

NÁVRHY ŘEŠENÍ ORGANIZACE TURISTICKÉ DOPRAVY VE VYBRANÉ OBLASTI

PROPOSALS SOLUTIONS FOR THE ORGANIZATION OF TOURIST TRANSPORT IN THE SELECTED AREA

Andrea Heřmánková¹

Abstrakt Příspěvek se zabývá problematikou turistické dopravy. Konkrétně je zaměřen na organizaci turistické dopravy na území Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava. Zde je velkým problémem nárůst poptávky po dopravě zejména v tzv. letní turistické sezóně od poloviny června do poloviny září. Příspěvek předkládá konkrétní technologický postup řešení a návrhy na zmírnění negativních dopadů turistické dopravy na vybraném území Šumavy.

Klíčová slova doprava, turistická doprava, národní park Šumava, turistické cíle

Summary The paper deals with solution of an issue of tourist transport. Specifically, it is focused on the organization of tourist transport in the territory of the National Park and the Šumava Protected Landscape Area. The serious problem here is the increase in demand for transport, especially in the summer tourist season from mid-June to mid-September. The paper presents specific technological procedure for solving and proposals for mitigating the negative impacts of tourist transport in the selected area of Šumava.

Keywords transport, tourist transport, national park Šumava, tourist destination

1 ÚVOD

V dnešní době (rok 2022) dochází k významnému rozvoji turismu v řadě regionů České republiky, k těmto regionům patří také Šumava. Vysoká atraktivita turistických cílů a rozvinutý cestovní ruch představuje ekonomický přínos zejména pro místní obce a podniky (Šíp a kol, 2020). Cestovní ruch s sebou však přináší i řadu nepříznivých dopadů na místní obyvatele i životní prostředí. Veřejná hromadná doprava v regionu není na zvýšenou sezónní poptávku dostatečně připravena. Návštěvníci tak hojně využívají individuální automobilovou dopravu. Negativní externality individuální automobilové dopravy zásadně ovlivňují faunu, flóru i život místních obyvatel.

Zajišťování dopravní obslužnosti ve zvláště chráněných územích s sebou přináší řadu specifik. Již při plánování výkonů v rámci závazku veřejné služby je třeba respektovat omezení vztahující se k ochraně životního prostředí dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (Zákon, 1992). Tato omezení je potřeba brát v úvahu i při organizaci veřejné hromadné dopravy na komerčním základě, a také při organizaci neveřejné hromadné dopravy a individuální automobilové dopravy.

¹ Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, Česká republika

Korespondenční autorka: Andrea Heřmánková, andrea.hermankova@student.upce.cz

Největší problém představuje individuální automobilová doprava a špatná dostupnost atraktivních turistických cílů veřejnou hromadnou dopravou. Tento příspěvek bude zaměřen na návrh technologického postupu a na představení možných řešení problematiky turistické dopravy. Návrhy pak budou aplikovány na vybraném území Šumavy.

2 ANALÝZA PŘÍSTUPŮ K ŘEŠENÍ ORGANIZACE TURISTICKÉ DOPRAVY

Nejčastěji řešeným a publikovaným problémem je organizace turistické dopravy ve zvláště chráněných územích. Organizace turistické dopravy v národních parcích, obecně v zákonem chráněných oblastech (Maninng kol., 2017), zahrnuje:

- a) přírodní podmínky (reliéf krajiny, faunu, flóru),
- b) sociální podmínky (poptávka po cestovním ruchu, oblíbenost jednotlivých destinací),
- c) dopravní infrastrukturu (dopravní dostupnost, stávající či plánovaná dopravní infrastruktura).

Dle příspěvku (Leung et al., 2018) by se měl management organizace turistické dopravy řídit zásadami udržitelného rozvoje. Témata obvykle analyzovaná v této souvislosti jsou pozitivní a negativní dopady cestovního ruchu na životní prostředí a na místní obyvatele. Důležitým bodem je sledování turistických proudů a jejich změn v dané oblasti.

Podle příspěvku (López a Pardo, 2018) má být cílem v oblasti cestovního ruchu a organizace turistické dopravy v národních parcích najít „zlatou střední cestu“ mezi turismem a ochranou přírody. Je potřeba najít řešení, jak umožnit turistům přístup k turistickým cílům umístěným v chráněném území a zároveň ochránit území před negativními dopady turistické dopravy (Karhu et al, 2020).

Veřejná hromadná doprava musí odpovídat potřebám a charakteru turistické dopravy. V hojně navštěvovaných oblastech navrhuje příspěvek (Kołodziejczyk, 2021) zavést sezónní linky, tak aby turisté omezili využívání individuální automobilové dopravy. Při plánování veřejné turistické dopravy je potřeba brát v úvahu kapacitu území. Trasy a zastávky linek by měly být umístěny v blízkosti turistických cílů, případně v blízkosti výchozích bodů pěších a cyklistických výletů.

Cílem v oblasti organizace turistické dopravy je zvýšit využívání veřejné hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy. To je možné dosáhnout např. zvýšením kvality veřejné hromadné dopravy, vhodným trasováním linek, vhodnou polohou zastávek vůči turistickým cílům, vhodnými časovými polohami spojů nebo návazností spojů v přestupních uzlech.

3 NÁVRH TECHNOLOGICKÉHO POSTUPU ŘEŠENÍ ORGANIZACE TURISTICKÉ DOPRAVY

Při navrhování řešení v oblasti turistické dopravy je potřeba brát v úvahu množství faktorů, které ovlivňují turistickou dopravu vybraného území. Jedná se například o polohu území, počet a rozmístění turistických cílů, atraktivitu turistických cílů, umístění a počet ubytovacích zařízení, dopravní dostupnost oblasti, stav dopravní sítě oblasti, vedení linek veřejné hromadné dopravy, umístění zastávek a železničních stanic apod.

Při řešení organizace turistické dopravy je výhodná znalost místních podmínek a dobrá orientace v místním prostředí. K řešení turistické dopravy autorka navrhuje následující technologický postup:

- 1) Vymezení geografické polohy území a v něm se nacházejících turistických cílů,
- 2) zjištění atraktivity turistických cílů a sběr dat o návštěvnosti oblasti,
- 3) analýza dopravní dostupnosti oblasti a dopravní dostupnosti turistických cílů,
- 4) vyhodnocení a závěry analýzy na základě sesbíraných dat o turistické dopravě,
- 5) stanovení priorit k řešení,
- 6) vyhotovení návrhů úprav turistické dopravy.

V důležitých bodech č. 2 a 3 navrhovaného postupu je potřeba zjistit:

- polohu vybraného místa,
- charakteristiku nejvýznamnějších turistických cílů,
- počet návštěvníků za zvolené období,
- vyznačení turistických cílů v mapě příp. foto vybraných míst,
- dostupnost veřejnou linkovou dopravou (počet linek, počet spojů, počet a umístění zastávek, polohu zastávek vůči turistickým cílům),
- dostupnost oblasti železniční dopravou (počet linek, počet spojů, počet a umístění zastávek, polohu zastávek vůči turistickým cílům),
- návaznost spojů veřejné hromadné dopravy v přestupních uzlech,
- dostupnost území individuální automobilovou dopravou (pozemní komunikace, omezení a zákazy vjezdu),
- parkovací plochy v dané oblasti i v okolí turistického cíle (počet, kapacita, poplatek za parkování),
- hlavní problémy v dopravě v dané oblasti,
- možnost změn souvisejících s turistickou dopravou.

Na základě sesbíraných dat je pak možné s využitím vstupních parametrů navrhovat změny v organizaci turistické dopravy pro vybranou oblast.

3.1 Vstupní parametry pro návrh organizace turistické dopravy

Pro návrhy změn v turistické dopravě vybrané oblasti je potřeba vycházet z provedené analýzy uvedené v kapitole 3 a dále je potřeba respektovat:

- 1) Omezení dopravy např. z důvodu ochrany životního prostředí, polohy v národním parku nebo chráněné krajinné oblasti a z toho vyplývajících zákazů vjezdu, případně časového omezení vjezdu apod.
- 2) Omezení při navrhování linek veřejné linkové dopravy (režim práce řidičů, délka trasy linek, jízdní doby autobusů, stav pozemních komunikací, počet zastávek apod.).
- 3) Normou definované rozměry parkovacích míst a odstupy vozidel (tab. 1 a 2).

Tab. 1 Rozměry parkovacích stání pro osobní vozidla při kolmém a šikmém řazení; zdroj: ČSN 73 6056

Řazení vozidel	Základní šířka stání [m]	Bezpečnostní odstup [m]	Délka stání [m]	Šířka jízdního pásu jízda vpřed [m]	Šířka jízdního pásu couvání [m]
kolmé	2,50	0,25	5,00	6,00	4,75
šikmé 75°	2,60	0,25	5,30	5,00	5,00
šikmé 60°	2,90	0,25	5,20	3,50	3,50
šikmé 45°	3,55	0,25	4,80	3,00	3,00

Tab. 2 Rozměry parkovacích stání pro osobní vozidla při podélném řazení; zdroj: ČSN 73 6056

Skupina vozidel	Způsob parkování	Základní šířka stání [m]	Odstup od pevné překážky [m]	Délka stání [m]	Délka krajního stání b1 [m]	Délka krajního stání b2 [m]	Šířka jízdního pruhu [m]
osobní	jízda vpřed			6,75	5,25	7,25	3,25
	couvání	2,00	0,40	5,75	x	6,75	3,75

3.2 Návrhy změn v turistické dopravě

Návrhy změn v organizaci turistické dopravy musí vycházet z analýzy současného stavu turistické dopravy dané oblasti a také z poznatků k problematice z jiných částí České republiky, případně zahraničí. Příkladem může být organizace turistické dopravy v Národním parku Bavorský les, který se nachází v německé spolkové zemi Bavorsko. Zde jsou provozovány v období od poloviny května do konce října linky turistické ekologické (pohon CNG – stlačený zemní plyn) autobusové dopravy tzv. Igelbusse. (NP Bavorský les, 2022) Na základě těchto poznatků je možné navrhovat a provádět změny v organizaci turistické dopravy. Mezi tyto změny patří:

- Úprava stávajících linek turistické dopravy,
- možné zrušení nevyužívaných linek turistické dopravy,
- zavedení nových linek turistické dopravy,
- zvolení vhodných časových poloh spojů,
- zajištění návazností na ostatní veřejnou linkovou i železniční dopravu,
- vhodné trasování linek, díky kterému budou dostatečně obslouženy turistické cíle v oblasti,
- vhodné umístění zastávek vůči turistickým cílům případně vůči ubytovacím a jiným zařízením,
- umístění parkovišť P+R v blízkosti zastávek na okraji větších obcí či měst,
- vybudování nových parkovacích míst,
- úpravy stávajících parkovacích ploch,
- zavedení nebo úprava výše parkovacího poplatku,
- zavedení informačních systémů o obsazenosti parkovišť.

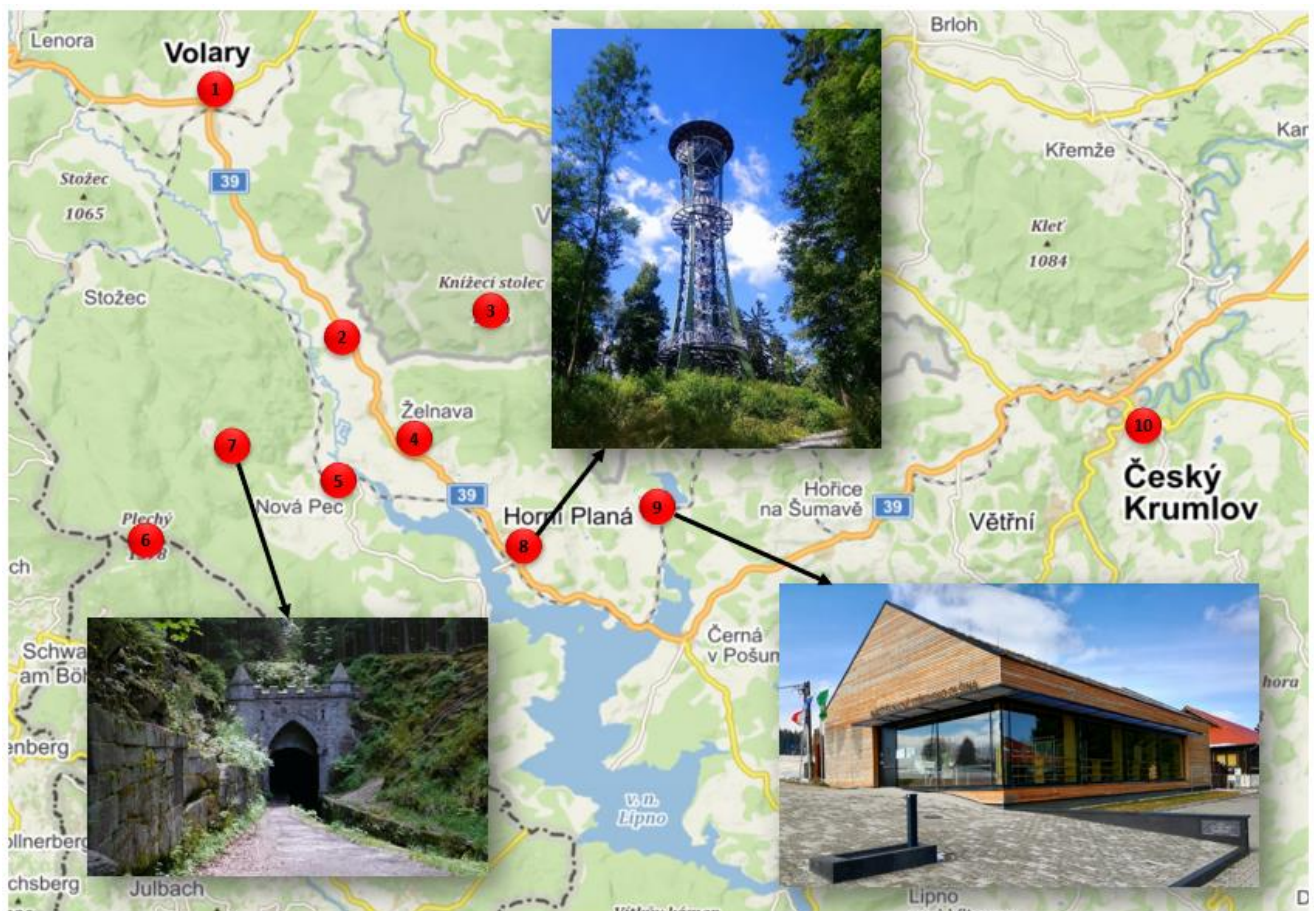
Při navrhování změn turistické dopravy je potřeba dále zvážit časovou náročnost na realizaci návrhů a také náklady potřebné na zavedení navržených opatření do provozu.

4 APLIKACE VYBRANÝCH NÁVRHŮ ORGANIZACE TURISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ŠUMAVY

Aplikace vybraných návrhů při organizaci turistické dopravy bude provedena v jihovýchodní části Šumavy. Část vymezené oblasti se nachází na území Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava. Turistická atraktivita regionu spočívá zejména v hodnotném a civilizací málo poznamenaném krajinném potenciálu. Nachází se zde velké množství přírodních, kulturních i historických pamětihodností. Významný je i potenciál vodních ploch a toků vhodných pro rekreaci i vodní sporty (řeka Vltava a Lipenská přehrada). Velký význam z pohledu návštěvnosti regionu má pěší turistika a cykloturistika.

4.1 Vymezení řešeného území a turistických cílů

Pro aplikaci návrhů autorka zvolila území v jihovýchodní části Šumavy. Konkrétně se jedná o oblast od města Volary po město Český Krumlov. Oblast zahrnuje významné turistické cíle například v okolí obcí Nová Pec, Horní Planá a Olšina. Část území se nachází v Národním parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava. Vymezená oblast včetně nejvýznamnějších turistických cílů je zobrazena na obrázku 1.



1. Volary
2. Pěkná
3. Knížecí stolec - rozhledna
4. Želnavá - kostel, naučná stezka
5. Nová Pec - naučná stezka, Lipno
6. Vrchol Plechý, Plešné jezero
7. Jelení Vrchy - Schwarzerberský plavební kanál
8. Horní Planá - rozhledna, naučná stezka
9. Olšina - naučná stezka, návštěvní středisko
10. Český Krumlov

Obr. 1 Vymezená oblast včetně turistických cílů; zdroj: mapy.cz, úprava a foto autorka, 2022

Mezi nejnavštěvovanější turistické cíle patří obec Nová Pec, vrchol hory Plechý a Plešné jezero, město Horní Planá a Naučná stezka Olšina. Počet návštěvníků vybraných turistických cílů za rok 2021 je uveden v tabulce 3.

Tab. 3 Počet návštěvníků vybraných turistických cílů; zdroj: NP Šumava, Jihočeská centrála cestovního ruchu

Turistický cíl	Počet návštěvníků za rok
Nová Pec	58 350
Horní Planá	36 200
Olšina	26 064
Plešné jezero	25 000

Z tabulky 3 je patrná vysoká atraktivita turistických cílů v okolí obcí Nová Pec, Horní Planá a Olšina. V průběhu roku nastává největší intenzita návštěv během měsíců červenec a srpen. V průběhu týdne jsou nejvyužívanějšími dny sobota, neděle a státní svátky. Podíl návštěv stoupá od 8:00 hodin. Od 20:00 hodin je území Šumavy k turistické téměř nevyužívané. (Průzkum NP Šumava, 2020)

4.2 Omezení dopravy v Národním parku Šumava

Protože se část zkoumaného území nachází na území Národního parku Šumava, je potřeba při navrhování organizace turistické dopravy respektovat z toho vyplývající omezení. Doprava v Národním parku Šumava je omezena dle jednotlivých zón ochrany přírody (pozn. národní park rozdělen na 4 zóny dle stupně

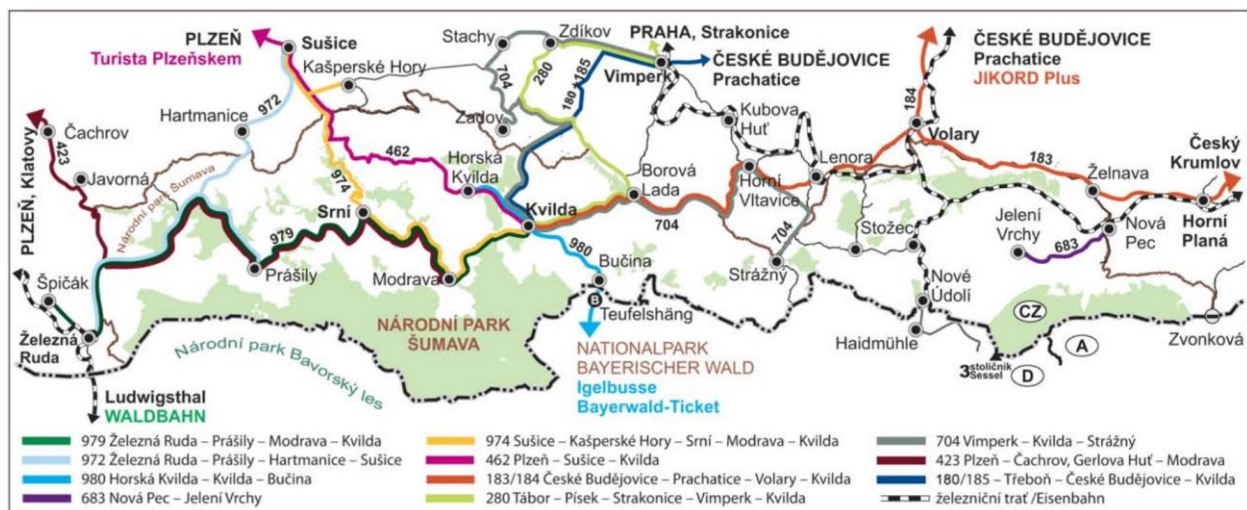
ochrany přírody). V zóně přírodní (nejpřísněji chráněné) je veřejná linková doprava, drážní doprava i individuální automobilová doprava vyloučena. Vjezd vozidel je povolen pouze ve výjimečných případech Správou Národního parku Šumava. Jedná se například o vozidla horské služby, integrovaného záchranného systému, vozidla informační a strážní služby Národního parku Šumava apod. Pěší a cyklisté se mohou pohybovat pouze po vyznačených trasách a stezkách.

V ostatních třech zónách je možné dopravu provozovat, nicméně je potřeba dodržovat Dopravní řád Národního parku Šumava (Dopravní řád, 2018), který byl zaveden v souladu s posláním Národního parku umožnit využití území k turistice a rekreaci. Dopravní řád určuje opatření, která vedou k regulaci provozu vozidel a mechanizačních prostředků na účelových komunikacích národního parku sloužících návštěvnické veřejnosti jako pěší, turistické a cyklistické trasy. Pro tento účel jsou komunikace národního parku rozděleny do tří kategorií: A, B a ostatní. Účelové komunikace jsou do kategorií zařazeny z hlediska významu dle návštěvnické frekvence a atraktivity cílových míst. Při tomto dělení se také přihlíží k potřebám ochrany přírody i zabezpečení lesnických a ostatních prací.

4.3 Současná organizace turistické dopravy

Dopravní obslužnost na území Šumavy je realizována veřejnou linkovou dopravou a železniční dopravou. Územím prochází železniční trať č. 194 České Budějovice – Černý Kříž, trať č. 197 Číčenice – Nové Údolí a trať č. 198 Strakonice – Volary. S ohledem na zvýšenou poptávku po přepravě v tzv. letní turistické sezóně přistupuje Správa národního parku Šumava společně s místními dopravci k navýšení nabídky autobusových linek. Jedná se o projekt Zelené linky Šumavy.

Zelené linky Šumavy zajišťují ekologickou (pohon CNG – stlačený zemní plyn) veřejnou autobusovou dopravu v Národním parku Šumava. Autobusové linky zajišťují sezónní provoz pro návštěvníky i místní obyvatele i do míst, kam je jinak možné dostat se jen cyklistickou nebo pěší dopravou. Finančně se na projektu podílí Jihočeský kraj (26 % z celkových nákladů), Plzeňský kraj (20 %), Správa národního parku Šumava (41 %) a šumavská města a obce (13 % z celkových nákladů). Mapa linek provozovaných v roce 2022 je zobrazena na obrázku 2.



Obr. 2 Mapa Zelených linek Šumavy 2022 zdroj: NP Šumava, 2022

Z obrázku 2 je patrné, že linky v rámci projektu Zelené linky Šumavy jsou provozovány zejména v západní části Šumavy. Zkoumanou oblastí jihovýchodní části Šumavy jsou vedeny pouze 2 linky, a to:

- linka č. 683 Nová Pec – Jelení Vrchy,
- linka č. 183/184 České Budějovice – Prachatice – Volary – Kvilda.

Dle kvalifikovaného odhadu autorky vycházejícího z velmi dobré místní znalosti vybraného území využívá 70 % návštěvníků pro návštěvu turistických cílů individuální automobilovou dopravu. Zbýlých 30 %

návštěvníků využije k návštěvě veřejnou hromadnou dopravu. V důsledku toho dochází ve zkoumané oblasti k nedostatku parkovacích míst.

4.4 Vyhodnocení a závěry analýzy

Vybrané území Šumavy patří mezi hojně navštěvovanou oblast zejména během letních prázdnin tzn. v měsících červenec a srpen. S tím je spojen nárůst poptávky po dopravě i nárůst intenzity individuální automobilové dopravy. Z analýzy turistické dopravy v jihovýchodní části Šumavy vyplývá, že:

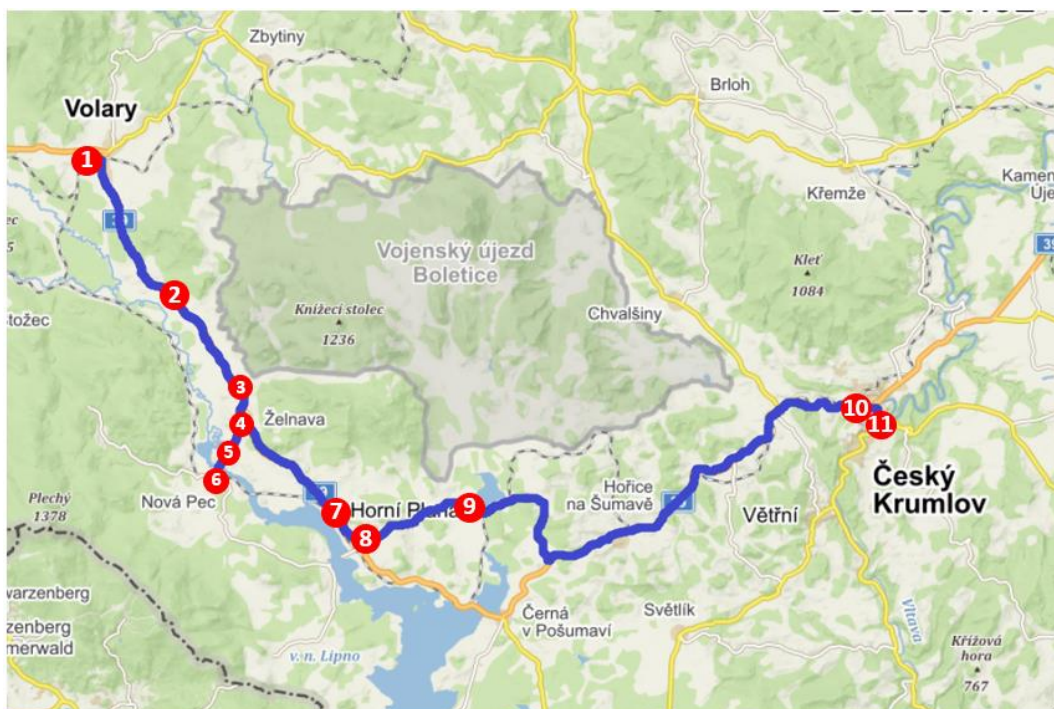
- veřejná linková doprava nedostatečně obsluhuje některé analyzované turistické cíle,
- chybí opatření pro podporu většího využívání veřejné linkové dopravy,
- ve zkoumaných oblastech dochází k nedostatku parkovacích míst,
- nárůst individuální automobilové dopravy negativně ovlivňuje místní faunu, flóru i místní obyvatele.

Opatření pro zmírnění zjištěných negativních dopadů souvisejících s turistickou dopravou autorka navrhuje v kapitole 4.5 a 4.6.

4.5 Návrhy úprav linek turistické dopravy

Jedním z možných řešení a opatření pro podporu většího využívání veřejné linkové dopravy v rámci turistické dopravy je úprava vedení linek provozovaných v rámci projektu Zelené linky Šumavy. Autorka navrhuje zavést novou linku z Volary přes Pěknou, Novou Pec, Horní Planou až do Českého Krumlova.

Hlavním cílem zavedení linky Volary – Nová Pec – Český Krumlov je zajištění dopravní obslužnosti významných turistických cílů v oblasti jihovýchodní části Šumavy uvedených v kapitole 4.1. Dále také dojde k zajištění spojení vybrané oblasti s městem Český Krumlov. Toto spojení mohou využít návštěvníci ubytovaní v ubytovacích a rekreačních zařízeních v obcích Nová Pec, Želnavá a Horní Planá například pro jednodenní výlet do Českého Krumlova. Trasa linky a umístění obsluhovaných zastávek je zobrazeno na obrázku 3.



- | | | |
|---------------------|-----------------------|----------------------------------|
| 1. Volary,žel.st. | 5. Nová Pec,Bělá | 9. Olšina,návštěvnícké středisko |
| 2. Nová Pec,Pěkná | 6. Nová Pec,žel.st. | 10. Český Krumlov,špičák |
| 3. Želnavá,Slunečná | 7. Horní Planá,Pihlov | 11. Český Krumlov,,aut.nádr. |
| 4. Želnavá | 8. Horní Planá | |

Obr. 3 Trasa linky a umístění zastávek; zdroj: Heřmánková, 2022

Délka trasy linky Volary – Nová Pec – Český Krumlov činí 59 km. V rámci linky autorka navrhuje obsluhovat celkem 11 zastávek. Z celkového počtu 11 zastávek jich 10 existuje. Zastávka Olšina, návštěvnické středisko dosud neexistuje a bylo by potřeba ji zřídit. Výchozí zastávka Volary, žel.st. je umístěna 20 metrů před nádražní bodovou, tudíž je možné zajistit přestup mezi železniční a autobusovou dopravou. Jednotlivé zastávky jsou vhodně umístěny v blízkosti turistických cílů a ubytovacích zařízení. Cílovou zastávkou je Český Krumlov, „aut.nádr.„, ve které je možný přestup na další linky veřejné linkové dopravy.

Na základě stanovených jízdních dob mezi místy zastavení, dob pobytů v jednotlivých zastávkách a se zohledněním pracovního režimu řidiče byl sestaven jízdní řád navrhované linky. Při navrhování časových poloh spojů byly zohledněny možnosti přestupu na spoje železniční dopravy ve Volarech a na autobusové spoje v Českém Krumlově. Dále bylo přihlédnuto k otevíracím dobám v turistických cílech (např. otevírací doby návštěvnických středisek). Návrh jízdního řádu je uveden na obrázku 4.

Linka č. 001 Volary - Nová Pec - Český Krumlov										
Název zastávky	Spoj 1		Spoj 3		Spoj 5		Spoj 7		Spoj 9	
	přij.	odj.	přij.	odj.	přij.	odj.	přij.	odj.	přij.	odj.
Volary, žel.st.		7:30		9:30		12:30		14:30		16:15
Nová Pec, Pěkná		7:42		9:42		12:42		14:42		16:27
Želnava, Slunečná		7:47		9:47		12:47		14:47		16:32
Želnava		7:49		9:49		12:49		14:49		16:34
Nová Pec, Bělá		7:52		9:52		12:52		14:52		16:37
Nová Pec, žel.st.	7:54	7:56	9:54	9:56	12:54	12:56	14:54	14:56	16:39	16:41
Nová Pec, Bělá		7:58		9:58		12:58		14:58		16:43
Želnava		8:01		10:01		13:01		15:01		16:46
Horní Planá, Pihlov		8:08		10:08		13:08		15:08		16:53
Horní Planá	8:12	8:14	10:12	10:14	13:12	13:14	15:12	15:14	16:57	16:59
Olšina, návštěvnické středisko	8:25	8:27	10:25	10:27	13:25		15:25		17:10	17:12
Český Krumlov, Špičák	8:57	8:58	10:57	10:58					17:42	17:43
Český Krumlov, „aut.nádr.		9:00		11:00						17:45

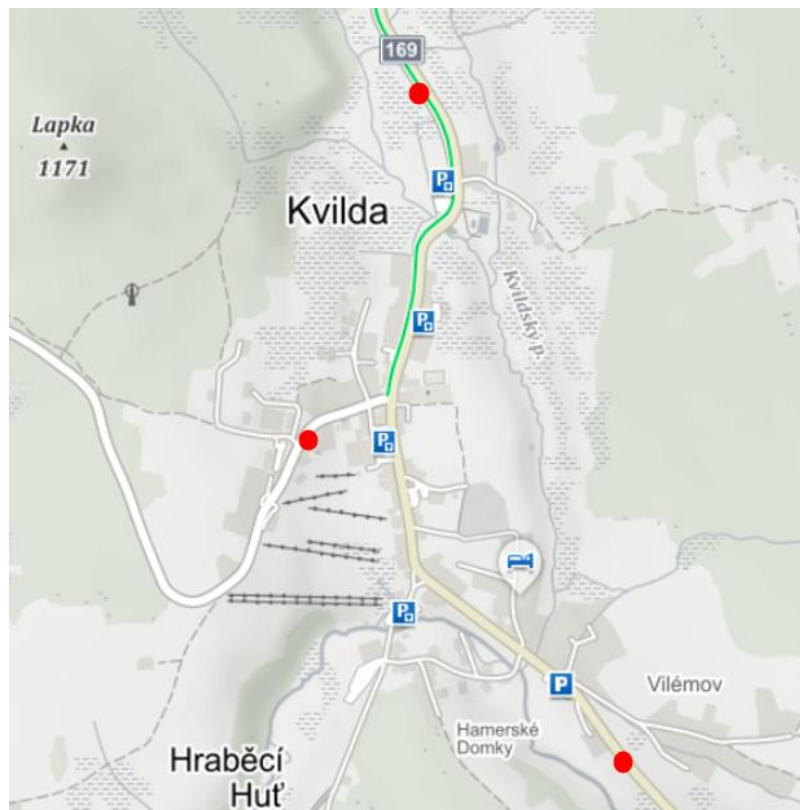
Linka č. 001 Český Krumlov - Nová Pec - Volary										
Název zastávky	Spoj 2		Spoj 4		Spoj 6		Spoj 8		Spoj 10	
	přij.	odj.	přij.	odj.	přij.	odj.	přij.	odj.	přij.	odj.
Volary, žel.st.		10:45		12:45		14:35		16:35		19:30
Nová Pec, Pěkná		10:33		12:33		14:23		16:23		19:18
Želnava, Slunečná		10:28		12:28		14:18		16:18		19:13
Želnava		10:26		12:26		14:16		16:16		19:11
Nová Pec, Bělá		10:23		12:23		14:13		16:13		19:08
Nová Pec, žel.st.	10:19	10:21	12:19	12:21	14:09	14:11	16:09	16:11	19:04	19:06
Nová Pec, Bělá		10:17		12:17		14:07		16:07		19:02
Želnava		10:14		12:14		14:04		16:04		18:59
Horní Planá, Pihlov		10:07		12:07		13:57		15:57		18:52
Horní Planá	10:01	10:03	12:01	12:03	13:51	13:53	15:51	15:53	18:46	18:48
Olšina, návštěvnické středisko	9:48	9:50	11:48	11:50			13:40		15:40	18:33
Český Krumlov, Špičák	9:17	9:18	11:17	11:18						18:02
Český Krumlov, „aut.nádr.		9:15		11:15						18:00

Obr. 4 Návrh jízdního řádu linky Volary – Český Krumlov; zdroj: Heřmánková, 2022

První spoj z Volary odjíždí v 7:30 hodin. Na Olšinu k návštěvnickému středisku, které je otevřeno od 8:30, spoj č. 1 přijíždí v 8:25. Příjezd prvního spoje do Českého Krumlova je stanoven na 9:00, kdy v tento čas otevírá většina památek ve městě. Spoje č. 5 až 8 jsou vedeny pouze mezi zastávkami Volary a Olšina, návštěvnické středisko. Poslední spoj z Českého Krumlova do Volary odjíždí v 18:00 hodin. Autorka navrhuje provozovat linku od poloviny června do poloviny září. Časové polohy spojů a zvolené období provozu linky odpovídají charakteru a potřebám turistické dopravy vymezené oblasti.

4.6 Návrhy úprav v oblasti parkování

Další možností, jak zmírnit negativní dopady turistické dopavy, především pak té individuální automobilové, jsou návrhy změn v oblasti parkování. Je možné vybudování nových parkovacích míst, úprava stávajících parkovacích ploch či využití informačního systému o obsazenosti parkovišť. Pro příklad aplikace návrhu v oblasti parkování autorka uvádí návrh využití informačního systému o aktuální obsazenosti parkovišť. Tento návrh autorka aplikovala na území obce Kvilda, která se nachází v západní části Šumavy. Na obrázku 5 je červenými body znázorněno navrhované umístění dopravního značení s informacemi o obsazenosti parkovišť.



Obr. 5 Umístění informačního systému o obsazenosti parkovišť Kvilda; zdroj: Heřmánková, 2022

První informační tabule je umístěna na silnici II/169 na příjezdu ze směru od obce Borová Lada. Druhá informační tabule se nachází na silnici II/169 na příjezdu od obce Horská Kvilda. Třetí informační tabule je umístěna na silnici III/16910 na příjezdu od obce Modrava.

Díky využití informačního systému s aktuální obsazeností parkovišť se zamezí přejíždění vozidel mezi obsazenými parkovišti. Tento krok alespoň částečně přispěje ke snížení hlukové a emisní zátěže produkované především turistickou individuální automobilovou dopravou.

5 ZÁVĚR

Rozvinutý cestovní ruch představuje ekonomický přínos zejména pro místní obce a podniky, přináší však s sebou řadu problémů zejména v dopravě. Každá oblast je z pohledu turistického ruchu jiná. Při plánování dopravní obslužnosti pro zajištění turistické dopavy je potřeba respektovat charakteristiku a specifika jednotlivých území. Veřejná hromadná doprava musí dostatečně obsluhovat atraktivní turistické cíle, tak aby ji návštěvníci využívali, namísto individuální automobilové dopavy. V tomto příspěvku byl navržen technologický postup a byla představena možná řešení problematiky turistické dopavy. Následně byla provedena analýza vybraného území jihovýchodní části Šumavy, jehož část se nachází na území Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava. Bylo zjištěno, že veřejná hromadná doprava nedostatečně

obsluhuje významné turistické cíle vybrané oblasti. Pro zkvalitnění služeb veřejné linkové dopravy v jihovýchodní části Šumavy byl využit návrh úpravy linek turistické autobusové dopravy. Byla navržena trasa linky a její zastávky, které jsou umístěny v blízkosti turistických cílů. Dále byl navržen jízdní řád linky, odpovídající potřebám turistické dopravy. Pro příklad aplikace návrhu v oblasti parkování byla zvolena obec Kvilda. Zde byl aplikován návrh informačního systému o obsazenosti parkovišť, který přispěje k omezení negativních dopadů individuální automobilové dopravy v dané oblasti.

Literatura

ŠÍP, Jiří a kol. **2020**. Venkovský cestovní ruch. Brno: Masarykova univerzita, 2020. ISBN 978-80-210-9593-9.

Česká republika. **1992**. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

López I, Pardo M. **2018**. Tourism versus nature conservation: reconciliation of common interests and objectives – an analysis through Picos de Europa National Park. *J Mt Sci* 15(11): 2505-2516. <https://doi.org/10.1007/s11629-018-4943-0>

Manning R, Anderson L, Pettengill P. **2017**. *Managing Outdoor Recreation: Case Studies in the National Parks*. Cambridge, Massachusetts: CABI.

Leung Y-F, Spenceley A, Hvenegaard G, Buckley R (eds.). **2018**. *Tourism and Visitor Management in Protected Areas: Guidelines for Sustainability*. Best Practice Protected Area Guidelines Series No. 27. Gland, Switzerland: IUCN.

Karhu J, Lähteenmäki M, Ilmolahti O, et al. **2020**. From threat to opportunity: sustainability and tourism in Koli National Park. *Tour Geogr.* <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1812112>

Kołodziejczyk, K. **2021**. Tourism management in national parks: Šumava and Bayerischer Wald (Bavarian Forest) in the Czech-German borderland. *Journal of Mountain Science* 18 (9). <https://doi.org/10.1007/s11629-021-6853-9>

Heřmánková, A. **2022**. Organizace turistické dopravy na Šumavě, kvalifikační práce, Pardubice 2022.

Dopravní řád NP Šumava. **2018**. Verze č. 4. Vimperk 2018.

Česká republika. ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.

Alle Infos zur Igelbus-Saison. Nationalparkverwaltung Bayerischer Wald [online]. Bayerischer Wald: Nationalparkverwaltung Bayerischer Wald, **2022**. [cit. 2022-10-13]. Dostupné z: <https://www.nationalpark-bayerischer-wald.bayern.de/aktuelles/blog/detailansicht.htm?ID=A%2Bs3RgSTi2TpSb9LpGf5SQ%3D%3D>

GW Train Regio [online]. Ústí nad Labem: Copyright, **2022** [cit. 2022-09-20]. Dostupné z: <https://www.gwtr.cz/cs/sumava>

Zelené linky Šumavy. Národní park Šumava [online]. Vimperk: Copyright, **2022** [cit. 2022-09-25]. Dostupné z: https://www.npsumava.cz/wp-content/uploads/2022/06/zelene-autobusy2022_web.pdf

Přeshraniční socioekonomický monitoring [online]. Vimperk: Správa Národního parku Bavorský les a Správa Národního parku Šumava, **2020** [cit. 2022-09-25]. Dostupné z: https://www.npsumava.cz/wp-content/uploads/2020/04/brozurka_socioekonom_cz_fin.pdf

Mapy.cz: [online], **2022**. [cit. 2022-10-10]. Dostupné z: <<http://mapy.cz>>