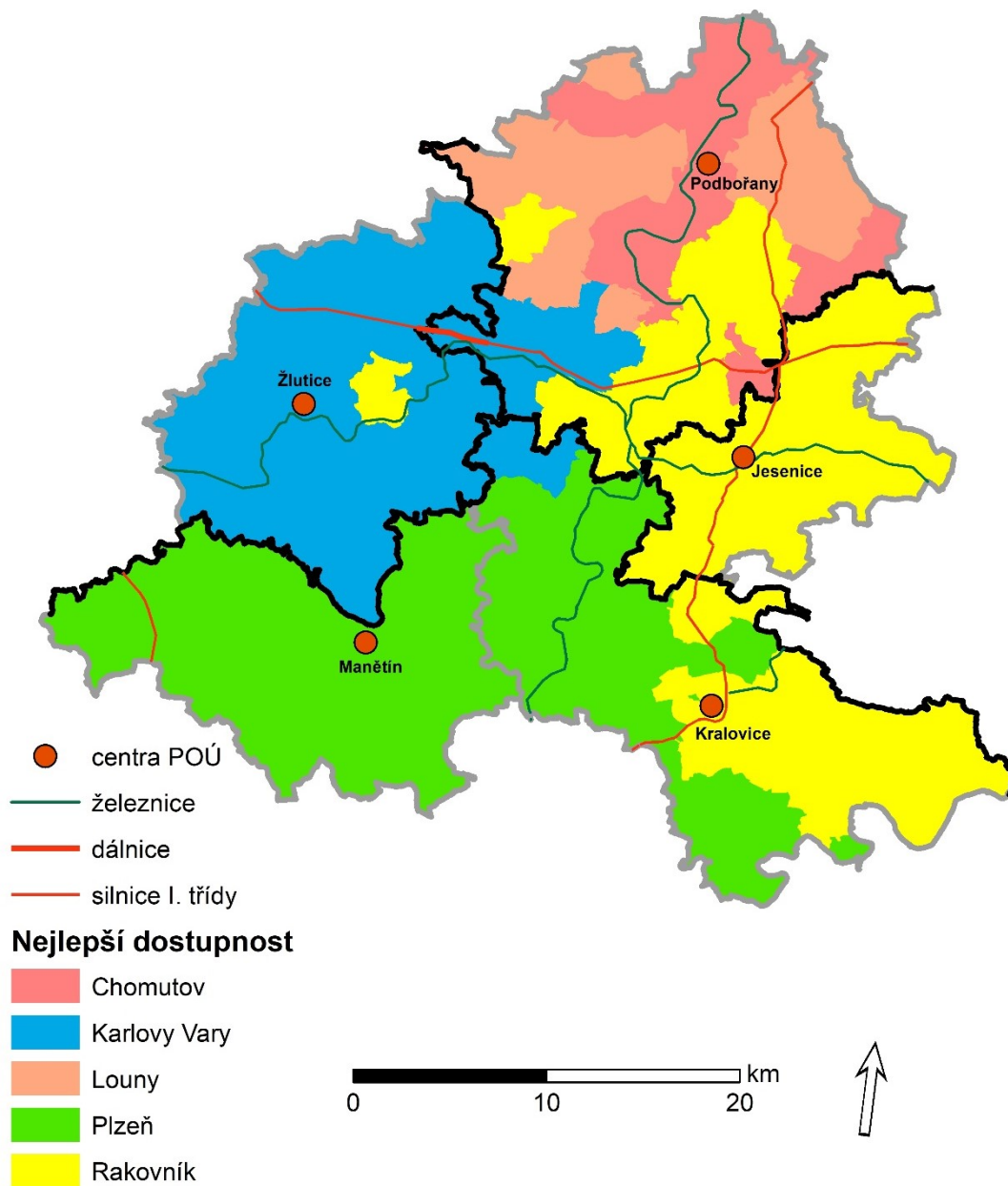
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a Seznam.cz, a. s. 2018

Příloha 16: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst o víkendových dnech mimo letní sezonu na základě časové dostupnosti



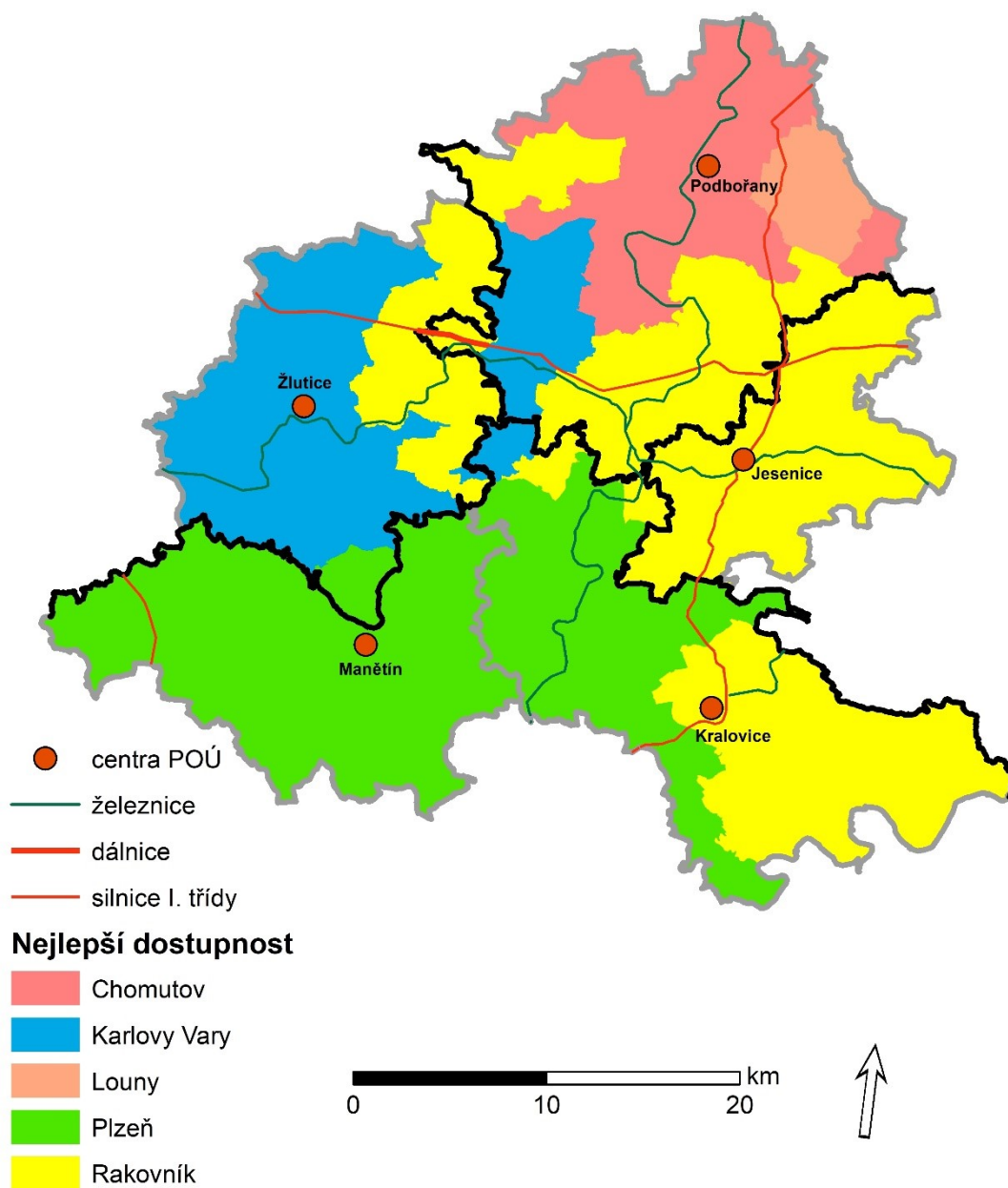
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Příloha 17: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst v pracovní dny v letní sezoně na základě časové dostupnosti



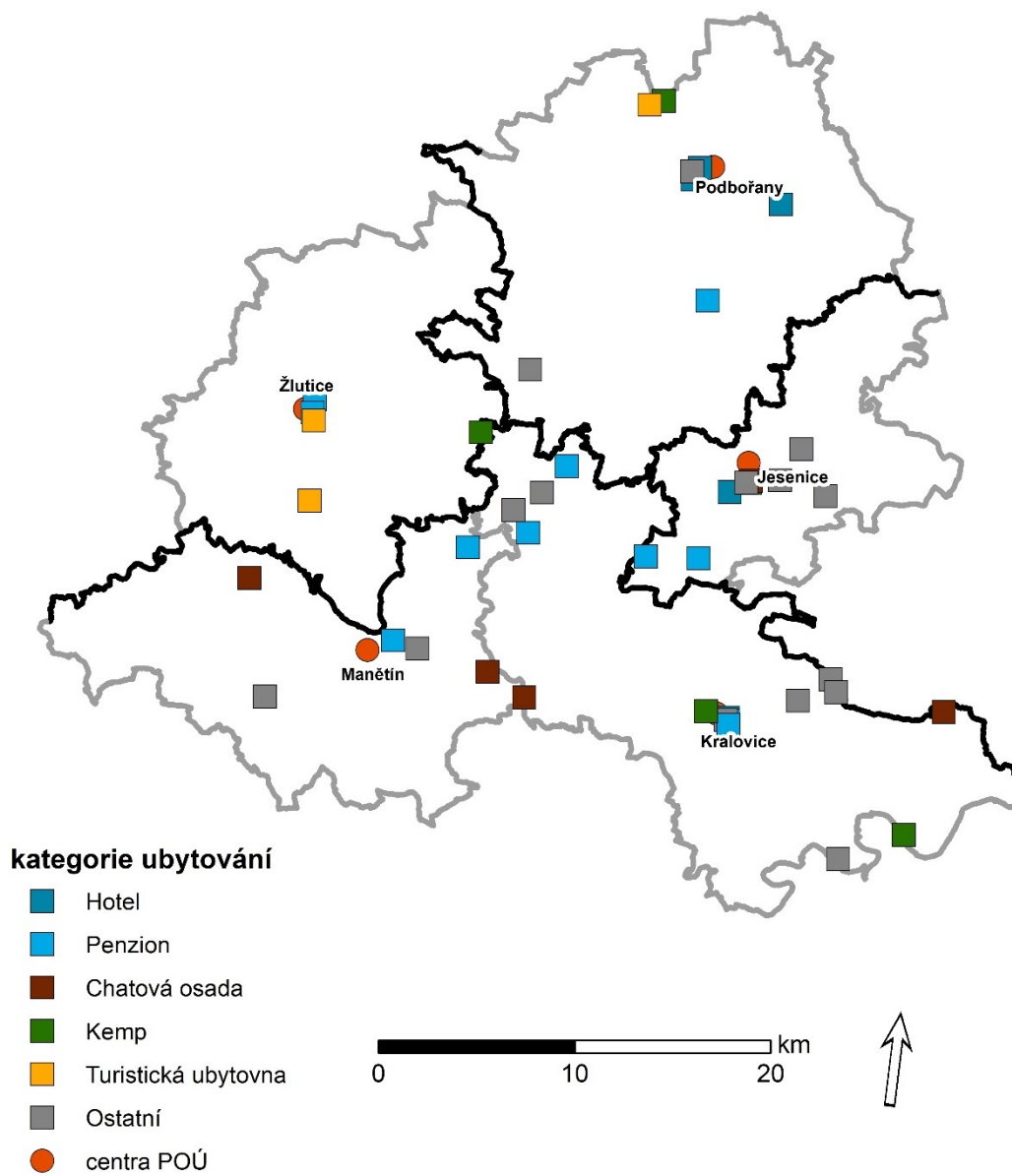
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Příloha 18: Dopravní dostupnost veřejnou dopravou do vymezeného zkoumaného území z nejbližších okresních měst o víkendových dnech v letní sezoně na základě časové dostupnosti



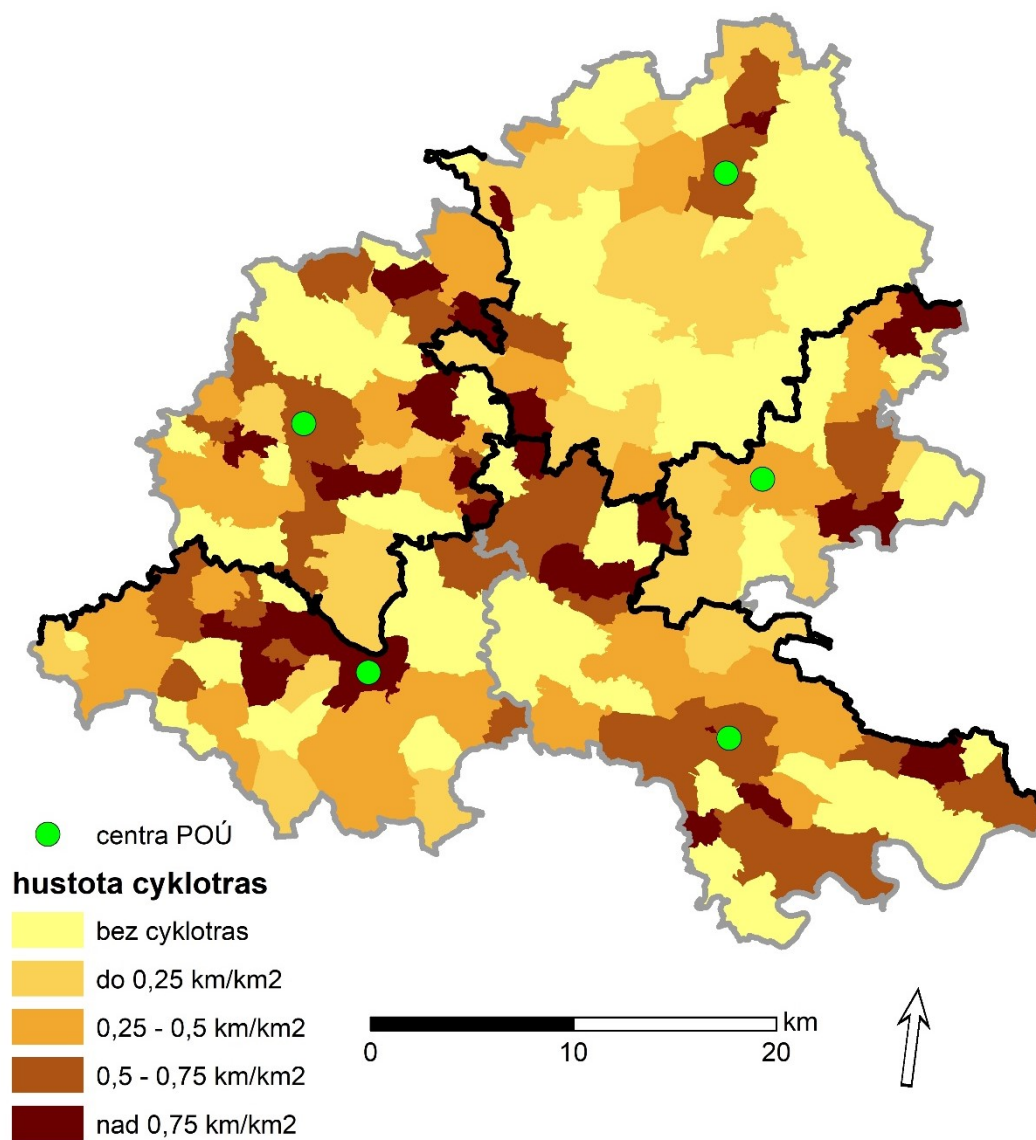
Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a IDOS Jízdní řády 2019

Příloha 19: Poloha a kategorie hromadných ubytovacích zařízení ve vymezeném zkoumaném území



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a ČSÚ 2019a

Příloha 20: Hustota sítě cyklotras ve vymezeném zkoumaném území



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARCDATA PRAHA s.r.o. 2019 a Seznam.cz, a. s. 2018

Příloha 21: Seznam připravených otázek pro rozhovory s aktéry působících v oblasti cestovního ruchu ve vymezeném zkoumaném území

- 1) **Co podle Vás může turistům nabídnout tato oblast?**
- 2) **Na základě čeho se návštěvníci rozhodnou navštívit právě tuto oblast?**
 - a) média (tisk, TV, propagační materiály apod.)
 - b) webové stránky
 - c) doporučení od známých
 - d) jiné – uveďte:
- 3) **Jaký způsob dopravy návštěvníci obvykle volí?**
 - a) automobil
 - b) veřejná doprava
 - c) jiné
- 4) **Jaký je obvykle účel jejich návštěv?**
 - a) turistika
 - b) cykloturistika
 - c) sport
 - d) poznávání přírody
 - e) návštěva památek
 - f) návštěva naučné stezky či jiné atrakce pro děti
- 5) **Který den v týdnu k Vám zavítá nejvíce návštěvníků?**
 - a) sobota
 - b) neděle
 - c) jiný den
- 6) **Ve kterých měsících zaznamenáváte nejvyšší návštěvnost?**
- 7) **Jak byste charakterizoval/a území z hlediska potenciálu pro cestovní ruch?**
 - Území s velmi vysokým potenciálem pro cestovní ruch
 - Území s vysokým potenciálem pro cestovní ruch
 - Území s průměrným potenciálem pro cestovní ruch
 - Území s nízkým potenciálem pro cestovní ruch
 - Území bez potenciálu pro cestovní ruch
- 8) **Je podle Vás v současnosti potenciál pro cestovní ruch dostatečně využitý?**
 - a) rozhodně ano
 - b) spíše ano
 - c) spíše ne
 - d) rozhodně ne
 - e) nevím
- 9) **Jak byste charakterizoval/a území z hlediska jeho polohy?**
 - Území s výhodnou polohou
Proč? ...
 - Území s nevýhodnou polohou
Proč? ...
 - Jiné:

10) Považujete cestovní ruch v tomto území za významný faktor regionálního rozvoje?

- b) rozhodně ano b) spíše ano c) spíše ne d) rozhodně ne e) nevím

11) Jak byste zhodnotil/a dopravní dostupnost území? Stručně odůvodněte.

- a) Velmi dobrá dostupnost b) Dobrá dostupnost c) Ucházející dostupnost
d) Špatná dostupnost e) Velmi špatná dostupnost

Zdůvodnění:

12) Jak byste zhodnotil/a dopravní dostupnost území veřejnou dopravou? Stručně odůvodněte.

- a) Velmi dobrá dostupnost b) Dobrá dostupnost c) Ucházející dostupnost
d) Špatná dostupnost e) Velmi špatná dostupnost

Zdůvodnění:

13) Jak byste zhodnotil/a kvalitu a přítomnost restauračních zařízení? Stručně odůvodněte.

- a) Velmi dobrá b) Dobrá c) Ucházející d) Špatná e) Velmi špatná

Zdůvodnění:

14) Jak byste zhodnotil/a nabídku ubytovacích zařízení? Stručně odůvodněte.

- a) Velmi dobrá b) Dobrá c) Ucházející d) Špatná e) Velmi špatná

Zdůvodnění:

15) Jak byste zhodnotil/a podmínky pro cestovní ruch v této oblasti z pohledu realizačních faktorů, porovnáte-li současnou situaci se situací před 10 lety?

- a) výrazné zlepšení b) zlepšení c) stejná situace d) zhoršení e) výrazné zhoršení

16) Spolupracujete s některým dalším místem/regionem za účelem zlepšení podmínek pro cestovní ruch v tomto území?

- Ano – s kým?

Jakým způsobem spolupráce probíhá?

- Ne

17) Plánujete / měli byste zájem navázat spolupráci s některým dalším místem/regionem za účelem zlepšení podmínek pro cestovní ruch v tomto území?

- Ano – s kým?
- Ne

18) Existují podle Vás nějaké překážky/bariéry, které limitují rozvoj cestovního ruchu v tomto území?

- Ano – specifikujte
- Ne

19) Má podle Vás nějaký efekt přítomnost krajských administrativních hranic?

- Krajská hranice má pro území pozitivní efekt

Proč? ...

- Krajská hranice má pro území negativní efekt

Proč? ..

- Krajská hranice nemá žádný efekt

20) Dokážete odhadnout z kterého regionu pochází nejvíce návštěvníků?