



Dopad turistického ruchu na dopravní situaci na území NP České Švýcarsko

Bakalářská práce

Studijní program:

B1301 Geografie

Studijní obor:

Aplikovaná geografie

Autor práce:

Filip Dirigl

Vedoucí práce:

doc. RNDr. Kamil Zágoršek, Ph.D.

Katedra geografie





Zadání bakalářské práce

Dopad turistického ruchu na dopravní situaci na území NP České Švýcarsko

Jméno a příjmení: Filip Dirigl
Osobní číslo: P18000264
Studijní program: B1301 Geografie
Studijní obor: Aplikovaná geografie
Zadávací katedra: Katedra geografie
Akademický rok: 2019/2020

Zásady pro vypracování:

Cílem této bakalářské práce je analýza dopravní situace ovlivněné zvyšujícím se turistickým ruchem na území NP České Švýcarsko a případným řešením této problematiky. Práce bude rozdělena na dvě hlavní části: teoretickou a praktickou. Teoretická část bude obsahovat charakteristiku základních pojmů, jako je fenomén turistického ruchu a infrastruktury. Dále popíše analyzované území NP České Švýcarsko a historii turistického ruchu v tomto území. Praktická část práce bude věnována samotnému výzkumu, který se bude skládat ze zpracování získaných dat z konkrétních institucí (České Švýcarsko o.p.s., DÚK…) a z dat získaných mým šetřením. Na základě výsledků se pokusím o vlastní návrh řešení této situace.

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy:
Forma zpracování práce:
Jazyk práce:

tištěná/elektronická
Čeština



Seznam odborné literatury:

NOVÁK, Václav. Tourism in the Saxon-Bohemian Area. In Klímová, V., Žítek, V. (eds.) XVIII. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků. Brno: Masarykova univerzita, 2015. s. 697 – 705 ISBN 978-80-210-7861-1.

ORIEŠKA, Ján. Služby v cestovním ruchu. Praha: Idea servis, 2010. 405 s. ISBN 978-80-85970-68-5.

PALATKOVÁ, Monika a Jitka ZICHOVÁ. *Ekonomika turismu: turismus České republiky*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2014, 262 s. ISBN 978-80-247-3643-3.

VYSTOUPIL, Jiří, Andrea HOLEŠINSKÁ, Josef KUNC, Jaroslav MARYÁŠ, Daniel SEIDENGLANZ, Martin ŠAUER, Petr TONEV a Milan VITURKA. Atlas cestovního ruchu České republiky. 1. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2006. 156 s. ISBN 80-239-7256-1.

Vedoucí práce: doc. RNDr. Kamil Zágoršek, Ph.D.
Katedra geografie

Datum zadání práce: 18. prosince 2019
Předpokládaný termín odevzdání: 30. dubna 2021

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.
děkan

L.S.

doc. RNDr. Kamil Zágoršek, Ph.D.
vedoucí katedry

Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Jsem si vědom toho, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má bakalářská práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědom následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

12. prosince 2021

Filip Dirigl

Poděkování

Děkuji panu doc. RNDr. Kamilu Zágoršekovi Ph.D. za věcné rady, ochotu, trpělivost a jeho odborné vedení této bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval panu Marku Knymu, starostovi obce Jetřichovice, za poskytnutí cenných informací a dat z obce Jetřichovice. Děkuji také zaměstnancům Obecního úřadu Hřensko za poskytnutí dat o počtu zaparkovaných osobních prostředků v obci. V neposlední řadě děkuji rodině za podporu v průběhu celého mého studia.

Anotace

Tato bakalářská práce se zabývá dopravní situací na území Národního parku České Švýcarsko ovlivněné zvyšující se turistickým ruchem. Zaměřuje se především na problematiku individuální osobní dopravy a parkování. Vysvětluje historii a vývoj dopravy, současné trendy a problémy spjaté s narůstající návštěvností. V práci je přihlédnuto k aktuální situaci spjaté s onemocněním COVID19. Hlavními výzkumnými metodami jsou rešerše odborné literatury a analýza dat počtu zaparkovaných osobních vozidel.

Klíčová slova: Národní park České Švýcarsko, doprava, parkování, návštěvnost, cestovní ruch, overtourism

Annotation

This bachelor thesis deals with the traffic situation in the Bohemian Switzerland National Park affected by increasing tourism. It focuses mainly on the issue of individual passenger transport and parking. It explains the history and development of transport, current trends and problems associated with increasing traffic. The work takes into account the current situation associated with the disease of COVID19. The main research methods are literature search and data analysis of the number of parked passenger cars.

Key words: National park Bohemian Switzerland, traffic, parking, attendance, tourism, overtourism

Obsah

1 Úvod	13
2 Cestovní ruch	14
2.1 Úvod do problematiky	14
2.2 Historie turistického ruchu v ČR	14
2.3 Předpoklady turistického ruchu	16
2.4 Druhy a formy turistického ruchu	17
2.5 Overtourism	18
2.6 Doprava v turistickém ruchu	19
3 NP České Švýcarsko	21
3.1 Geografické vymezení.....	21
3.2 Historie Národního parku České Švýcarsko.....	23
3.3 Přírodní poměry.....	24
3.3.1 Geologie	24
3.3.2 Geomorfologie.....	25
3.3.3 Vodstvo	26
3.3.4 Podnebí.....	27
3.3.5 Flóra.....	27
3.3.6 Fauna	29
3.4 Zonace Národního parku České Švýcarsko	30
3.5 Přeshraniční spolupráce se správou NP Saské Švýcarsko.....	31
4 Turistický ruch na území NP České Švýcarsko	34
4.1 Historie turistického ruchu na území NP České Švýcarsko.....	34

4.2 Významné pamětihodnosti	34
4.2.1 Přírodní pamětihodnosti	34
4.2.2 Kulturní pamětihodnosti	35
4.3 České Švýcarsko o. p. s.....	36
4.3.1 Přeshraniční spolupráce s Tourismusverband Sachsische Schweiz	37
4.4 Návštěvnost Národního parku České Švýcarsko	37
4.4.1 Trendy v návštěvnosti.....	37
4.4.2 Návštěvnost v období pandemie COVID-19	40
4.5 Předpoklady území.....	44
4.5.1 Ubytovací kapacity.....	44
4.5.2 Počet přenocování	46
4.5.3 Stravovací zařízení.....	46
4.6 Overtourism na území NP České Švýcarsko.....	47
5 Doprava na území NP České Švýcarsko	49
5.1 Vývoj dopravy na území	49
5.1.1 Silniční doprava.....	49
5.1.2 Železniční doprava	49
5.1.3 Říční doprava	49
5.2 Současné trendy v dopravě	50
5.3 Silniční doprava	52
5.3.2 Problematika parkování.....	54
5.3.3 Autobusová doprava.....	54
5.4 Železniční doprava	56

5.4.1 Dráha Národního parku	56
5.5 Lodní doprava	57
5.5.1 Přívozy na Labi.....	57
5.5.2 Výletní převozy v Soutěškách.....	58
5.6 Jiné druhy dopravy	59
5.7 SWOT analýza dopravy v Národním parku České Švýcarsko	60
6 Případová studie – obec Hřensko	61
6.1 SWOT analýza dopravy pro obec Hřensko	61
6.2 Hodnocení aktuální situace v obci Hřensko.....	62
6.2.1 Individuální doprava v obci.....	62
6.2.2 Hromadná doprava v obci.....	65
6.3 Srovnání dopravní situace v obci Hřensko s regionem Národního parku České Švýcarsko.....	66
6.4 Návrh vlastních řešení	67
7 Diskuze	71
8 Závěr	74
9 Seznam literatury.....	76
9.1 Tištěná	76
9.2 Elektronická	78
10 Seznam příloh	84
11 Přílohy.....	85

Seznam grafů

Graf 1: Celkový vývoj návštěvnosti v letech 2009 až 2019 dle lokalit.....	38
Graf 2: Návštěvnost v letech 2009 až 2019 podle měsíců.....	39
Graf 3: Meziroční změna v návštěvnosti vybraných památek regionu NP České Švýcarsko	41
Graf 4: Počet příjezdů do HUZ v letech 2018, 2019 a 2020 v regionu NP České Švýcarsko	42
Graf 5: Počet přenocování v HUZ v letech 2018, 2019 a 2020 v regionu NP České Švýcarsko	43
Graf 6: Počet přenocování v regionu České Švýcarsko v letech 2012-2018	46
Graf 7: Počet zaparkovaných motorových prostředků v obci Hřensko v letech 2016-2020	63
Graf 8: Počet celkem zaparkovaných motorových vozidel v obci Hřensko v letech 2016-2020	64
Graf 9: Počet zaparkovaných motorových vozidel v letních měsících v letech 2016-2020	65

Seznam tabulek

Tabulka 1: Etapy novodobého turismu	15
Tabulka 2: Porovnání zonace NP České Švýcarsko.....	31
Tabulka 3: Příjezdy do hromadně ubytovacích zařízení dle národností	40
Tabulka 4: Meziroční změna v procentech mezi léty 2019 a 2020 u vybraných památek regionu NP České Švýcarsko	41
Tabulka 5: SWOT analýza dopravy v regionu NP České Švýcarsko	60
Tabulka 6: SWOT analýza dopravy obce Hřensko.....	61

Seznam obrázků

Obrázek 1: Ochrana krajiny v zájmovém území.....	22
Obrázek 2: Hromadná ubytovací zařízení v zájmovém území v roce 2021	45
Obrázek 3: Dopravní situace v zájmovém území	53

Seznam zkratk

AOPK	Agentura ochrany a krajiny
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DMO	destinační management oblasti
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
ha	hektar
HUZ	hromadně ubytovací zařízení
CHKO	Chráněná krajinná oblast
km	kilometr
km ²	kilometr čtvereční
IZS	integrovaný záchranný systém
m	metr
m n. m.	metrů nad mořem
NP	národní park
o. p. s.	obecně prospěšná společnost
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

1 Úvod

Region Národního parku České Švýcarsko patří mezi jedno z nejnavštěvovanějších míst v Ústeckém kraji i v celé České republice. Jsou to právě místní přírodní památky jako Pravčická brána, Soutěsky Kamenice nebo Jetřichovické vyhlídky, které dlouhodobě patří k nejnavštěvovanějším místům Ústeckého kraje. Skutečnost, že tuto oblast navštíví statisíce návštěvníků ročně vytváří na místní přírodu enormní tlak.

Situaci umocňuje fakt, že většina návštěvníků jako dopravní prostředek pro svou návštěvu volí osobní automobil. Nastávají tak situace, kdy jsou parkoviště v blízkosti oblíbených přírodních památek zcela zaplněna nebo dochází k parkování na nelegálních místech. V takovém případě může docházet k negativním vlivům, jež ovlivňují přírodu vysoce chráněného území, jakým národní park bezesporu je.

Odborníci se touto problematikou zabývají již několik let. Výzkum v oblasti dopravní situace v regionu řeší například vědci z pražské ČVUT. Situaci se snaží řešit také Správa Národního parku České Švýcarsko ve spolupráci se svými kolegy z Národního parku Saské Švýcarsko, které čelí podobně negativním trendům. V literatuře se tématu věnuje řada autorů, mezi kterými jsou Kurfürst (2002), Štýrský (2005) nebo Oriška (2010).

Tato práce si klade za cíl seznámit čtenáře s problematikou cestovního ruchu, vymezit území regionu Národního parku České Švýcarsko a popsat jeho fyzicko-geografickou charakteristiku. V druhé části práce se pokusím detailně popsat situaci v dopravní infrastruktuře regionu a analyzovat data poskytnutá obcí Hřensko. Důležitou výzkumnou metodou pro lepší porozumění aktuální situace je porovnání parkovacího managementu v obcích Hřensko a Jetřichovice. Závěr práce bude tvořit návrh řešení ke zlepšení situace v oblasti dopravy.

2 Cestovní ruch

2.1 Úvod do problematiky

Cestovní ruch má silné ekonomické postavení a je nedílnou součástí ekonomiky dnes již téměř každého státu. Počátky cestovního ruchu můžeme pozorovat již v 19. století, kdy lidé začali mít více volného času. Dnešní společnost vnímá cestovní ruch jako samozřejmou a nedílnou součást života. Rozdílná motivace účastníků turistického ruchu je dána jejich konkrétním zájmem a cílem cesty, což koresponduje s obecně platným stanoviskem, že každého z nás zajímá něco jiného.

Díky své komplexnosti a multidisciplinaritě jej lze interpretovat několika definicemi (Šauer, Vystoupil a kol., 2015, s. 11). Výklad termínu se liší pro ekonomické, environmentální či hospodářské obory.

Pro potřeby této práce je vhodné použít definici Zelenky a Páskové, kteří označují cestovní ruch jako „souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu, souhrn procesů budování a provozování zařízení se službami pro účastníky cestovního ruchu včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch, souhrn politických a veřejně-správních aktivit a reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity“ (Zelenka, Pásková. 2012, s. 83).

2.2 Historie turistického ruchu v ČR

Za počátky moderního cestovního ruchu je možné považovat výpravné cesty šlechticů a jiných vysoce postavených občanů v 17. a 18. století (Petrů, 2007, s. 4). Ve světě můžeme pozorovat jako určitou formu turistického ruchu výpravné cesty v dobách kolonialismu. Nicméně u nich je důležité připomínat si i stinné stránky, které s sebou počínání tehdejších velmocí přineslo. Značný rozmach zaznamenal turistický ruch v období průmyslové revoluce, kdy technický pokrok představoval nárůst volného času, kterým lidé začali disponovat. Tato doba naplno poukázala na nutnost tří lidských potřeb, a to potřeby oddychu (rekreace), poznávání a vzdělání a potřeby posílení sociálních vazeb (Palatková, Zichová, 2014, s. 13). V tomto období vznikají také první instituce zabývající se turistickým ruchem - např. Klub českých turistů (1888). V následujících letech prochází odvětví turistického ruchu

exponenciálním růstem, s čímž je spojen také rozvoj sektoru služeb v něm operujících. Velkou ránou pro turistický ruch byla první a druhá světová válka, jež dramaticky zasáhly do každodenního života. Z důsledků obou světových válek se evropská ekonomika dostávala několik desítek let. Dále v Československu do rozvoje rázně promluvil i komunistický převrat v roce 1948. Palatková a Zichová ve své Ekonomice turismu uvádějí: „Uzavření hranic stržně orientovanými ekonomikami způsobilo orientaci domácí poptávky na domácí turismus, který se stal základem účasti na turismu českého obyvatelstva vůbec. Významnou součástí domácího turismu tvořily cesty jednodenní a cesty s přenocováním ve vlastních objektech (chaty, chalupy)“ (Palatková, Zichová, 2014, s. 183). Fenomémem doby se staly organizované rekreace zaštitěné ROH. Cesty do zahraničí byly pouze ojedinělé a podmíněné devizovým příslibem a výjezdni doložkou. Po roce 1989, kdy v Československu padl komunistický režim, se situace výrazně změnila. Otevřely se hranice, do hry vstoupily soukromé cestovní kanceláře a cestovní ruch začal nabývat nebývalých rozměrů. Narostla i jeho důležitost pro státní ekonomiku.

Tabulka 1: *Etapy novodobého turismu (Freyer, W., 2009. in Palatková, M., Zichová, J., 2014)*

Etapa	Období	dopravní prostředek	Motivace	Účastníci
Předfáze	do r. 1850	pěší, kůň, drožka, loď	poutní cesty, křížové výpravy, obchod, vzdělávání, objevitelské cesty	šlechta, vzdělanci, obchodníci
Počáteční fáze	1850-1914	železnice, parní loď	zotavení, rekreace	nová střední třída
Rozvojová fáze	1915-1945	železnice, automobil, autobus, letadlo	léčení a zotavení, rekreace, komerční účely	pracující s vyšší životní úrovní
Vrcholná fáze	od r. 1945	automobil, letadlo	regenerace, oddych, volný čas	všechny vrstvy (ve vyspělých zemích)

Ačkoliv se Freyerova klasifikace etap novodobého turismu může jevit jako správná a úplná, je třeba si uvědomit několik současných fenoménů, které tuto klasifikaci mohou významně narušit. Největší změny můžeme pozorovat v poslední, „vrcholové“ fázi. Stejně jako celá společnost, tak i turistický ruch prochází neustálým rychlým vývojem. Tento důvod je zásadním faktorem pro přidání nové etapy mapující období po roce 1989, kdy se nejen tehdejšímu Československu otevřelo mnoho nových příležitostí, novinek a změn. Z uvedených důvodů se mi jeví tato tabulka

jako nekompletní a pro dnešní dobu si žádá aktualizovat a doplnit o nové etapy turistického ruchu.

Jednou z nich je zcela odlišný způsob využívání letadla jako dopravního prostředku k přepravě osob a zboží. Vlivem nástupu nízkonákladových leteckých společností na trh se využívání letecké dopravy stalo masovou formou dopravy. Je zde zásadní rozdíl mezi využíváním letadla před rokem 1989, kdy bylo možností pouze pro nejvyšší společenské vrstvy, a po něm, kdy je možnou volbou takřka pro všechny.

Opomenutí vlaku jakožto dopravního prostředku ve vrcholné fázi je také poněkud zavádějící. Domnívám se, že pozice vlakové dopravy v turistickém ruchu je i v dnešní době zcela nepostradatelná. Jako příklad je možné uvést Dráhu Národního parku České Švýcarsko. Jedná se o dlouholetý projekt obecně prospěšné společnosti České Švýcarsko, Dopravy Ústeckého kraje a partnerů na saské straně, jenž návštěvníkovi nabízí výhodnou, bezpečnou a nezvyklou formu přepravy po NP České i Saské Švýcarsko.

2.3 Předpoklady turistického ruchu

„Rozvoj cestovního ruchu v území je závislý na předpokladech, kterými lokalita disponuje. Tyto předpoklady jsou buď vyjádřeny atraktivitou místní přírody a krajiny, nebo kulturně-historickými pozoruhodnostmi“ (Vystoupil a kol., 2006, s. 12). Přírodní potenciál lze ještě dále rozdělit na potenciál rekreační plochy a potenciál v chráněných územích (CHKO, NP).

Mezi přírodní pamětihodnosti v České republice se řadí především pískovcová skalní města (Prachovské skály, Adršpašsko-teplické skály), příhraniční hory (Krkonoše, Šumava, Jeseníky), lesy (Brdy, Jizerské hory), krasové oblasti (Český a Moravský kras) nebo vodní plochy (Třeboňsko, Máchovo jezero) a další.

Kulturně-historické památky mohou být městské památkové zóny a rezervace (Kutná hora, Litoměřice), církevní památky (Rotunda sv. Jiří na Řípu, synagoga v Třebíči), hrady a zámky (Hluboká nad Vltavou, Kost), ale také muzea (Moravské zemské muzeum, Národní muzeum), galerie (Národní galerie v Praze, Moravská galerie v Brně) nebo architektura (Vila Tugendhad, Ještěd) a další.

Samostatnou kategorií jsou hmotné i nehmotné památky zařazené na seznamu světového dědictví UNESCO, které výrazně přispívají k propagaci a návštěvnosti daného místa či regionu. Na území České republiky se nachází celkem 12 památek zařazených na seznamu hmotného světového dědictví UNESCO. Příkladem takových památek je historické centrum Prahy, Lednicko-valtický areál, vesnická rezervace Holašovice nebo Poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře a mnohé další. Neméně významné jsou také památky nehmotného dědictví, mezi které řadíme unikátní zvyky a obyčeje regionu, tradice či kulturní události s dlouholetou tradicí. Příklady takovýchto nehmotných tradic na území České republiky jsou slovácký tanec Verbuňk, Masopust, Jízda králů či sokolnictví.

2.4 Druhy a formy turistického ruchu

Klasifikovat turistický ruch je takřka stejně náročné, jako ho definovat. Mnoho autorů zabývajících se turistickým ruchem jej obohatili o svou klasifikaci. Mimo Wolfganga Freyera se tématem zabývali a své myšlenky publikovali například Walter Hunziker a Kurt Krapf, John Burkart a S. Medlik, z českých odborníků poté Josef Zelenka a Martina Pásková a mnoho dalších (Palatková, Zichová, 2014, s. 11-13). Nejzákladnějším dělením však zůstává na druhy a formy turistického ruchu.

Šauer, Vystoupil a Holešinská definují druh turistického ruchu jako „typ cestovního ruchu, pro který je nejdůležitější jevový průběh a způsob jeho realizace v závislosti na geografických, ekonomických, společenských a jiných podmínkách, jakož i jeho účinky“ (Šauer, Vystoupil, Holešinská a kol., 2015, s. 131). Tyto podmínky můžeme dále dělit například dle:

1. místa realizace (domácí, zahraniční, příhraniční)
2. délky trvání (jednodenní, krátkodobý, dlouhodobý)
3. způsobu zabezpečení cesty a pobytu (organizovaný, neorganizovaný)
4. převažujícího prostředí pobytu (přírodní, městský, venkovský, lázeňský)

Naproti tomu pro formu turistického ruchu je nejdůležitější složkou motivace účastníka. Motivací účastníka se rozumí především odpočinek, poznání a sociální kontakt. Z tohoto hlediska lze pobyt konkrétně dělit na:

1. rekreační
2. pobytový
3. lázeňský
4. lovecký
5. poznávací (Šauer, Vystoupil, Holešinská a kol., 2015, s. 131).

2.5 Overtourism

V dnešní době se stává možnost cestování a poznávání nových míst čím dál více přístupnější širokému spektru populace. Významná kulturní místa a přírodní pamětihodnosti po celém světě jsou rok od roku navštěvovanější. Daná skutečnost vytváří nebyvalý tlak na přírodu a krajinu. Problém overtourismu, který lze do češtiny přeložit jako předimenzovaný turismus, se v posledních letech začal významně týkat i Národního parku České Švýcarsko. Z daného důvodu jsem se rozhodl zařadit do této práce i kapitolu týkající se právě overtourismu, jenž významně ovlivňuje dopravní situaci na území NP.

Historie tohoto termínu není příliš dlouhá, jev samotný však ano. Jedním z prvních odborníků, kteří se zabývali tímto problémem, byl George Victor Doxey. Ten v roce 1975 ve své práci analyzoval negativní pocity residentů na zvyšující se počet návštěvníků Niagárských vodopádů (Dodds, Buttler, 2019). Řada dalších autorů se tímto problémem začala zabývat v následujících letech.

Fenomén overtourismu nelze považovat za globální problém, jedná se o problém lokální, který postihuje vždy pouze konkrétní destinaci či památku. Příkladem může být italské město Benátky, pařížská Eiffelova věž, nebo barcelonská Sagrada Família. Overtourism posílilo v poslední dekádě několik faktorů. Jedním z nich je rozmach nízkonákladových leteckých společností, za jejichž letenky do oblíbených destinací zaplatí turista sumu pouze v řádech stokorun. Významným, dle mého názoru i tím nejvýznamnějším, faktorem se staly sociální sítě, například Instagram. Lidé zde sdílí své fotografie míst, na která tím mohou nalákat další návštěvníky, čímž vzniká řetězec, jenž na dané místo může přivést mnoho lidí. V neposlední řadě za problémem stojí i soukromé formy poskytování krátkodobého ubytování, například platforma Airbnb. Místní obyvatelé si na tuto formu ubytování v několika destinacích dlouhodobě stěžují, a proto se je místní samosprávy snaží omezovat (Dodds, Buttler, 2019). Takovým městem je například Barcelona,

kteřá je svým postojem vůči krátkodobým pronájmům ubytování pro turisty jedna z nejtvrďších na světě (Lacina, 2021). Existuje řada dalších podnětů, které přispívají k návalu turistů do konkrétních míst, s nimiž se lze seznámit v odborné literatuře.

Nelze se domnívat, že se tento problém netýká vybraných míst na území České republiky. V mnoha lokalitách v posledních letech vzrostl celkový počet návštěvníků. Mezi taková místa můžeme řadit město Český Krumlov, město Kutná hora nebo hrad Karlštejn, či v první řadě Prahu a Hradčany. Návštěvnost kulturních a městských památek zásadně zasáhla pandemie nemoci COVID19. Vážnější situace je v přírodě, zejména v oblastech chráněných území, kterých se koronavirová omezení vyhlášených ve spojitosti s pandemií COVID-19 na jaře roku 2020 příliš nedotkla. Lidé začali navštěvovat přírodu v mnohem větší míře, což bylo patrné především v CHKO Český ráj, CHKO Broumovsko či území národních parků. Růst návštěvnosti v přírodě byl však zaznamenán plošně.

Jednotlivé správy CHKO se nyní snaží vytvářet obranné prostředky, které pomohou regulovat návštěvnost. Nejzávažnější situaci můžeme pozorovat v CHKO Český ráj. Vzhledem k obavám o ještě větší nárůst návštěvnosti v sezóně 2021 zde správa CHKO přijala konkrétní omezení, mezi nimi například zákaz vjezdu cyklistů do údolí Plakánek, přestala s aktivní propagací pískovcových skalních měst (Lánský, 2021).

2.6 Doprava v turistickém ruchu

Doprava a dopravní infrastruktura je jedna z nejdůležitějších služeb pro správné fungování turistického ruchu v daném regionu. Společně s ubytovacími, stravovacími, průvodcovskými, sportovně-rekreačními a kulturně-společenskými službami tvoří hlavní předpoklady cestovního ruchu v regionu. Oriška uvádí, že „vztah dopravy a cestovního ruchu je oboustranným vztahem, protože rozvoj jednotlivých forem a druhů cestovního ruchu vyvolá vznik nových forem dopravy, rekonstrukci existující a výstavbu nové dopravní sítě, výrobu dopravních prostředků s přihlédnutím k požadavkům účastníku cestovního ruchu“ (Oriška 2010, s. 37).

Základním principem dělení dopravy je na železniční (vlaky, tramvaje), silniční (automobil, autobus), leteckou (letadla) a vodní (lodě, čluny) dopravu. Dále lze dopravu dělit na osobní, zajišťovanou přímo obyvateli, a veřejnou, zajišťovanou

veřejnou správou, či soukromými dopravci. Pro veřejnou dopravu je charakteristický soubor dopředu určených požadavků, které zahrnují přepravní podmínky zahrnuté v přepravním řádu, plán dopravy a přepravní tarif (Orieška 2010, s. 37).

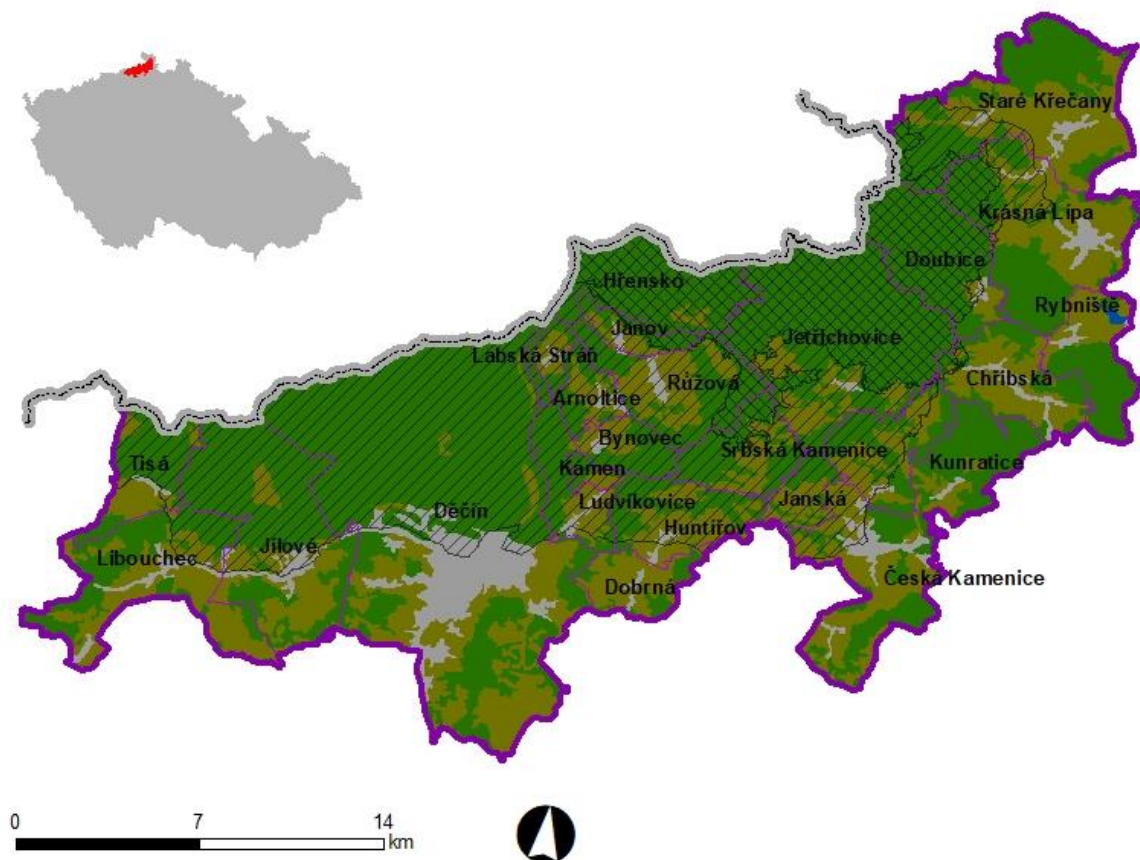
3 NP České Švýcarsko

3.1 Geografické vymezení



Národní park České Švýcarsko se nachází v severozápadní části České republiky v Ústeckém kraji, v okrese Děčín. Rozprostírá se přímo v blízkosti státní hranice se Svobodným státem Sasko. Na německé straně navazuje na sousední NP Saské Švýcarsko. Východní hranici sdílí s CHKO Lužické hory. Území Národního parku zahrnuje celkem 11 obcí – Doubice, Hřensko, Janov, Jetřichovice, Krásná Lípa, Kunratice, Mikulášovice, Růžová, Srbská kamenice a Staré Křečany.

Na území Národního parku plynule navazuje CHKO Labské pískovce, které je také pod správou NP. Na německé straně je to poté CHKO Saské Švýcarsko, jež spadá pod správu tamějšího NP. Celkově se tato příhraniční chráněná oblast rozprostírá na ploše přes 700 km² (Správa NP České Švýcarsko, 2019).

OCHRANA KRAJINY V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ






velkoplošná chráněná území

-  národní park České Švýcarsko
-  chráněná krajinná oblast Labské Pískovce

krajinný pokryv

-  zástavba
-  zemědělská plocha
-  les
-  vodní plocha

hranice

-  státní hranice
-  hranice zájmového území
-  hranice obcí

DIRIGL Filip, Liberec 2021.
 Zpracováno v programu ESRI ArcGis Pro.
 Zdroje: Arcdata Praha. Hranice [online]. [vid. 15. 11. 2021].
 Dostupné z: <https://bit.ly/2ZtAjka>. ArcČR 500 3.3, Digitální
 vektorová geografická databáze České republiky ArcČR@ 500,
 ARCDATA PRAHA, s.r.o., ZÚ, ČSÚ, 2020 [vid. 15. 11. 2021].
 Dostupné z: <https://bit.ly/3cSzYKP>. AOPK, 2019. VZCHU [online].
 [vid. 15. 11. 2021]. Dostupné z: <https://bit.ly/3p8HIUe>.
 Copernicus, 2019. Corine Land Cover 2018, Version 2020_20u1.
 13. 5. 2020 [dataset] [vid. 15. 11. 2021]. Dostupné z:
<https://bit.ly/3cR4JA2>.

Obrázek 1: Ochrana krajiny v zájmovém území

3.2 Historie Národního parku České Švýcarsko

Území národního parku, ale i celé chráněné krajinné oblasti, bylo osídlováno již zhruba v době před 8000 lety, kdy bylo území využíváno především k lovu. První osídlení zde vzniklo v době příchodu Slovanů. Trvale region osídlilo až německé obyvatelstvo ve 13. století, které se zde živilo zemědělstvím, dřevorubectvím, nebo rybářstvím či vorařstvím (Správa CHKO Labské pískovce, 2021).

Počátky snahy o ochranu tohoto území sahají do 20. let 20. století. Prvním významným datem je pro vznik budoucího Národního parku rok 1933, kdy se na území Českého Švýcarska vyhlásily tři, státem chráněná území – Tiské stěny, Edmundova soutěska a Pravčická brána. Zmínky o plošné ochraně celého území pochází z padesátých let, kdy se touto myšlenkou zabýval přední český botanik Jan Čeřovský ve své diplomové práci. Přelomovým mezníkem v ochraně území je vyhlášení Chráněné krajinné oblasti Labské pískovce v roce 1972 o rozloze 300 km². V následujících letech zde tehdejší Ministerstvo kultury ČSR vyhlašuje několik dalších maloplošně chráněných území – Čabel, Růžový vrch, nebo oblast kolem Dolského mlýna (Správa NP České Švýcarsko, 2019).

Po vyhlášení Národního parku Saské Švýcarsko v roce 1991 se začaly ozývat hlasy o vyhlášení národního parku na české straně. V roce 1992 Ministerstvo Životního prostředí poprvé zmínil záměr o jeho vyhlášení. Tento záměr se však nesetkal s pozitivní odezvou ze strany některých obcí regionu, či podnikatelských subjektů. V následujících letech probíhala vyjednávání se snahou o založení národního parku. Negativní vývoj snahy o vybudování NP se mění až v roce 1998, kdy tehdejší vláda schválila návrh zákona o vyhlášení národního parku. Finální rozhodnutí padlo v létě roku 1999, kdy byl zákonem č. 161/1999 S., vyhlášen NP České Švýcarsko, jenž vstoupil v platnost v červenci téhož roku a s účinností od 1. 1. 2000 (Bauer, 2020).

Zajímavostí ve snaze o vybudování národního parku je osobní návštěva tehdejšího pana prezidenta Václava Havla v červenci roku 1999, který se svým týmem navštívil město Krásná Lípa a ujistil tehdejšího pana místostarostu Krásné Lípy Zbyňka Linharta o podpisu stěžejního zákona. Delegation se poté přemístila do Dubice, kde probíhalo neformální setkání u táboráku (Bauer, 2020).

3.3 Přírodní poměry

3.3.1 Geologie

Z hlediska geologie a geologického vývoje je území národního parku České Švýcarsko zcela unikátní. Území NP se rozprostírá na rozhraní dvou regionálních oblastí Českého masivu – české křídové pánve a Západosudetské oblasti. Tyto dva celky jsou děleny tektonickou linií, tzv. Lužickým zlomem (Brzák, Fabiánek, Havránek, 2007). Nejstaršími zastoupenými horninami jsou granitoidy (rumburská a brtnická žula) v severní části národního parku staré přibližně 500 milionů let (Brzák, Fabiánek, Havránek, 2007).

Krajina typická pro toto území se začala formovat v období svrchní křídý v mezozoiku zhruba před 100 miliony let, kdy nejen tuto oblast zalilo mělké a teplé křídové moře (Chlupáč I. a kol., 2002, s. 25). Dnes tuto oblast známe jako Českou křídovou pánev, která se v České republice rozkládá od NP České Švýcarsko, přes Polabí a Broumovskou vysočinu až k Blansku u Brna. Po odsunu moře zde vznikla mocná vrstva větší než 1 km sedimentu zejména pískovců, ale i prachovců či slepenců (Správa NP České Švýcarsko, 2019), které se díky erozi a exogenním činitelům, zejména fluviální, obnažily a vznikly tak pískovcové věže a masivy. Ty jsou základem pískovcových skalních měst. Fluviální erozi lze pozorovat zejména v údolí řeky Labe mezi městy Děčín a Hřensko, nebo v soutěskách řeky Kamenice a Křínice. Proces sedimentace probíhal v období cenomanu až santonu (Petránek, 2007). „Prostřednictvím puklinových systémů pronikla voda hluboko do nitra pískovců a původně souvislá pískovcová tabule se rozpadla na dnešní kvádrové pískovce“ (Patzelt, Sojka, 2008, s. 17)

Dalším významným geologickým procesem ve vývoji území byla tercierní vulkanická činnost, při které Český masiv reagoval na pohyb Euroasijské a Africké desky. Díky těmto pohybům se vyvrásnilo pohoří Alpy. Zemská kůra Českého masivu se rozlámala a umožnila průtok magmatu napovrch, který zde utuhnul. Tyto děje se odehrávaly přibližně před 65 miliony let (Chlupáč I., a kol., 2002, s. 26). Znamky vulkanismu jsou v krajině patrné dodnes. Nejvyšší vrcholy, včetně nejvyššího Růžovského vrchu (619 m n. m.), jsou tvořeny vyvřelými horninami, především bazaltem, fonolitem a pyroklastickým sedimentem. Dalšími úkazy vulkanické činnosti jsou „kamenná moře“ bazaltu, patrná především na jihozápadních svazích hory

Studeneč (737 m n. m.) a skalní útvary s typickou sloupcovou odlučností hexagonálního tvaru, například v okolí Vlčí hory (581 m n. m.). Díky vulkanické činnosti se do pískovcových usazenin dostávají roztoky železa, které vytváří charakteristické červenohnědé žíly.

Zcela ojediněle lze v krajině pozorovat jurské vápence, jež byly tektonicky vyzdviženy podél Lužické poruchy, zejména v oblasti Bílého potoka, Vápenného vrchu poblíž Krásné Lípy a Doubice (Březinová, Dibelková, 2003, s. 13).

3.3.2 Geomorfologie

Ačkoli je národní park geologicky vcelku homogenní, geomorfologicky je však poměrně rozdílný. Území NP spadá do Děčínské vrchoviny, jež je jedním z celků Krušnohorské hornatiny a na německé straně pokračuje jako Elbsandtsteingebirge. Děčínská vrchovina se dělí na dva podcelky – Děčínské stěny a Jetřichovické stěny (Březinová, Dibelková, 2003, s. 13).

Děčínské stěny se rozprostírají v jihozápadní části Děčínské vrchoviny. Leží na pískovcové kře, což je v krajině patrné mnoha údolími s někdy kaňonovitým tvarem a skalními městy, zejména Tiské stěny, Rájecké stěny a Ostrovské skály (Březinová, Dibelková, 2003, s. 15). Tato pískovcová města jsou známá pro své bizarní útvary jako skalní věže, okna, brány, a proto jsou vyhledávaným turistickým cílem mnoha návštěvníků. Nejvyšší bod Děčínských stěn je stolová hora Děčínský Sněžník (726 m n. m.), jež je zároveň nejvyšší stolovou horou v České republice. Podobné stolové hory je možné pozorovat v přeshraniční oblasti NP Saské Švýcarsko, například Lilienstein, Pfaffenstein nebo Kaiserkrone. Významným krajinným prvkem Děčínských stěn je hluboký kaňon Labské údolí nalézající se mezi městy Děčín a Hřensko, jenž byl vytvořen fluviální činností řeky Labe a na obou březích se tyčí několik desítek metrů vysoké skalní stěny.

Jetřichovické stěny se rozkládají na severovýchodě Děčínské vrchoviny. Nachází se zde typická kaňonovitá údolí se značnou členitostí a hustotou. Výškové rozpětí činí takřka 380 m, což je typické pro členitou vrchovinu. I zde se nachází vysoké skalní stěny a věže, zejména v okolí Hřenska Křídelní a Stříbrné stěny. Pro tuto oblast je typická Pravčická brána, jež je největší skalní branou v Evropě. Její rozměry jsou 16 m na výšku a 2 m na šířku. Menší skalní města se vyskytují v okolí Jetřichovic, Kyjova a Všemil.

3.3.3 Vodstvo

Největším a nejdůležitějším vodním tokem v oblasti je řeka Labe, přičemž její povodí odvodňuje takřka celé území národního parku. Nedalekými Lužickými horami prochází hranice mezi povodím Labe a Odry. Unikátní je nejhlubší pískovcový kaňon v České republice, místy hluboký až 300 m, kterým Labe protéká mezi obcemi Děčín a Hřensko. Celková délka řeky v tomto regionu je 22 km.

Největším přítokem Labe v národním parku je poslední pravostranný přítok řeka Kamenice, která se do Labe vlévá ve Hřensku. Kamenice pramení v Lužických horách a národním parkem protéká v jeho jihozápadní části. Pro Kamenici je na území národního parku typické množství soutěsek, jimiž protéká. Turisticky známými jsou Tichá (Edmundova) a Divoká soutěska nedaleko obce Hřensko. Její délka činí 37,5 km.

Další významnou řekou národního parku je Křinice. Pramení poblíž obce Studánka ve Šluknovské pahorkatině. Její celkovou délku tvoří 45 kilometrů, z toho se na českém území nachází 21 kilometrů. Vlívá se do Labe v německé obci Bad Schandau. Na českém území jsou pro Křinici typické meandry poblíž osady Zadní Jetřichovice. Německá část toku na území národního parku Saské Švýcarsko podobně jako řeka Kamenice tvoří četné soutěsky, z nichž nejznámější je Obere Schleuse.

Národní park je chudý na větší vodní plochy. V obci Kyjov, nedaleko Krásné Lípy, se rozprostírá Kyjovská přehrada, nevelká přehradní nádrž. Dále se zde nachází několik tůní a malých jezer nepravidelně rozmístěných po celém území. V současné době vzniká mnoho studií, které podporují vznik nových vodních ploch.

Z hlediska zásob podzemní vody je na tom nejlépe Děčínská vrchovina, jež má největší zásoby (Březinová, Dibelková, 2003, s. 17). Nachází se zde několik horizontů v závislosti na propustnosti pískovce, kdy vedle vody průlinové má velký význam i voda puklinová. Podzemní vody pískovce turonských pískovců jsou nejvýznamnějším horizontem z hlediska jejich zásob (Březinová, Dibelková, 2003, s. 17). Několik významných pramenů se nachází ve východní části národního parku v okolí obcí Krásná Lípa a Chřibská, jež je geologicky pestřejší.

3.3.4 Podnebí

Průměrná roční teplota v zimních měsících je $-3\text{ }^{\circ}\text{C}$, v letních $15\text{ }^{\circ}\text{C}$. Teplota je závislá na několika faktorech, kdy jedním z nich je ráz krajiny. Hluboké rokle jsou ovlivněny místním mikroklimatem, jež je důsledkem klimatické inverze (Správa NP České Švýcarsko, 2019). Teplotním rozdílem přispívá i výšková členitost. Na jedné straně zde máme takřka 700 m vysoké vrcholy a na straně druhé zde nalezneme nejnižší bod celé České republiky při hladině Labe ve Hřensku ve výšce 115 m n. m. Tato skutečnost má dozajista vliv na teplotní, ale i povětrnostní či srážkové poměry v regionu.

Průměrné roční srážky jsou 600–800 mm. Rozkolísanost je dána pohyby vzdušných mas, které mají v regionu množství přírodních překážek, například Lužické hory. Tento faktor je patrný na průměrných ročních úhrnech srážek v Děčíně - 673 mm a Jetřichovicích - 800 mm (Správa NP České Švýcarsko, 2019). S dlouhotrvajícími dešti zde velmi často nastává riziko bleskových povodní, které již několikrát rozvodnily řeku Kamenici.

Nejsilnější větry vanou na hřebenech vrcholů, zejména na Děčínském Sněžníku a vršcích vrcholů z doby terciéru. Nejčastější je západní proudění, o něco méně časté je také severozápadní nebo jihovýchodní. (Březinová, Dibelková, 2003, s. 16)

Dle Quittovy mapy klimatických oblastí ČSSR náleží region národního parku a CHKO Labské Pískovce do šesti klimatických jednotek, které se řadí do skupiny teplé, mírně teplé a chladné. Největší plochu zabírá skupina mírně teplá. Teplou oblast nalezneme v okolí Růžovské plošiny, Děčínské kotliny a v jižní části CHKO Labské Pískovce. Nejstudenejší oblastí je vrcholová partie Děčínského Sněžníku a jeho západní svahy až k obci Tisá (Správa NP České Švýcarsko, 2019).

3.3.5 Flóra

Pestrost místní flóry je způsobena především členitostí krajiny a geologickou stavbou. Minerály z bohatších, vyvřelých hornin (čedič, znělec, vápenec) na jinak chudém pískovcovém podloží pomáhají při růstu rostlin. Na půdách bohatých na živiny roste například lilie zlatohlávek, měsícnice vytrvalá nebo kyčelnice cibulkonosná (Patzelt, Sojka, 2008, s. 81). Druhové zastoupení je vzhledem k menší rozloze poměrně bohaté. Nalezneme zde rostliny teplomilné, suchomilné, ale i horské, podhorské,

severské a alpínské. Vzácněji se vyskytují druhy atlantské a subatlantské, jež se vyskytují ve vlhkém prostředí s nízkými teplotními rozdíly. Lze však říci, že druhové zastoupení vyšších rostlin, stejně jako na jiných místech České křídové pánve, je poměrně chudé. Naopak bohaté je druhové zastoupení mechorostů (Správa NP České Švýcarsko, 2019).

Lesní porosty tvoří takřka 95% plochy národního parku. V průběhu let se však skladba lesa výrazně změnila. Lesní hospodářství v průběhu let zanechalo na lese výrazné změny. Původní les byl takřka celý vytěžen, jeho zbytky můžeme nalézt pouze v těžko přístupných roklích a skalních vrcholech v podobě reliktních borů (Správa NP České Švýcarsko, 2019). Tento původní, smíšený les byl nahrazen monokulturami smrku ztepilého a borovice lesní. Takovýto les je méně odolný vůči srážkovému deficitu, suchu a případnému napadení škůdci, zejména lýkožroutem smrkovým. Nynější situace ohledně kůrovcové kalamity na území národního parku je právě výsledkem hospodaření s lesem v minulosti a srážkově chudá léta v letech 2015-2019.

Z dalších zástupců stromového patra lze zmínit dub zimní a letní. V suťových a podhorských suťových lesích v oblasti Labského údolí, či vrcholu Studence je hojně rozšířena lípa srdčitá, javor klen, popřípadě jasan ztepilý. Reliktní bory jsou zastoupeny břízou bělokorou a borovicí lesní. Nelze tvrdit, že by se zde smrk ztepilý nevyskytoval i před vysazením člověkem, byl součástí kyselých bučin nebo podmáčených smrčín. Dalšími kulturními dřevinami zde se vyskytujícími jsou borovice vejmutovka, modřín opadavý či jírovec maďal (Správa NP České Švýcarsko, 2019).

Spektrum druhů vyšších rostlin je široké a těžko lze zmínit všechny. Výskyt jednotlivých rostlin je vázán na biotop. Největší druhové zastoupení je v lesích, kde roste například svízel vonný, brusnice borůvka, kostřava lesní nebo kyčelnice devítilistá. Druhově bohaté jsou i skalní biotopy a rokle. Zde lze pozorovat hojně se vyskytující vřes obecný či rojovník bahenní. V roklích se vyskytuje devětsil bílý, plavuň vranec jedlový nebo velmi vzácná violka dvoukvětná, jenž se přirozeně vyskytuje v arktických oblastech a vysokých horách. V národním parku se vyskytuje v nejstudenějších partiích roklí.

Mezi rostliny, jež jsou vázány na vlhká místa v okolí vod se v NP České Švýcarsko řadí bledule jarní, udatna lesní nebo kopytník evropský. Louky jsou domovem několika

desítek druhů. Mezi nejtypičtější zástupce patří kopretina irkutská, ovsík vyvýšený, chrpa čekánek nebo rdesno hadí kořen. Ze vzácných druhů lze pozorovat vstavač mužský, ocún jesenní, upolín evropský a tak dále (Správa NP České Švýcarsko, 2019).

Na území národního parku se vyskytuje takřka 300 druhů mechorostů, z čehož je 71 státem chráněných. Výskyt jednotlivých druhů je vázán, podobně jako vyšší rostliny, na konkrétní biotop. Lze je taktéž rozlišit na teplomilné a chladnomilné. Konkrétně můžeme zmínit čtyřzoubek průzračný, kýlnatka zvlněná, porostnice mnohotvárná nebo ploník horský (Správa NP České Švýcarsko, 2019).

3.3.6 Fauna

Přírodní podmínky, ale i podmínky typu vysokého zalesnění, nízké hustoty výskytu sídel a relativně malé zásahy lidské činnosti, přispívají k dobré druhové pestrosti. Nalezneme tu druhy, které mají odlišné nároky na prostředí. Území NP je domovem mnoha chráněných živočišných druhů, jež jsou v mnoha případech silně či kriticky ohroženy (Správa NP České Švýcarsko, 2019).

Mezi nejpočetnějšími bezobratlými jsou brouci, motýli, rovnokřídlí či vážky. Přesný počet druhů bezobratlých vyskytujících se na území není přesně znám, neboť se zde pravidelně potvrdí výskyt druhu nového. Nejlépe popsanou skupinou jsou brouci. Mezi nejrozšířenější řadíme střevlíka polního, tesaříka pasekového, nebo vzácného střevlíka lesklého, chrobáka černého a tak dále. Motýli tvoří druhově bohatý řád, neboť se zde vyskytuje více než 1000 druhů. Můžeme zde pozorovat otakárka fenyklového, hnědáška chrastavcového či běláška ovocného. Z řádu vážek se zde nachází klínatka rohovatá, vážku tmavou a mnoho dalších druhů.

Území národního parku je domovem více než 330 druhů obratlovců. Nachází se mezi nimi jak druhy běžně rozšířené, tak i druhy vzácné. Mezi ty nejvzácnější patří rys ostrovid, jehož výskyt zde byl potvrzen stejně jako vlka obecného a euroasijského. Nejpočetnějšími druhy obratlovců jsou ryby a ptáci. Mezi rybami je zajímavé znovu vypouštění lososů obecných do řeky Kamenice. Dalšími druhy ryb jsou pstruzi, kapři, štiky nebo úhoři. Z ptáků lze zmínit navrácení sokola stěhovavého, jenž zde opět pravidelně hnízdí od poloviny 90. let. Dále lze na obloze spatřit vzácného čápa černého, poštolku obecnou a jiné dravce, ledňáčka říčního, kulíka říčního, víra velkého nebo holuba doupňáka (Správa NP České Švýcarsko, 2019).

Z plazů můžeme zmínit různé druhy hadů, například zmiji obecnou, užovku hladkou a užovku obojkovou. Z ještěrek například ještěrka živorodá, slepýš křehký, nebo ještěrku obecnou (Správa NP České Švýcarsko, 2019).

Savci tvoří významnou a početnou třídu živočichů. Mnoho z nich je chráněno různým stupněm státní ochrany. Ze skupiny hlodavců lze zmínit například plcha velkého, bobra evropského, hraboše mokřadního. Hojně se vyskytuje jelen lesní, srnec obecný, prase divoké. Unikátní je výskyt již zmiňovaného rysa ostrovida. Dále lze v lesích spatřit jezevce lesního, kunu skalní nebo vzácněji kamzíka horského.

3.4 Zonace Národního parku České Švýcarsko

Národní park je členěn do zón ochrany přírody za účelem rozčlenění území podle cílů ochrany, stavu ekosystémů a způsobů péče s ohledem na dlouhodobé cíle a směřování správy NP v otázce ochrany přírody (Rada NP České Švýcarsko, 2018). Klasickým formátem zonace území je členění do I., II. a III. zóny NP. Takto tomu bylo po celou dobu existence NP. Od roku 2020 však zonace doznala úprav v podobě změny na úrovni všech zón.

Největší změnou je vymezení takzvaných klidových území v oblastech bývalých I. zón, které zahrnují nejcitlivější přírodní zóny krajiny národního parku. Tyto zóny mají za cíl ještě důkladnější kontrolu nad nejvzácnějšími částmi NP. V této zóně probíhá samovolný vývoj s žádným či minimálním zásahem člověka. Člověk zde může zasahovat pouze v nezbytných případech, jako jsou například zásahy proti šíření geograficky nepůvodních druhů fauny i flóry, monitoring a výzkum, zabezpečení bezpečnosti zdraví obyvatelstva nebo údržba cestní sítě pěší i cyklistické (Rada NP České Švýcarsko, 2018). Tato klidová území se na území NP vyskytují v oblasti soutěsek řeky Kamenice a dále při hranici s národním parkem Saské Švýcarsko od Zadní Doubice po Hřensko. Na německé straně na klidová území navazují tzv. Kernzone, neboli jádrové oblasti, jenž jsou obdobou těch českých. Celková rozloha tohoto území tvoří na české straně 1233, 78 ha (Správa NP České Švýcarsko, 2019). Dalšími vymezenými zónami jsou zóny přírodě blízké, soustředěné péče a kulturní krajiny.

Tabulka 2: Porovnání zonace NP České Švýcarsko (zdroj: Rada NP České Švýcarsko, 2018)

Nová zonace NP České Švýcarsko z roku 2020		
zóna	celková plocha zóny [ha]	zastoupení zóny na území NP [%]
přírodní	1233,78	15,6
přírodě blízká	1496,22	18,9
soustředěné péče	5171,7	65,2
kulturní krajina	27,7	0,3
Původní zonace z roku 2002		
I. zóna	1649,98	20,8
II. zóna	6208,87	78,3
III. zóna	70,55	0,89

3.5 Přeshraniční spolupráce se správou NP Saské Švýcarsko

Jak již bylo zmíněno, NP České Švýcarsko na německé straně přímo navazuje na NP Saské Švýcarsko. Blízkost těchto dvou chráněných celků představuje možnost přeshraniční spolupráce obou správ NP. Ačkoliv byl NP České Švýcarsko založen až v roce 2000, přeshraniční spolupráce začala dříve, přesněji v roce 1992, kdy se na společné exkurzi sešli zástupci NP Saské Švýcarsko a CHKO Labské Pískovce (Phoenix, 2020). Předmětem vzájemné spolupráce je především dokumentace přírody, ekologická výchova a práce s veřejností. Důležitým bodem je také vzájemná informovanost obou správ (Phoenix, 2020).

Přeshraniční spolupráce v regionu je z hlediska ochrany unikátní přírody a krajiny zcela zásadní. Jedná se o jednu z nejrozsáhlejších pískovcových oblastí v celé Evropě. Můžeme zde nalézt domov mnoha chráněných rostlin i živočichů, například kapradiny laločnaté, lilie zlatohlavé, čápa černého nebo sokola stěhovavého (Správa NP České Švýcarsko, 2019).

Jedním z konkrétních případů spolupráce obou správ z poslední doby je možné uvést založení Přeshraniční vědecké rady v roce 2018, která je složena z odborníků a akademiků různých vědeckých odvětví. Rada je zaměřena na podpůrnou, konzultační a poradní činnost v oblasti výzkumu a vědy v regionu obou NP i CHKO na české i německé straně (Härtel, 2020).

Jednou z největších výzev, s kterou se společně nyní obě správy potýkají, je kalamita spojená s rozmnožením lýkožrouta smrkového. Ten, jak jeho druhové jméno napovídá, napadá především smrkové monokultury. Kůrovcová kalamita se na území obou NP intenzivně projevila v roce 2017. Okolností, které napomohly masivnímu nárůstu populace lýkožrouta smrkového, je hned několik. Jedná se zejména o snižující se roční úhrn srážek a jejich nevyrovnanost v průběhu roku, a s tím spojené snížení hladiny spodní vody. Poté meziročně konstantní růst průměrné roční teploty, růst stárí smrkových monokultur, nebo zhoršující se stav půd (Vébrová a kol., 2019). Ačkoli se správa NP dříve snažila napadené stromy těžít a sanovat, nyní ponechala napadená území samovolnému průběhu kalamity se snahou o přirozenou obměnu lesních porostů. Cílem daného snažení je vytvořit na některých území NP dříve běžnou přírodní krajinu s výrazně větší druhovou pestrostí, než tomu bylo doposud.

Hentschel a Stein ve svém příspěvku *Experience from the Bohemian-Saxonian Switzerland – Suggestions for a transfrontier cooperation in Europe* uvádějí několik doporučení, která pomohou rozvíjet přeshraniční spolupráci nejen v regionu národních parků České a Saské Švýcarsko. Příkladem takových doporučení je:

1. Přeshraniční spolupráce v oblasti ochrany přírody musí být chtěna a podporována politicky.
2. Přeshraniční spolupráce je uskutečnitelná, jen když jsou zapojeni rovnocenní partneři.
3. Přeshraniční spolupráce by měla zahrnout celý rozsah cílů chráněného území a měla by směřovat ke konstruktivním výsledkům.
4. Přeshraniční chráněná území nemají spojovat pouze přírodu, ale také národy. (Hentschel W., Stein J., 1996 in Härtel H., 2020)

Významným mezníkem v přeshraniční spolupráci chráněných území v Evropě obecně bylo vydání publikace *Transboundary protected areas in Europe* (Härtel, 2020). Přeshraniční spolupráce sehrává zásadní roli ve fungování mnoha správ chráněných území. Zároveň lze v partnerském CHKO/NP najít silného partnera pro vyhlášení, či posílení stupně ochrany místního velkoplošně chráněného území, nebo národního parku. Příkladem může být právě NP České Švýcarsko (vyhlášeno

2000) a NP Saské Švýcarsko (vyhlášeno 1990) nebo NP Thaytal (vyhlášeno 2000) a NP Podyjí (vyhlášeno 1991) (Härtel, 2020).

4 Turistický ruch na území NP České Švýcarsko

4.1 Historie turistického ruchu na území NP České Švýcarsko

Název Saské Švýcarsko, později přenesený i do českého názvu, vznikl v polovině 18. století, kdy územím cestovali švýcarští malíři rytec Zingg a portrétista Anton Graff. Panorama skalních věží, masivů a roklí jim připomínalo jejich domovské horstvo Alpy. První mapa území byla namalována však mnohem dříve, přesněji v 16. století Mathiasem Oederem na popud tehdejšího panovníka. První tištěný turistický průvodce vyšel v roce 1804 a je dílem saského faráře Wilhelma Lebrechta Gotzingerema (Klumpar, 2004, s. 11).

Větší rozvoj turistického ruchu přišel s výstavbou železnice z Drážďan do Děčína v roce 1851 protínající Saské Švýcarsko a Labské Pískovce. Společně s kratší pracovní dobou občanů a možností pohodlné dopravy takřka do skal se z regionu stal oblíbený turistický cíl. Díky tomu se místní obyvatelstvo částečně přeorientovalo ze zemědělství a lesnictví na turistický ruch a vznikly tak první služby pro návštěvníky. V této době též vznikly první vyhlídky, rozhledny či horské chaty, boudy a restaurační zařízení. Zároveň se vyznačily první turistické cesty a stezky, například v roce 1832 zpřístupnění Pravčické brány, 1889-1890 budování stezek v soutěskách Kamenice italskými dělníky (AOPK ČR, 2019). Důležitou roli sehrály také různé turistické spolky, které v regionu vznikly nebo působily.

4.2 Významné pamětihodnosti

4.2.1 Přírodní pamětihodnosti

Národní park České Švýcarsko je známý a navštěvovaný zejména pro své přírodní pamětihodnosti. Unikátní krajina pískovcových skal a věží ukrývá unikátní a často bizarní skalní útvary.

Nejnavštěvovanější památkou je Pravčická brána, jež je se svými rozměry 16 m na výšku a 8 m na šířku největší pískovcovou skalní branou v Evropě. Nachází se nedaleko obce Hřensko. V bezprostřední blízkosti obce se nachází další velice oblíbený turistický cíl Edmundova (Tichá) a Divoká soutěska na řece Kamenici. Návštěvník zde má možnost plout na lodičkách s komentářem převozníka. Oblíbené

jsou také značené vyhlídkové okruhy Jetřichovickými skalami s několika vyhlídkami, například Mariánská vyhlídka, Rudolfův kámen či Vilemínina stěna.

Národní park se vyznačuje hustou sítí značených turistických a cyklistických stezek, o které se aktivně stará Klub českých turistů ve spolupráci se Správou NP. Návštěvníkovi nabízí širokou paletu možností výletů dle jejich potřeb, přání i fyzických schopností. Je možné procházet se hlubokými lesy a roklinami, stejně tak i po vršcích kopců s dalekými výhledy do okolí.

Je nutné podotknout, že významnou roli tu hraje také neméně krásná příroda sousedního NP Saské Švýcarsko. Mnoho návštěvníků z Čech i jiných zemí svůj pobyt v regionu spojí s návštěvnou obou národních parků. Mezi oblíbené cíle turistů v Saském Švýcarsku patří skály Schrammsteine, Rathen se skalním mostem Bastei nebo jedna z několika stolových hor (Affensteine, Zirkelstein, Pfaffenstein, Lilienstein atd.).

Pro návštěvníka je zajímavá také návštěva přímo navazujícího CHKO Labské pískovce, na jejímž území se vyskytuje několik přírodních pozoruhodností. Jako příklad lze uvést několik skalních měst – Tiské stěny, Ostrovské stěny a Rájecké stěny. Dále nejvyšší stolová hora v ČR Děčínský Sněžník (723 m n. m.) nebo kaňon Labe, jenž je největším pískovcovým kaňonem v Evropě.

4.2.2 Kulturní pamětihodnosti

Region NP České Švýcarsko lze bezesporu označit za kraj rozhleden a vyhlídek. Nachází se jich tu hned několik, a to i s dlouholetou tradicí. Mezi ty nejznámější patří rozhledna Tanečnice u Mikulášovic, Růženka nad obcí Růžová, Vlčí hora, rozhledna Janov u Děčína, či rozhledna Studenec, která leží na hranici NP a CHKO Lužické hory.

Region je známý také svou venkovskou architekturou tzv. podstávkových domů, což jsou dřevěná stavení s typickou podstávkou. Konkrétní budovy lze navštívit v několika obcích spíše v severní části NP, například v Krásné Lípě, Starých Křečanech nebo Brtníkách. Z hlediska architektury lze zmínit také mnoho sakrálních památek, například smírčí kříže, kostely, boží muka, kapličky atp.

Jednou z nejnavštěvovanějších kulturních památek na území NP České Švýcarsko je Dolský mlýn nedaleko Jetřichovic. Jeho historie sahá až do 16. století

(Belisová N., 2012). V dnešní době již neslouží svému původnímu účelu, avšak je oblíbeným cílem turistů a také oblíbenou lokalitou filmařů. Kvůli četným záplavám na řece Kamenici byl několikrát poškozen a znovu rekonstruován.

Z dalších významných kulturních památek lze zmínit zámek Děčín, zámek Česká Kamenice, zámeček Sokolí hnízdo u Pravčické brány, Šaunštejn, či osada Na Tokáni.

4.3 České Švýcarsko o. p. s.

Obecně prospěšná společnost České Švýcarsko má za cíl „šetrný rozvoj cestovního ruchu v regionu České Švýcarsko“ (České Švýcarsko o. p. s., 2021). Je hlavním aktérem, který se podílí na rozvoji cestovního ruchu v regionu, a to díky svým několika programům. Mezi základní cíle společnosti patří posílení environmentálního rozvoje regionu založeného na ochraně přírodních a kulturních hodnot, ekonomického rozvoje regionu z příjmů šetrného turistického ruchu a sociálního rozvoje založený na znalostech a vzdělání (České Švýcarsko o. p. s., 2021).

Organizace byla založena v roce 2001 a na jejím založení se podílely Správa NP České Švýcarsko, Město Krásná Lípa a Základní organizace Českého svazu ochránců přírody – Tilia. Následně se v roce 2011 přidal jako zakládající člen Ústecký kraj (České Švýcarsko o. p. s., 2021). V následném roce bylo v Krásné Lípě otevřeno první informační centrum a činnost společnosti se naplno rozvinula v nejrůznějších podobách, například vydávání knih a map, publikační činnost, propagace regionu na internetu a sociálních sítích nebo pořádání výletů s průvodcem a školení pracovníků v oblasti turistického ruchu.

Významné je také fungování tzv. destinačního fondu, což je „komunikační a rozvojová platforma, která sdružuje aktéry cestovního ruchu, státní správu, územní samosprávy a orgány ochrany přírody“ (České Švýcarsko o. p. s., 2020). Díky příspěvkům členů destinačního fondu je možné financovat aktivity obecně prospěšné společnosti v oblastech rozvoje šetrného turistického ruchu atp. Hlavním účelem je propagace a vzájemná propojenost členů destinačního fondu (České Švýcarsko o. p. s., 2021).

4.3.1 Přeshraniční spolupráce s Tourismusverband Sachsische Schweiz

Díky příhraniční poloze národního parku České Švýcarsko a celého jeho regionu je nezbytná propojenost se saskými kolegy z Tourismusverband Sachsische Schweiz, jež je společností, která kooperuje a rozvíjí šetrný turistický ruch na území NP Saské Švýcarsko a velkoplošného chráněného území Elbsandsteingebirge. Společná spolupráce mezi oběma organizacemi funguje již řadu let. Nejčastější formou spolupráce je výměna informací a poznatků, stejně jako propagace turistických novinek a návštěvnických cílů. Konkrétními úspěšnými projekty, na kterých se obě turistické centrály podílely, jsou například Dráha Národního parku či aktuálně řešený projekt Propagace TOP 20 míst protějščího NP. Spolupráce je na velmi dobré úrovni a stabilně funguje, což je velkou výhodou pro celý příhraniční region.

4.4 Návštěvnost Národního parku České Švýcarsko

Národní park České Švýcarsko je turisticky často vyhledávaným cílem návštěvníků ze zahraničí i tuzemska. Tato skutečnost vytváří potřebu sběru a analýzy dat návštěvnosti na území národního parku. Správa NP se právě této činnosti věnuje již řadu let, konkrétně od roku 2005, kdy nainstalovala první monitorovací stanice. K letošnímu roku jich je na území NP strategicky rozmístěno celkem dvacet (Nagel R., 2020). Pokrývají nejen turisticky vyhledávané lokality, ale i místa vzdálenější a méně navštěvovaná. Díky jejich možnosti dvaceti čtyř hodinového sběru dat je možné sledovat dynamiku návštěvnosti takřka ve všech časových řadách (Nagel R., 2020).

Druhá možnost sběru dat se zakládá na metodě využívající geolokačních signalizačních dat od mobilního operátora. Díky faktu, že mobilní telefon má dnes u sebe takřka každý, představují tato data poměrně přesný ukazatel návštěvnosti. Zároveň jsou data schopna poskytnout i údaje o chování návštěvníka, například kde se pohyboval, kolik nocí zde strávil či ze které země přijíždí (Nagel R., 2020).

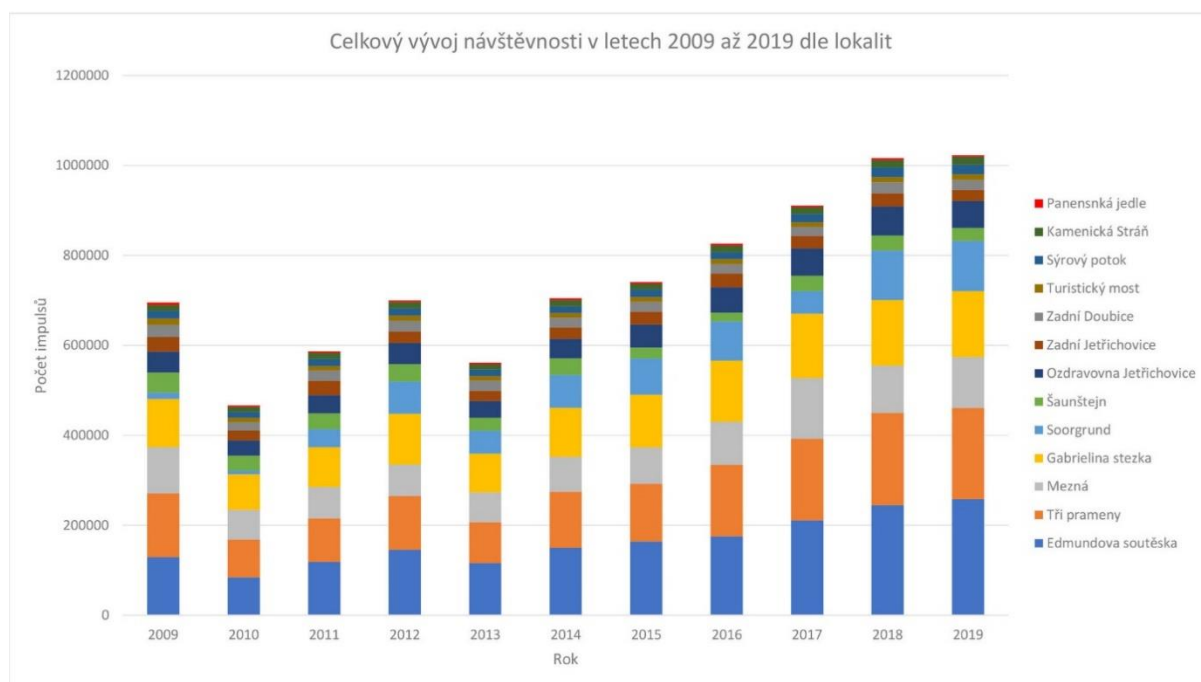
4.4.1 Trendy v návštěvnosti

Po analýze dat návštěvnosti lze tvrdit, že návštěvnost tohoto místa kontinuálně roste. Pokles návštěvnosti lze pozorovat v letech 2010-2014, a to z důvodu velkých záplav a celosvětové ekonomické krize. Naopak od roku 2014 již návštěvnosti kontinuálně roste. Což je dáno několika faktory. Jedním z nich je postupné

prodlužování letní sezóny v důsledku klimatické změny podnebí, lepší ekonomické situace návštěvníků, nebo vnímání ČR jako bezpečné a relativně levné země (Nagel R., 2020).

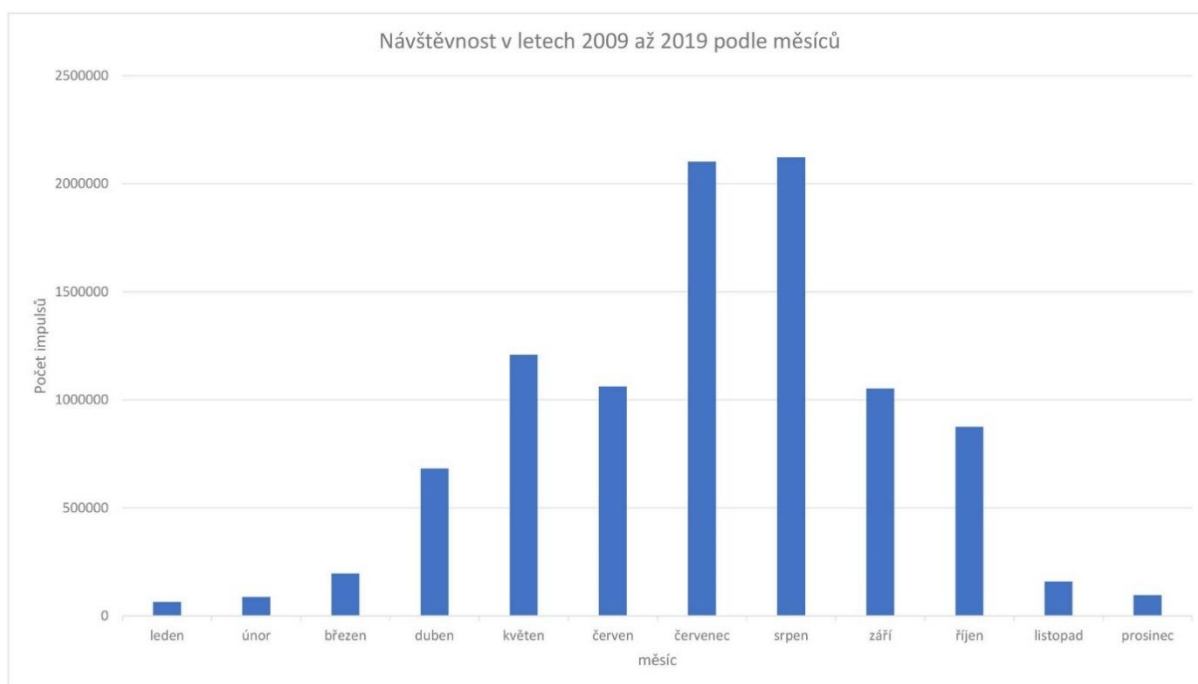
Nárůst návštěvnosti je patrný zejména u nejnavštěvovanějších pamětihodností, například u Pravčické brány, kterou ročně navštíví takřka 75 % všech návštěvníků národního parku, nebo Edmundově soutěsce, kde vzrostla návštěvnost v posledních pěti letech o 72 % (Nagel R., 2020). Zajímavá jsou také data z turistických hraničních přechodů, na kterých znatelně ubylo návštěvníků. Dává nám to celkem přesnou představu o profilu návštěvníků v regionu. Ubylo výletníků vydávajících se na několikakilometrové pochody trvající několik hodin, kteří se vydají hlouběji do NP či zvládnou návštěvu obou. Naopak přibýlo návštěvníků vyhledávajících pohodlné a relativně krátké výlety na zajímavá a populární místa (Nagel R., 2020).

V posledních deseti letech se zvýšila i průměrná doba pobytu. V roce 2012 činila průměrná doba pobytu 2,5 dne (ČSÚ, 2017), oproti tomu v roce 2019 se prodloužila již na 3,9 dne (Kupčíková T., 2021).



Graf 1: Celkový vývoj návštěvnosti v letech 2009 až 2019 dle lokalit (zdroj: Richard Nagel in Zpravodaj správy Národního parku České Švýcarsko, 2020)

Rozložení návštěvnosti v průběhu roku je silně nerovnoměrné. Již řadu let jsou klasicky nejvytíženějšími měsíci červenec a srpen, tj. období prázdnin. Naopak takřka minimálních hodnot dosahují měsíce od listopadu do března. Pozitivní je však posílení návštěvnosti v druhé polovině jara a první polovině podzimu. Mnoho aktérů turistického ruchu se aktivně snaží o rovnoměrnější rozprostření návštěvníků do celého roku.



Graf 2: Návštěvnost v letech 2009 až 2019 podle měsíců (zdroj: Richard Nagel in Zpravodaj správy Národního parku České Švýcarsko, 2020)

Z dat mobilních operátorů vyplývá, že zde návštěvníci stráví nejčastěji dvě noci. Z tuzemských návštěvníků dominují ti z Ústeckého a Středočeského kraje. Častými návštěvníky jsou také obyvatelé hlavního města Prahy. Ze zahraničních turistů zcela dominují Němci. Silný zájem začíná být také od návštěvníků z Polska či Slovenska (Nagel R., 2020).

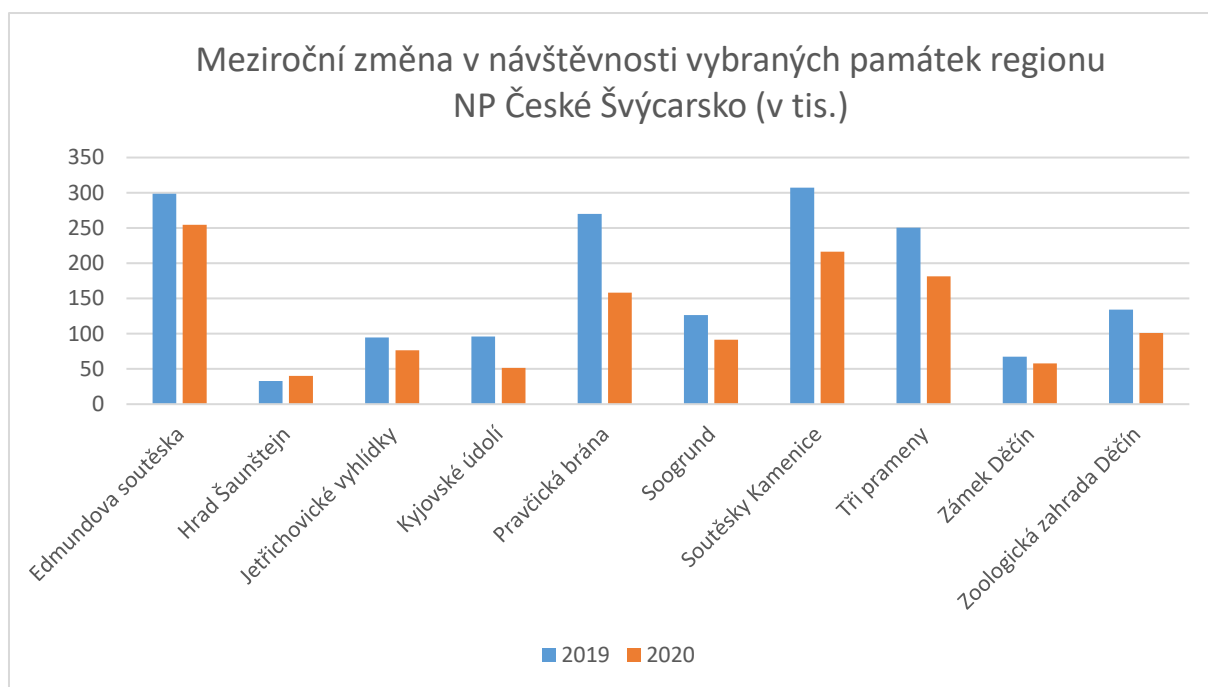
Tabulka 3: Příjezdy do hromadně ubytovacích zařízení dle národností (zdroj: Kupčíková, T., 2021, upraveno)

Příjezdy do hromadně ubytovacích zařízení dle národností			
národnost	2018	2019	2020
Rezidenti	119869	124602	92141
Německo	26187	28768	14015
Polsko	5897	6469	3344
Slovensko	2979	3299	1395
Nizozemsko	2233	2545	989
Maďarsko	745	657	244
Rusko	697	840	185
Rakousko	673	614	302
Spojené Království	655	600	127
Belgie	630	746	302

4.4.2 Návštěvnost v období pandemie COVID-19

Pandemie nemoci Covid-19 zasáhla život každého z nás. Turistický ruch to však zasáhla v plné síle a na dlouhou dobu. Ze ztrát, které plynuly z dlouhodobého uzavření restauračních, ubytovacích a jiných služeb vázaných na turistický ruch, se podnikatelé budou vzpamatovávat dlouhá léta. Výpadek návštěvníků byl enormní, což dokládají čísla níže. Kvůli zavřeným hranicím nemohli region Národního parku navštívit návštěvníci z jiných zemí, zejména Německa.

V roce 2019 navštívilo region Národního parku České Švýcarsko celkem 2 184 809 návštěvníků (tourdata.cz, 2019), v „covidovém“ roce 2020 to bylo už pouze 1 595 595 návštěvníků (tourdata.cz, 2020), což má za následek meziroční propad návštěvnosti o 27 %. U jednotlivých přírodních i kulturních památek je propad v mnoha případech mnohem vyšší.



Graf 3: Meziroční změna v návštěvnosti vybraných památek regionu NP České Švýcarsko (zdroj: Kupčíková T., 2019, 2020, upraveno)

Tabulka 4: Meziroční změna v procentech mezi léty 2019 a 2020 u vybraných památek regionu NP České Švýcarsko (zdroj: Kupčíková T., 2019, 2020, upraveno)

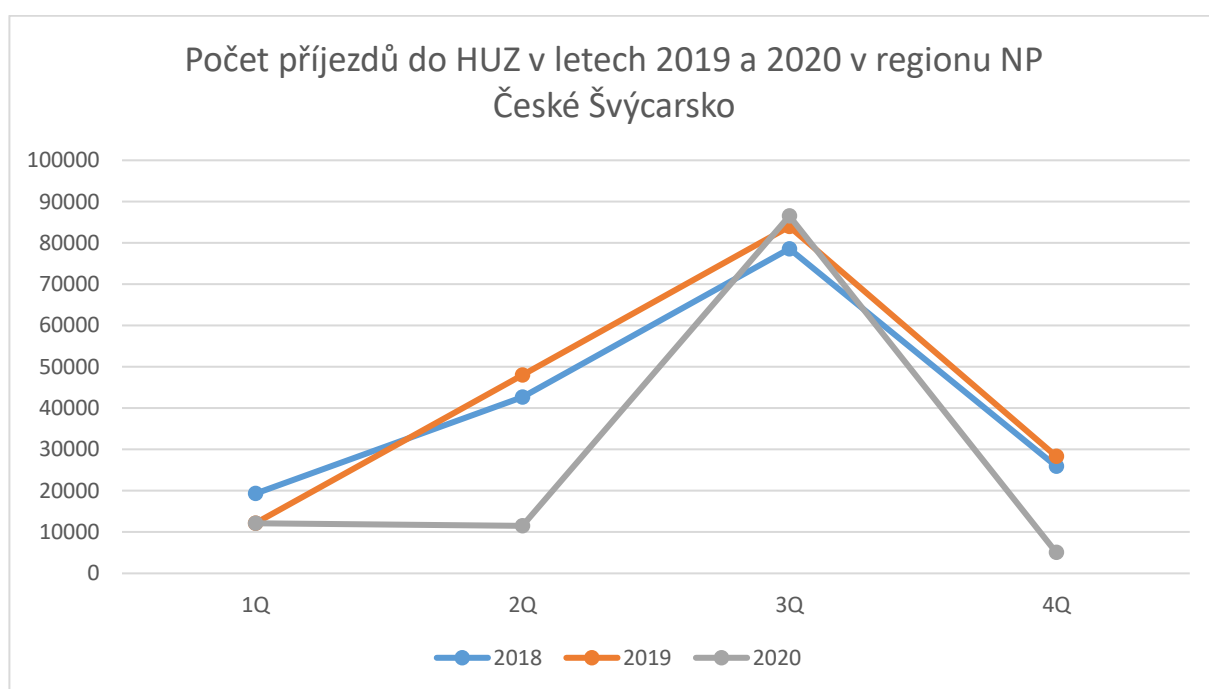
památky	meziroční změna (v %)
Edmundova soutěska	-14,82
Hrad Šaunštejn	23,80
Jetřichovické vyhlídky	-19,1
Kyjovské údolí	-53,5
Pravčická brána	-41,41
Soogrund	-27,8
Soutěšky Kamenice	-29,6
Tři prameny	-27,61
Zámek Děčín	-14,09
Zoologická zahrada Děčín	-24,68

Z přiloženého grafu (graf č. 3) a tabulky (tabulka č. 3) je jasně patrný pokles v návštěvnosti vybraných památek. Pokles v návštěvnosti zaznamenala většina památek, vyjma hradu Šaunštejn, což lze vysvětlit několika důvody. Jedním z nich je ten, že hrad prochází v roce 2021 rekonstrukcí a lidé ho tak chtěli navštívit předtím, než se zavřel. Je také možné, že lidé v návštěvě tohoto místa viděli bezpečnou variantu před nákazou. Hrad nepatří mezi nejznámější památky v regionu s vysokou koncentrací lidí a nemá žádné uzavřené prostory.

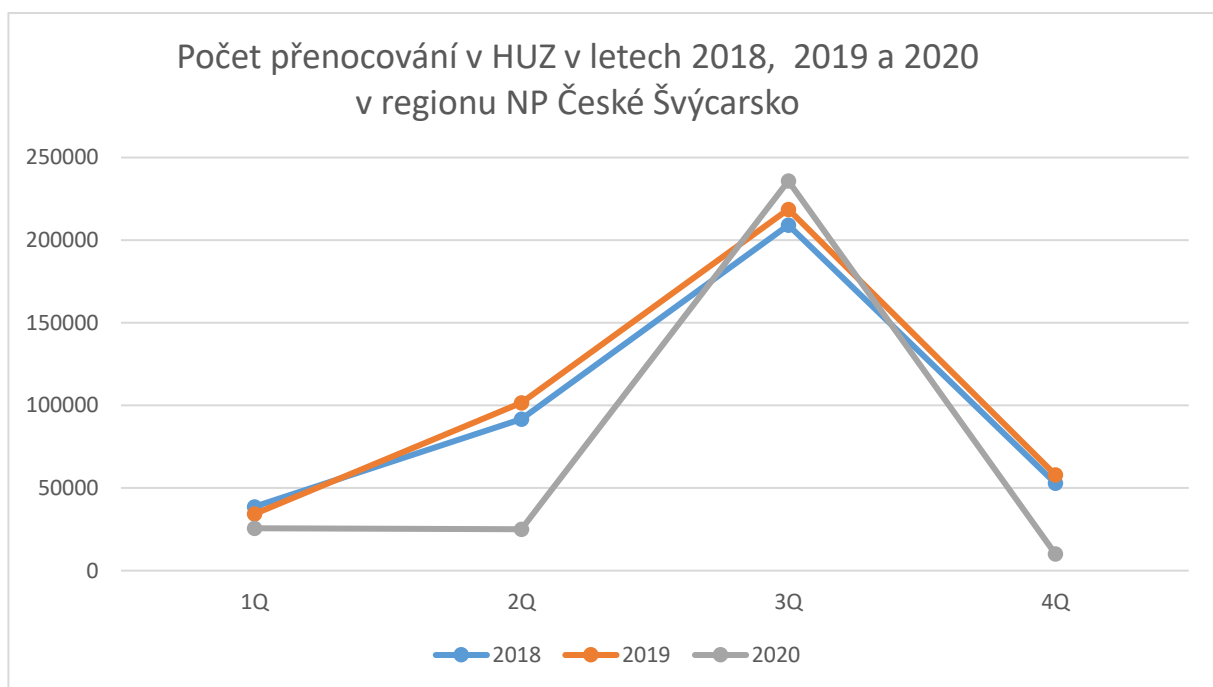
Na opačném konci je například Pravčická brána, dlouhodobě jedna z nejnavštěvovanějších památek v národním parku. Ta zaznamenala jeden z nejhlubších poklesů v návštěvnosti z vybraných turistických cílů. Domnívám se, že propad je způsobem výpadkem návštěvníků z ciziny, zejména Německa, pro které byla Pravčická brána jedním z největších lákadel pro návštěvu.

Rok 2020 byl kritickým pro podnikatele a majitele hromadně ubytovacích zařízení. Kvůli vládním nařízením museli mít dlouhou dobu zavřeno a nyní (konec října 2021) se do nich hosté vrací jen velmi pomalu. Hoteliéři a restauratéri tak byli z větší části odkázáni pouze na vládní pomoc.

Do hromadně ubytovacích zařízení v roce 2020 přijelo oproti roku 2019 o 34,86 % méně hostů. Celkový počet přenocování v tomto roce byl 296 760, což je o 28,05 % méně než v předchozím roce. (Kupčíková T., 2021).



Graf 4: Počet příjezdů do HUZ v letech 2018, 2019 a 2020 v regionu NP České Švýcarsko (zdroj: Kupčíková T., 2021. upraveno)



Graf 5: Počet přenocování v HUZ v letech 2018, 2019 a 2020 v regionu NP České Švýcarsko (zdroj: Kupčíková T., 2021, upraveno)

Z obou přiložených grafů lze pozorovat, že covidový rok byl pro HUZ zničující. Roky 2018 a 2019 jsou v obou případech charakterizovány postupným zvyšováním celkových čísel. Oproti tomu pro rok 2020 je dominující hluboký propad v číslech. Netýká se to však třetích kvartálů tohoto roku, kdy v letních měsících došlo ke zlepšení pandemické situace a rozvolnění restrikcí ze strany vlády. Lidé tak využili šanci a opět vyrazili na dovolené po dlouhé době lockdownů. Také hranice se částečně otevřely. Rozdělení do kvartálů nám dává lepší možnost celkového porozumění číslům a jejich lepší porovnání s ostatními roky.

Pandemie onemocnění COVID-19 lidstvo prověřila. Mnoho nám vzala, ale také nás mnohemu naučila. Domnívám se, že pro geografý je toto téma vysoce zajímavé a je vhodné k hlubšímu studiu a analýzám. Už nyní je ve společnosti cítit přínos geografie, jakožto vědní disciplíny na stejné úrovni jako je například ekonomie, sociologie či psychologie.

4.5 Předpoklady území

4.5.1 Ubytovací kapacity

V roce 2020 bylo na území organizace destinačního managementu (DMO) celkem 177 hromadně ubytovacích zařízení, která poskytovala dohromady 7 373 lůžek. Nejrozšířenějším typem ubytovacího zařízení jsou penziony, jichž je na území 96, následují hotely (37) a kempy (ČSÚ, 2020). Situace se v roce 2020 nijak zásadně nezměnila oproti letům minulým. Vzhledem k situaci kolem pandemie nemoci Covid19 a vládním nařízením je však možné, že některé podniky svůj provoz ukončily. Tato data však ještě nejsou známa.

Podíváme-li se na problematiku z hlediska prostorového rozložení, zjistíme, že jsou ubytovací kapacity rozšířeny v regionu relativně rovnoměrně. Větší zastoupení je ve větších městech, například Děčíně, nebo Varnsdorfu. Početné zastoupení ubytovacích zařízení nalezneme také v obcích přímo v národním parku. Jsou jimi například Jetřichovice, Chřibská nebo Krásná Lípa. V rámci přeshraničního území obou národních parků jsou na tom však dle Nováka nejlépe saské Drážďany, kde se od roku 2000 do roku 2011 zvýšil počet ubytovacích zařízení o 6,9 %, v ČR za stejné období o 2,5 % (Novák V., 2015, s 701). Drážďany jsou lídrem i v absolutních číslech počtu ubytovacích zařízení.

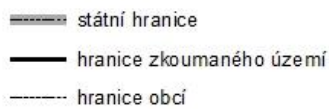
HROMADNÁ UBYTOVÁVACÍ ZAŘÍZENÍ v zájmovém území v roce 2021

Celkový počet HUZ

počet HUZ

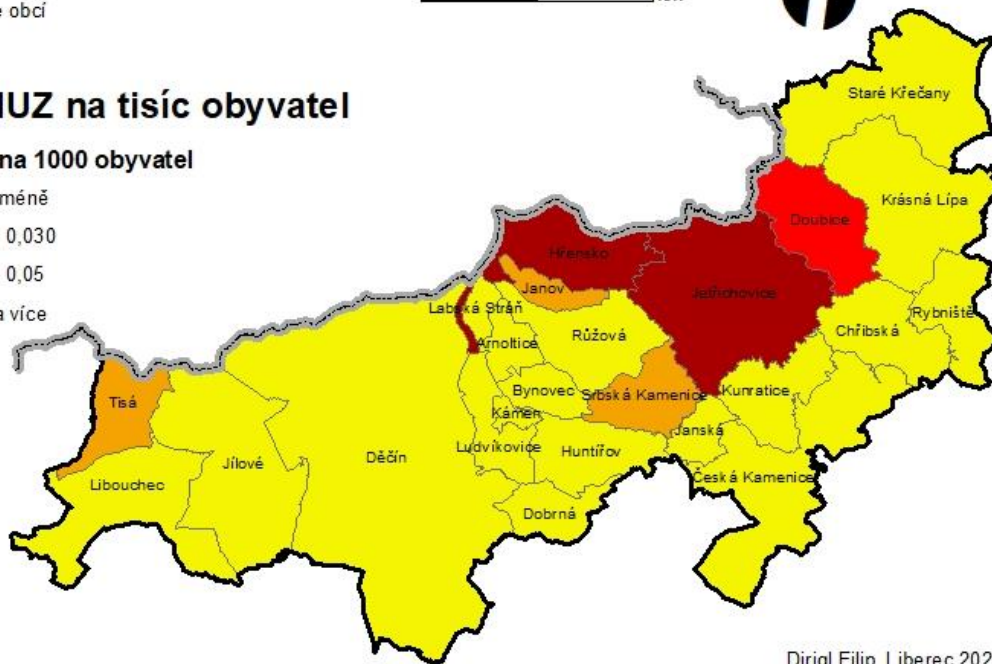


hranice



Počet HUZ na tisíc obyvatel

počet HUZ na 1000 obyvatel



Dirigl Filip, Liberec 2021.

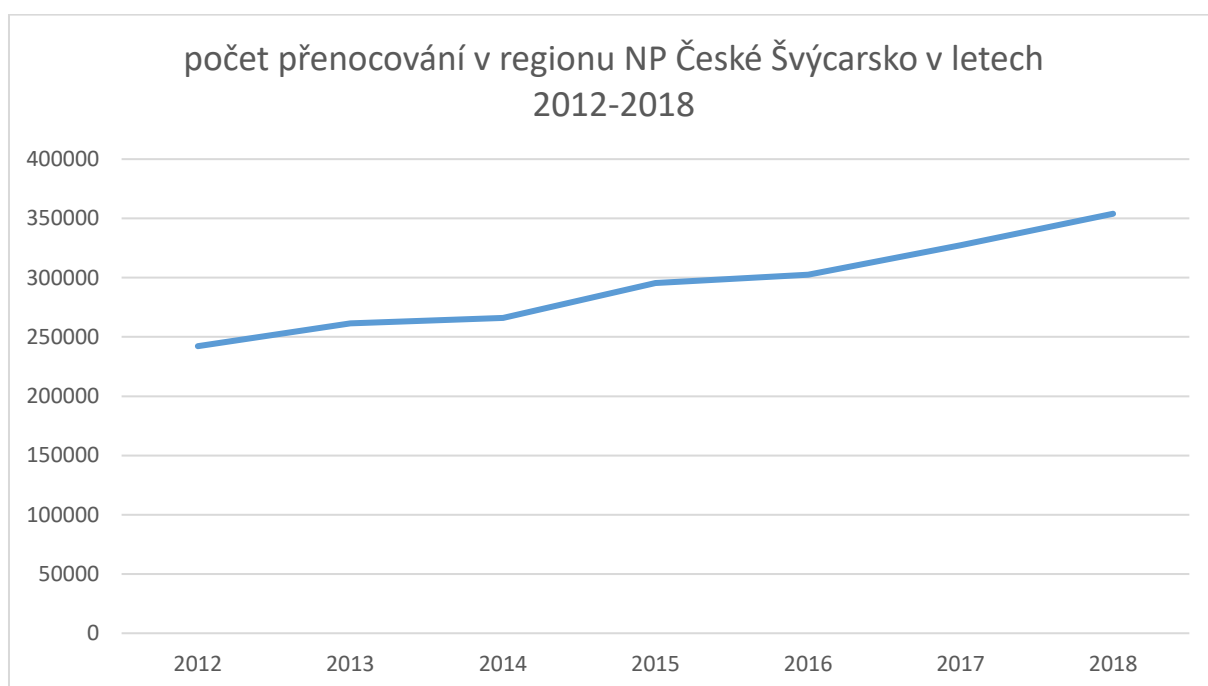
Zpracováno v programu ESRI ArcGis Pro.

Zdroje: Arcdata Praha. Hranice [online]. [vid. 27. 11. 2021]. Dostupné z: <https://bit.ly/2ZtAjka>.
ArcČR 500 3.3. Digitální vektorová geografická databáze České republiky ArcČR@ 500, ARCDATA PRAHA, s.r.o., ZÚ, ČSÚ, 2020 [vid. 27. 11. 2021]. Dostupné z: <https://bit.ly/3cSzyKP>.
ČSÚ, 2020. Kapacity hromadně ubytovacích zařízení dle kategorie [online]. [vid. 27. 11. 2021]. Dostupné z: <https://bit.ly/3p9avCE>.
ČSÚ, 2020. Počet obyvatel – vybrané území [online]. [vid. 27. 11. 2021]. Dostupné z: <https://bit.ly/3E1X9hJ>.

Obrázek 2: Hromadná ubytovací zařízení v zájmovém území v roce 2021

4.5.2 Počet přenocování

Počet přenocování odráží fakt zvyšující se oblíbenosti tohoto regionu. Od roku 2012 počet přenocování kontinuálně roste, což je dobře patrné v grafu níže. V roce 2016 překročil poprvé 300 000 přenocování a dnes již atakuje hranici 400 000. Průměrně zde návštěvník stráví 2,5 nocí (ČSÚ, 2018). Nárůst počtu přenocování podporují i výsledky výzkumu Nováka a kolektivu, kteří se této problematice věnovali. Uvádí nárůst v letech 2012 na saské straně o 5 % a na české o 10 % (Novák R., 2015, s. 704).



Graf 6: Počet přenocování v regionu České Švýcarsko v letech 2012-2018 (zdroj: ČSÚ, 2021)

4.5.3 Stravovací zařízení

Ke správnému a prosperujícímu cestovnímu ruchu nepochybně patří i stravovací služby a zařízení. Ty zažívají v regionu takřka renesanci. Vzniká zde mnoho nových gastronomických podniků, které doplňují a rozšiřují stávající síť zařízení. Boom zažívají restaurační zařízení orientující se na místní kuchyni za použití lokálních a ekologicky udržitelných potravin. Prosperující jsou v dnešní době taktéž malé kavárny a bistra, jež jsou oblíbená zejména u mladé generace návštěvníků. Dlouhodobě populární jsou místní minipivovary, které se specializují na vaření různých druhů piva. Mimo klasických piv nabízejí i různé speciály, jako je IPA, APA či speciály rozdílného kvašení. Pivovary se proto staly významným turistickým lákadlem,

za kterým do regionu jezdí velké množství návštěvníků a místní turistické spolky a organizace na nich staví svou nabídku v tomto odvětví.

4.6 Overtourism na území NP České Švýcarsko

Jak již bylo napsáno dříve v textu v kapitole 1.5 „Overtourism“, mnoho turisticky významných a navštěvovaných lokalit se v posledních několika letech potýká s nebývalým náporům návštěvníků, region národního parku České Švýcarsko nevyjímaje. Nárůst je spjat s rostoucí životní úrovní obyvatel a rozvojem regionu v infrastruktuře i službách. Problematice přispívá také PR a marketingová propagace na sociálních sítích typu Instagram a Facebook.

Předimenzovaný turismus v regionu lze doložit na konkrétních příkladech. Problematika se netýká pouze jednoho segmentu, ale celého spektra problémů, od přírodu ohrožujících až po ty celospolečenské.

Prvním z daných je rostoucí eroze geologického a pedologického podloží v blízkosti frekventovaných turistických cest. Písečné podloží cest a jejich nejbližšího okolí je pod náporům turistů sešlapováno, rozrušováno a erodováno, což vede k zmenšující se stabilitě. Tato skutečnost vytváří potřebu uměle zpevňovat taková místa, aby nedošlo k potencionálnímu sesuvu různě velkých rozměrů. S touto problematikou souvisí také narušování místní flóry a celé místní biodiverzity.

Dalším z možných rizik jsou požáry. Lze však smutně konstatovat, že s tímto rizikem má Národní park již své bohaté zkušenosti. V letech 2005 a 2006 zachvátily oblast Jetřichovic dva rozsáhlé požáry přesahující 30 Ha (pozary.cz, 2006). Změna klimatu projevující se nejen teplotně vyššími a déle trvajících suchými periodami, bez dešťových srážek, čímž vytváří ideální podmínky pro vznik požáru. Problém umocňuje i probíhající kůrovcová kalamita, jenž v podobě smrkových a borovicových souší může znamenat požár nevídaných rozměrů. Ke vzniku takového požáru stačí odhození jednoho nedopalku cigarety turistou či nezákonné rozdělání otevřeného ohně bez příslušných zabezpečovacích pravidel.

V socioekonomické oblasti je nárůst turistů patrný zejména v nárůstu osobní dopravy. Zvyšující se počet automobilů vytváří tlak na parkovací kapacity. Lidé často za účelem ušetření parkují na místech k tomu neurčených. Takovéto nelegální

parkování vytváří tlak na přírodu a má negativní dopad na vizuální stránku. Přidruženým problémem je nelegální kempování, které se stává více a více populární.

Je však nutné říct, že letošní rok, tj. 2021, je pro celý region zatěžkávací zkouškou, neboť se předpokládá mnohoprocentní nárůst návštěvníků, kteří dají z důvodu přetrvávající pandemie Covid-19 přednost návštěvě tuzemských národních parků a CHKO.

Tento výčet je pouze strohým výběrem těch nejzávažnějších problémů. Téma vlivu turistického ruchu na přírodu se jeví jako vhodný námět na samostatnou odbornou práci.

5 Doprava na území NP České Švýcarsko

5.1 Vývoj dopravy na území

5.1.1 Silniční doprava

Velkého rozvoje se doprava v regionu dočkala na počátku 19. století. Ve 20. letech 19. století se začala budovat silniční síť. V roce 1942 se dokončila stavba silnice spojující Děčín a Bad Schandau (dpmdas.cz, 2019). Dalším vytíženým dopravním tahem je již od středověku tzv. Pražská cesta. Ta se nachází na hranici národního parku a CHKO Lužické hory vedoucí přes Stožecké sedlo a spojovala České země s Horní Lužicí. Dnes je tato silnice známa jako I/9 spojující Českou Lípou a Rumburk. Jiné větší silniční tahy se v této době nebudují. Další rozvoj silniční sítě se konal v 2. polovině 20. století, kdy se projevuje nejen turistický, ale i strategický význam regionu.

5.1.2 Železniční doprava

Z geografického hlediska území je však pro region zásadní rozvoj říční a železniční dopravy. Železnice z Děčína do Drážďan, jakožto nejdůležitější železniční tepna v regionu, byla otevřena v roce 1851 a dodnes protíná Labský kaňon na jeho levém břehu (AOPK, 2019). Vlastníkem většiny železnic byl a do dnešních dnů je stát, avšak vznikaly zde také železnice soukromých vlastníků. Situace v železniční dopravě je podobná té silniční. Přírodní podmínky nedovolovaly stavbu husté sítě železnic.

5.1.3 Říční doprava

Zahájení říční dopravy na řece Labi je datováno k roku 1838, kdy připlouvá saský parník Königin Maria a v roce 1941 poté český parník Bohemia (dpmdas.cz, 2019). Ten byl postaven na popud pražského podnikatele Johna Andrewse u průmyslníka Josepha Johna Rustona, aby zajišťoval plavbu na trase mezi obcí Obříství v okrese Mělník a saskými Drážďany (kapitanjpes.cz, 2015). Od tohoto momentu vzrůstal význam říční dopravy nejen pro přepravu osob, ale i zboží. Stát si uvědomoval její význam a podnikl kroky ke zlepšení podmínek plavby, jako je například údržba plavební dráhy, hloubení dna pro hlubší ponor lodí, budování hrází, zpevňování břehů a tak podobně. Významným mezníkem bylo založení Československé plavby labské v roce 1922 v Děčíně, jenž má za úkol „provozovat

veškeré aktivity, které souvisejí nejen s dopravou zboží a lidí, ale také se stavbou a opravami lodí“ (Československá plavba labská).

Je patrné, že rozvoj dopravy byl vázán na největší město v regionu, kterým je Děčín. Důležitým faktorem rozvoje oblasti Děčínska je jeho blízká poloha vůči hranicím se Svobodným státem Sasko. Vývoj dopravy ve zbytku území probíhal pomaleji. Důvodem je nejen absence většího sídla, ale také vysoká lesnatost a vysoká členitost krajiny. Ostatní druhy dopravy, jako například letecká, neměly v regionu zásadní vliv.

5.2 Současné trendy v dopravě

Kvůli rostoucímu počtu osobních automobilů vzniká v dnešní době nebývalý tlak na přírodu a region jako takový. Lidé cestují pohodlně ve svých automobilech přímo do národního parku, čímž zvyšují podíl oxidu uhelnatého v ovzduší a vytváří nápor na obce z hlediska parkování a parkovacích kapacit. Je nutné konstatovat, že situace kolem pandemie Covid19 tomu nijak nepomohla a předpokládá se ještě větší nárůst turistů, kteří přijedou svým vozidlem. Množství automobilů sebou přináší také sekundární problémy, jako je nelegální kempování, parkování podél silnic, čím se může zamezit průjezdu atp. Místní aktéři cestovního ruchu a obce se situaci snaží aktivně řešit a hledají různá řešení, jak tomuto problému zamezit.

Ačkoli se může zdát, že dopravní situace je v regionu vytížená pouze v období letních prázdnin, není tomu úplně tak. I v zimě se daří návalem turistů paralyzovat dopravu na výchozích místech oblíbených zimních památek, mezi které patří Jeskyně víl v Kyjovském údolí, Vinný sklep tamtéž nebo Brtnické ledopády. Popularita těchto míst je patrná zejména během víkendů, kdy počet aut návštěvníků mnohonásobně převyšují počty parkovacích míst v daných obcích. Lidé poté parkují svá vozidla podél silnic a na místech k tomu neurčených. Mnohdy tak vznikají situace, kdy se daná silnice ucpe a nelze ji projet, což je velkým problémem zejména pro složky IZS. Situaci se v nejvytíženějších dnech snaží regulovat jak Správa Národního parku, tak i Policie ČR. Nabádají k dopravě na výchozí místa hromadnou dopravou, či pro svůj výlet vybrat den v pracovní týden.

Domnívám se, že v celém regionu je dostatek parkovacích ploch, které jsou schopné pokrýt počty příjezdějících návštěvníků. Existuje zde však trend, kdy se návštěvníci soustřeďují pouze na pár vybraných památek, v jejichž okolí tak vzniká enormní tlak na parkovací kapacity. Naopak parkoviště v okrajových částech NP a u méně významných památek jsou i v letní sezóně často dostatečně nevytížená. Z mého pohledu je tedy potřeba návštěvníky rozprostřít na území celého národního parku, čehož se dá dosáhnout zbudováním záchytných parkovišť Správou NP, jako je tomu například na Šumavě.

Tamější Správa NP Šumava již v roce 2009 přišla s projektem „Zaparkuj a jdi dál“, který spočívá ve vybudování množství menších parkovišť pro cca 10-15 automobilů s potřebnou infrastrukturou v podobě informačních tabulí, map nebo toalet. U vybraných jsou autobusové zastávky, odkud je autobus dopraven na vzdálenější místa (ct24.ceskatelevize.cz, 2009). V současné době je na území celého NP Šumava zbudováno 68 takovýchto parkovišť (npsumava.cz, 2021)

Řešením, jak omezit individuální dopravu může být posilování železniční dopravy, jež má v regionu silné postavení. Nejen díky dobré spolupráci se saskými drahami se daří koordinovat vlakovou dopravu, jako možné řešení dopravy po regionu obou národních parků a CHKO. Největším projektem v tomto odvětví je tzv. Dráha NP, jež je podrobněji popsána v samostatné kapitole.

Relativně novým trendem je zvyšující se počet turistů příjezdějících v obytných vozech a karavanech. Tento trend je možné vidět v každé turistické destinaci. Pro správné fungování tohoto stylu cestování je nutné zbudování nezbytné infrastruktury, která zahrnuje povolená stání, připojení na elektřinu a vodu, místa pro vylévání toalet atd. Taková místa se souhrnně nazývají Stellplatzy. Ačkoli je tento trend na prudkém vzestupu, národní park a jeho region na to není připravený, neboť potřebná infrastruktura zde zatím není vybudována v optimálním rozsahu. Možností, jež nabízejí parkování s potřebným servisem, je pouze pár a nepokrývají poptávku zahraničních i tuzemských návštěvníků.

Dalším současným výrazným trendem, který nelze opomenout, je elektromobilita. Mnoho lidí si začíná uvědomovat vliv člověka na klimatickou změnu a snaží se proti ní něco dělat. Jedním z možných řešení je pořízení právě automobilu poháněného elektřinou. Důležitým aspektem je však potřebná

infrastruktura, která spočívá v nabíjecích stanicích. Ty jsou v národním parku budovány zejména díky soukromým subjektům a obcím. Často je můžeme nalézt u restaurací, hotelů a penzionů, nebo na veřejně přístupných místech, jako jsou například náměstí, nebo v blízkosti úřadů. Správa NP zatím žádnou dobíjecí stanicí nezbudovala. Počet nabíjecích stanic zatím není velký, ale počty se neustále navyšují. Naopak infrastruktura dobíjecích stanic pro elektrokolá je na velmi vysoké úrovni a můžeme je nalézt na všech páteřních místech.

5.3 Silniční doprava

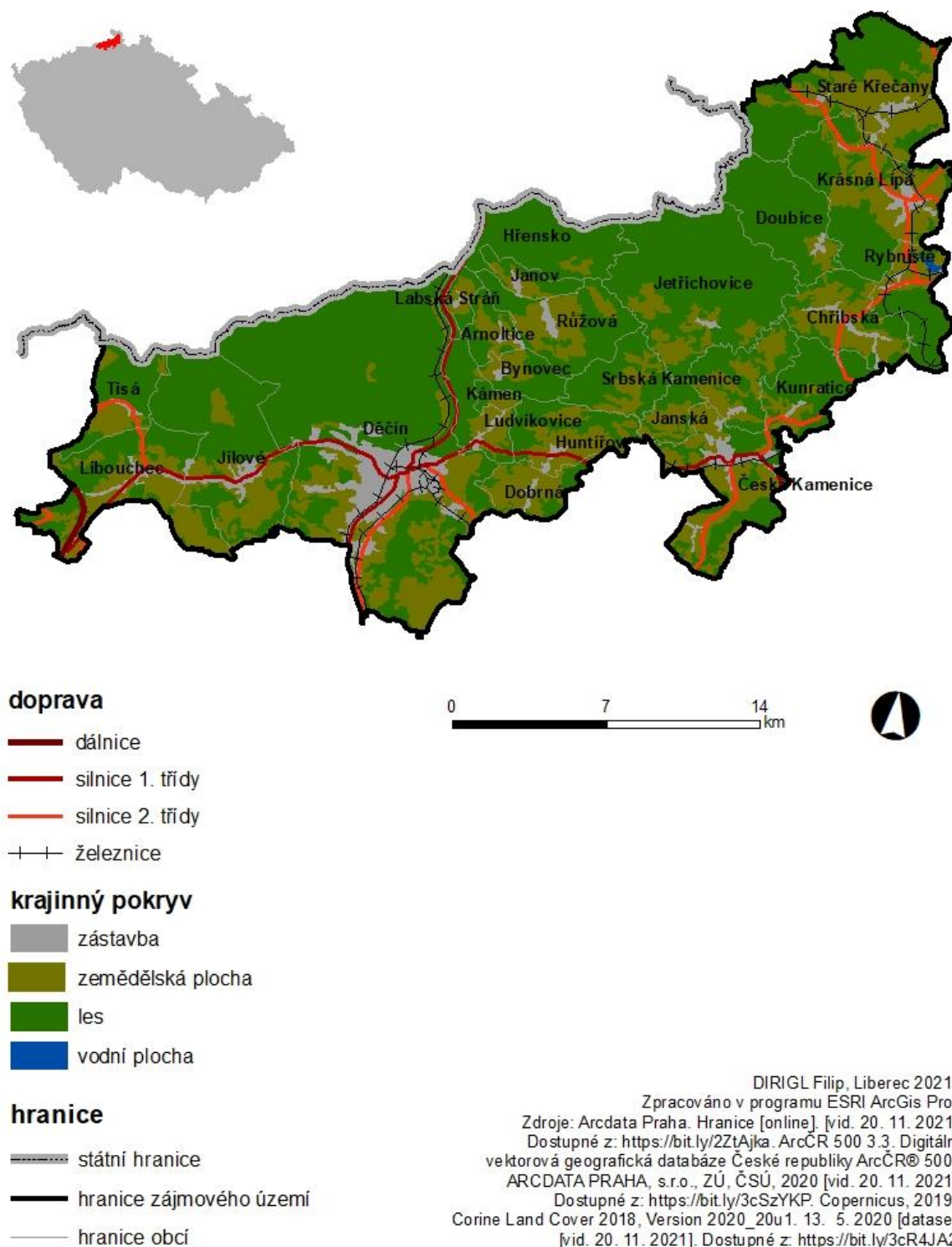
Silniční doprava je nejvýznamnějším druhem dopravy v národním parku. V dnešní době, kdy takřka každá domácnost vlastní alespoň jeden automobil, se individuální silniční doprava stala pohodlnou a rychlou možností přepravy osob. Region národního parku České Švýcarsko je relativně dobře dostupný díky silniční a dálniční síti nejen v ČR, ale i Německu.

Dobrá dostupnost je dána zejména dálnicí D8 vedoucí z Prahy ve směru Ústí nad Labem a dále do Drážďan a německého vnitrozemí, kde se z ní stává dálnice A17. Tu využívají návštěvníci z Německa, či jiných zemí západní Evropy, např. Beneluxu. V širším měřítku chápání regionu je důležitá i dálnice A4 spojující Drážďany s Vratislaví a dále polským vnitrozemím, která je využívána polskými návštěvníky.

Silnic I. třídy je pro region významných několik. Jsou to zejména silnice I/13 vedoucí jižní částí regionu ze západu na východ, I/62 spojující Děčín s Hřenskem a I/9, jež je důležitým napojením mezi Šluknovským výběžkem a zbytkem republiky. Místní silniční síť reflektuje geomorfologii území i potřeby místního obyvatelstva.

Obecně lze říci, že je dopravní infrastruktura na dobré úrovni, avšak je zde prostor pro její zlepšování, zejména v oblasti kvality silničního povrchu. Koncepce cestovního ruchu v regionu České Švýcarsko do r. 2020 uvádí, že „je třeba zvýšit atraktivitu veřejné turistické dopravy a usměrnění individuální automobilové dopravy s ohledem na přírodní podmínky a omezenou kapacitu silniční infrastruktury“ (SPF Group, v.o.s., 2011, s. 17). Tato citace odráží situaci, která nyní zejména v NP, ale i CHKO Labské Pískovce panuje. S rostoucí návštěvností roste tlak na silniční infrastrukturu i parkovací kapacity území. Koronavirová pandemie Covid-19 tento fakt umocnila. Blíže se této problematice věnuji v kapitole 4.3.2.

DOPRAVNÍ SITUACE V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ



Obrázek 3: Dopravní situace v zájmovém území

5.3.2 Problematika parkování

S rostoucí návštěvností regionu a faktem, že většina návštěvníků využívá k dopravě do a po regionu vlastní automobil, se vytváří enormní tlak na parkovací plochy. Tento jev byl ještě více zesílen pandemií Covid19, jelikož se zcela proměnila struktura návštěvnosti. Lidé ve strachu před nákazou takřka zcela přestali využívat hromadnou dopravu a zaplnili Národní park auty. Kvůli zavřeným ubytovacím zařízením se rozmohl trend ubytování v obytných autech a karavanech, pro které zde však není vybudována vhodná infrastruktura, a turisté tak kempovali na nelegálních místech. Docházelo k častým kontrolám strážců NP spolu s policií ČR, kteří v krajním případě tyto přestupky pokutovali (Nagel R., 2021, s. 8).

Trend zvyšující se návštěvnosti si uvědomují i místní obce. Lze to pozorovat na obci Jetřichovice, která má dle platného územního plánu z roku 2006 pouze 15 parkovacích míst, avšak celkově jich je zde 195. Podobné to je i v části obce Vysoká Lípa, která má dle stejného územního plánu 20 parkovacích míst, avšak reálně 95, z čehož 60 je na soukromých pozemcích. Obec má v plánu rozšiřování i dalších parkovacích kapacit, při jejichž budování však naráží na požadavky Správy NP (Kny M., 2021).

Pro obce se nicméně parkování stalo nemalým zdrojem finančních prostředků do obecní kasy. Jako vhodný způsob vybírání parkovného se staly parkovací automaty, které jsou v Jetřichovicích čtyři a ve Vysoké Lípě jeden. Návštěvník má možnost platby v hotovosti či kartou, přičemž poměr uskutečněných plateb je 1:3 (Kny, M., 2021). Cena parkovného je 100 Kč na den.

Podobný systém je zavedený i v jiných obcích, například ve Hřensku. Ta má ve správě celkem čtyři parkovací plochy s celkovým počtem 320 placených parkovacích míst. Dalších cca 20 je poskytováno zdarma. Autobusy mohou parkovat na parkovišti Mezní Louka, kde je 10 parkovacích míst (hrensko.cz, 2021). Situace ve Hřensku je detailně popsána v kapitole 4.7 „Případová studie – Hřensko“

5.3.3 Autobusová doprava

Hromadná autobusová doprava si v průběhu několika let vybudovala v regionu velmi silné postavení. Jsou to místní aktéři turistického ruchu, kteří se snaží o posílení a prezentaci hromadné autobusové dopravy, jako vhodné alternativy k individuální

dopravě. Mezi nejaktivnější subjekty, které jsou zapojeny v jednání o nových autobusových, ale i vlakových linkách, jsou především obecně prospěšná společnost České Švýcarsko, Doprava Ústeckého kraje (DÚK), Ústecký kraj a kraj Liberecký. Přihlíženo je také na požadavky a náměty Správy Národního parku (Rak, J., 2020). Důraz je zde kladen také na přeshraniční spolupráci se saskými partner. Vybrané projekty jsou popsány níže.

DÚK mimo své páteřní a obslužné spoje zapojené v integrovaném dopravním systému, které jsou primárně určené místnímu obyvatelstvu, již řadu let v regionu obsluhuje také spoje turistické. Tato doprava má náhodný charakter a je silně ovlivněna sezónností, ať již týdenní či roční (Jeřábek, J., a kol., 2016, s. 52). U spojů turistického typu DÚK vyhodnocuje přepravní údaje o lince tak, aby mohl být upravován rozsah dopravních služeb (dny jízdy, počet spojů atp.) podle skutečného využití. Tyto služby jsou zaváděny v místech s atypickou poptávkou (Jeřábek, J., a kol., 2016, s. 52). V tomto případě se jedná o turistický region NP České Švýcarsko.

V současné době je vypravováno přes 13 turistických autobusových linek, které doplňují páteřní i obslužné linky, z čehož 5 linek je přeshraničních (Weber, J., 2021). DÚK na příhraničních linkách úzce spolupracuje se svým saským protějškem Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO). VVO se stará o hustou síť turistických linek na saské straně. V sezóně 2021 připravila více než 10 turistických linek po území regionu Saského Švýcarska (Weber, J., 2021).

Mezi největší přeshraniční projekty v oblasti hromadné dopravy patří Jízdenka Labe-Elbe. Jedná se o společnou integrovanou jízdenku vytvořenou DÚK a VVO, která dává návštěvníkovi možnost využívání hromadných dopravních prostředků na území obou národních parků a jejich okolí. Jízdenka je platná po dobu jednoho dne a lze ji využít na celém území integrované dopravy DÚK i VVO. Jízdenka není určena pouze pro autobusovou dopravu, ale lze s ní cestovat i vlakovou dopravou (např. po Dráze NP), říční dopravou formou přívozů, nebo MHD (Ústecký kraj, 2021). Na německé straně jde navíc využít k přepravě drážďanskými lanovkami, nebo historickou tramvají Kirnitzschtalbahn v lázeňském městě Bad Schandau (Ústecký kraj, 2021).

5.4 Železniční doprava

Železniční doprava sehrála jednu ze zásadních rolí ve vývoji dopravy. Její postavení je stále na stabilní úrovni, a i nadále je klíčovou složkou v dopravní obslužnosti místních obyvatel i návštěvníků. Tento fakt potvrzují i dva nové projekty obecně prospěšné společnosti České Švýcarsko a partnerů právě v oblasti železniční dopravy.

Prvním z nich je zavedení tzv. „Lužickohorského expresu“, jenž je přímým vlakovým spojením z Prahy do Mikulášovic, srdce Národního parku. Vlaková souprava jezdí pravidelně o víkendech a státních svátcích v letní sezóně od 27. 3. do 1. 11. (kzc.cz, 2021). Je tak jedinečnou možností, jak se pohodlně dostat přímou linkou z hlavního města do Národního parku a zpět. Přímé napojení na Prahu bylo obnoveno po více než 10 letech.

Druhý projekt je podobný tomu předešlému. Od letní sezóny 2021 došlo k zavedení pravidelné linky Liberec – Mikulášovice. Toto sezónní vlakové spojení je výjimečné i díky své příhraniční trase, kdy částečně jede po německém území a je spravován německým přepravcem. Dokládá tak velmi dobře fungující přeshraniční spolupráci v regionu.

Železniční doprava je nejdynamičtější se rozvíjející formou dopravy v regionu, což dokládá několik zmíněných projektů. K jejímu většímu rozvoji přispěla snaha o omezení automobilové dopravy v posledních několika letech. Rozvoj je podpořen díky přeshraniční spolupráci s německými kolegy a dobrému čerpání evropských i státních dotací ze strany místních aktérů cestovního ruchu.

5.4.1 Dráha Národního parku

Dráha Národního parku je největším projektem regionu v oblasti osobní železniční dopravy. Na jejím vytvoření se podílely České Švýcarsko o. p. s., České Dráhy a Verkehrsverbund Oberelbe. Cílem Dráhy NP je díky spojení tří železničních tratí propojit oba národní parky a chráněné krajinné oblasti v okolí, zejména na české straně, jako jsou CHKO Lužické hory a CHKO České Středohoří. Konkrétními zařazenými železničními tratěmi jsou U8, U28 a T2, z nichž právě trať U28 vede částečně německým územím, konkrétně přes Bad Schandau a Sebnitz (drahanp.cz).

Na vlaková spojení navazují autobusové spoje. Návštěvník má tak možnost návštěvy veškerých pamětihodností, aniž by se musel dopravovat vlastní automobilem. Tento princip je hlavním cílem Dráhy NP.

5.5 Lodní doprava

Lodní doprava je s regionem spjata již od pradávna. Byla to právě řeka Labe, která zajišťovala obživu a možnost dopravy pro místní obyvatelstvo. O vývoji lodní dopravy v regionu je psáno v kapitole 4.1.3 „Říční doprava“.

Ačkoli bylo Labe důležitým dopravním uzlem pro nákladní dopravu, zejména do přístavu v německém Hamburku, s nástupem kamionové a železniční dopravy a teorií „just in time“ se od převozu zboží po řece takřka upustilo.

V dnešní době je lodní doprava na Labi udržována zejména díky výletním parníkům, které vyplouvají v letní sezóně nejčastěji z Děčína do saských obcí Bad Schandau, Drážďany, Míšeň, Pillnitz atp. Tyto plavby zajišťuje Labská plavební společnost. Turistovi je na lodi nabízen při plavbě často nejen výklad, ale i možnost občerstvení formou večeří či obědů. Výlety lodí, jež návštěvníkovi ukáží krajinu nejen Labského údolí a skal Saského Švýcarska z úplně jiné perspektivy, jsou oblíbené zejména u zahraniční klientely z Německa.

5.5.1 Přívozy na Labi

Počátek rostoucího významu přívozů na Labi se pojí k rozvoji průmyslu v polovině 19. století. Prvními přívozy byly dva tzv. prámové, které poté vystřídaly člunové přívozy vhodné k přepravě osob (dpmdas a. s., 2019). Jejich nevýhodu představovalo tažné lano, jež přívoz táhlo z jednoho břehu na druhý, neboť komplikovalo řetězovou paroplavbu. Období od 50. do 80. let 19. století je charakterizováno prudkým rozvojem přívozů na Labi v tomto regionu. Přívozy představují spojnicí mezi všemi důležitými centry, nejčastěji v Děčíně (dpmdas a. s., 2019). Převoznictví se dědilo z generace na generaci, a kromě převozních člunů se dědila i koncese na přívoz. Konec 19. století je charakterizován střídáním tažných přívozů za parní, vyráběné v Drážďanech.

V průběhu 20. století byly přívozy stále aktivně využívány, zejména dělníky a zaměstnanci továren, jako tomu bylo od poloviny 19. století. Jejich úpadek začíná

až v 80. letech, kdy se ve větším začínají budovat mosty přes řeku a rozvíjí se osobní automobilová a autobusová doprava. Dnes fungují v regionu pouze dva, a to v Dolním Žlebu a mezi saskou Schönou a Hřenskem. Naopak na saské straně je význam přívozu patrný nejen z turistického hlediska. Na Labi jich v regionu NP Saské Švýcarsko funguje šest.

5.5.2 Výletní převozy v Soutěskách

Významným turistickým lákadlem a jistou formou dopravy jsou výletní plavby na lodičkách po Divoké a Edmundově soutěsce nedaleko obce Hřensko. Tento úsek řeky Kamenice byl pro místní obyvatele důležitým již v minulých dobách, neboť po ní plavili dřevo. Navíc tato řeka představovala pro místní taktéž způsob obživy, jelikož se v ní hojně vyskytovaly pstruzi a lososi. V období rozvoje turistického ruchu nechal kníže Edmund Clary-Aldringen upravit okolí tak, aby bylo turisticky zajímavé a nabízelo potřebný komfort (region-ceskesvycarsko.cz, 2019). Mezi takové úpravy lze zařadit zbudování stezek, odpočinkových míst či jezů. Otevření se Edmundova soutěska dočkala v roce 1890, Divoká soutěska pak v roce 1898 (region-ceskesvycarsko.cz, 2019).

Délky soutěsek, které jsou splavné pouze lodí, jsou 960 m pro Edmundovu soutěsku, a pro Divokou soutěsku 450 m. V roce 2018 navštívilo Edmundovu soutěsku takřka 87 000 návštěvníků, v roce 2019 již 95 000. Rok 2020 je charakterizován značným propadem návštěvnosti, který je způsoben pandemií Covid-19. Soutěsky navštívilo v tento rok pouze necelých 40 000 návštěvníků (Nagel R., 2020).

Nelze opomenout soutěsky saské strany na řece Křinici, jež se nazývají Obere Schleuse, česky Horní splav, nacházející se u obce Hinterhermsdorf. Dlouhé jsou 700 metrů a rozdílné jsou od českých možností jejich průchodu pěšky. Historie splavu, od kterého získaly soutěsky svůj název, sahá až do poloviny 16. století. Pro turisty byly otevřeny v roce 1879 a dnes patří k nejvyhledávanějším cílům Saského Švýcarska (ceskesvycarsko.cz).

5.6 Jiné druhy dopravy

Pro národní park je významným druhem dopravy také cykloturistika. Podmínky pro provozování cykloturistiky jsou v regionu Českého Švýcarska velmi přívětivé. Je zde vhodný terén, dobrá infrastruktura a firmy, které nabízejí nejen půjčení bicyklů, ale i doplňkové služby s tím spojené. Trend zvyšující se popularity cyklo výletů je patrný prakticky ve všech turistických regionech. Lze tvrdit, že s rozvojem elektrokol zažívá cykloturistika nebývalý zájem, který s sebou nese spoustu pozitiv, ale i negativ. Návštěvníci mají díky elektrokolům možnost navštívit mnohem větší část území, než by byli schopni ujit pěšky. Zároveň to je ideální volbou pro návštěvníky zejména v důchodovém věku, kterým se díky elektrokolům otevírají nové možnosti.

Na straně druhé je dle dat Horské služby vyšší nárůst nehod cyklistů (Langová, 2021). To potvrzuje i mluvčí liberecké záchranné služby Michaela Georgieva, který uvádí, že „Trasy jsou najednou dostupnější třeba i pro seniory, kteří dříve do Jizerských hor a Krkonoš nemohli vyjet. Jde o náročný terén, jež pořádně neznají, máme tu opravdu těžké sjezdy“ (Georgiev M., in Langová, 2021).

V Českém Švýcarsku je mezi cyklisty oblíbená zejména cyklostezka podél řeky Labe, jež je součástí dálkové cyklotrasy vedoucí až do Hamburku k pobřeží Severního moře. Déle poté cyklo trasy v okolí Jetřichovic a Kyjova. Pro cyklisty je vhodná i poloha národního parku a jeho návaznost cyklotras na Saské Švýcarsko, Krušné hory, České Středohoří, nebo sousední Lužické hory.

Jiné druhy dopravy nemají velký význam na cestovní ruch v regionu. Letecká doprava je obsažena pouze formou vyhlídkových letů malých letadel. V regionu se nachází pouze tři letiště, jenž umožňují vzlety a přistání letadla typu Cessna a podobné. Největším je letiště u obce Bynovec. Letecká doprava je komplikována i z hlediska ochrany přírody, neboť správa NP vyhláší klidové bezletové zóny ve vzdušném prostoru národního parku. Stejnými pravidly se musí řídit i piloti dronů, kteří mají taktéž zakázáno létat nad národním parkem. Nejbližší mezinárodní letiště se nachází v Drážďanech a v Praze. Data návštěvníků národního parku, jenž pro dopravu využijí leteckou dopravu, nejsou známá.

5.7 SWOT analýza dopravy v Národním parku České Švýcarsko

Tabulka 5: SWOT analýza dopravy v regionu NP České Švýcarsko (zdroj: autor)

SWOT analýza dopravy v regionu NP České Švýcarsko	
Silné stránky	Slabé stránky
<p>Napojení na dálniční síť v ČR i Německu</p> <p>Fungující přeshraniční hromadná doprava</p> <p>Dobrý technický stav komunikací v regionu</p> <p>výhodná jízdenka Labe – Elbe</p> <p>Dráha Národního parku</p>	<p>Nedostatečná infrastruktura pro obytné vozy a karavany</p> <p>Nízký počet záchytných parkovišť</p> <p>Horší dopravní dostupnost severní části NP</p> <p>Malé množství dobíjecích stanic pro elektromobily</p> <p>Absence dopravního informačního systému</p> <p>Nízká propagace okrajových částí NP</p>
Příležitosti	Hrozby
<p>Prohloubení přeshraniční spolupráce</p> <p>Nová vlaková spojení z Liberce a Prahy</p> <p>Využití řeky Labe v komerční dopravě</p> <p>podpora typů dopravy šetrných k planetě</p> <p>čerpání evropských a státních dotací</p>	<p>Covid-19</p> <p>Nízká propagace hromadné dopravy, jakožto atraktivní alternativy přepravy</p> <p>Zavírání turistických a cyklistických stezek z důvodu hrozby pádu stromů způsobené kůrovcem</p> <p>Rozpor mezi potřebami aktérů CR a Správou NP</p> <p>Nárůst individuální dopravy v regionu</p> <p>Overtourism</p>

6 Případová studie – obec Hřensko

Pro potřeby této bakalářské práce a její teoretické části, byla jako model vybrána dopravní situace v obci Hřensko. Domnívám se, že situace v této obci dokáže reflektovat trendy, které v regionu NP nyní panují. Jelikož je to právě obec Hřensko a její přírodní pamětihodnosti v okolí, které dlouhodobě patří k nejvíce navštěvovaným místům nejen v regionu, ale i v celém Ústeckém kraji. Z tohoto důvodu je na obec vytvářen enormní tlak v otázce parkování a usměrnění návštěvníků. Zejména v letních měsících června až srpna jsou parkoviště za normálních okolností takřka zcela zaplněna.

Data o zaparkovaných dopravních prostředcích v obci Hřensko mi s laskavým svolením poskytli zaměstnanci Obecního úřadu Hřensko, za což jim patří velké poděkování.

6.1 SWOT analýza dopravy pro obec Hřensko

Tabulka 6: SWOT analýza dopravy obce Hřensko (zdroj: autor)

SWOT analýza dopravy pro obec Hřensko	
Silné stránky	Slabé stránky
Dobrá dopravní dostupnost ná vaznost na Německo a NP Saské Švýcarsko poloha obce "v centru dění"	nízký počet parkovacích kapacit nedostatečná propagace veřejné dopravy absence budování nových parkovacích ploch neefektivní vybírání parkovného
Příležitosti	Hrozby
zapojení přívozu Schöna – Hřensko do integrovaného systému DÚK využívání mobilních a online aplikací a technologií při parkování propagace mimo sezóny k návštěvě využívání alternativních forem dopravy – elektrokola, koloběžky atp.	overtourism Dopady kůrovcové kalamity na stav silnic a turistických stezek zhoršení kvality ovzduší vlivem zvyšující se dopravy nelegální parkování

6.2 Hodnocení aktuální situace v obci Hřensko

6.2.1 Individuální doprava v obci

Obec Hřensko byla až do začátku koronavirové pandemie jedním z nejnavštěvovanějších míst regionu. To se projevilo rovněž na počtu zaparkovaných dopravních prostředků v obci. Průměrný počet zaparkovaných motorových prostředků za den se v letech 2016–2019 pohyboval okolo 210 zaparkování. Je však nutné vzít v úvahu rozdílné hodnoty jednotlivých měsíců.

Se začátkem pandemie v roce 2020 zaznamenalo parkování pokles oproti rokům 2016–2019 téměř o 35, 2 %. Období letních prázdnin je na rozdíl od předešlých let charakterizované propadem o 16, 58 %. Úbytek jde vidět i v číslech průměrného počtu zaparkovaných vozidel za den, který byl daný rok 160.

Celkem je zde k dispozici 170 placených parkovacích míst na 4 oficiálních parkovištích. Dalších zhruba 20 míst k zaparkování je poskytováno zdarma podél silnice I/62 směrem k hranicím SRN a Česka. V centru obce je možné parkování též u soukromých subjektů. Další možností parkování je v místní části obce Hřensko na Mezní Louce, která je vzdálena 5 km východně od samotné obce. Dané parkoviště disponuje 150 parkovacími místy pro osobní vozidla a 10 pro autobusy. Toto parkoviště nachází své využití převážně jako výchozí bod k výletům k Pravčické bráně nebo do Soutěsek Kamenice.

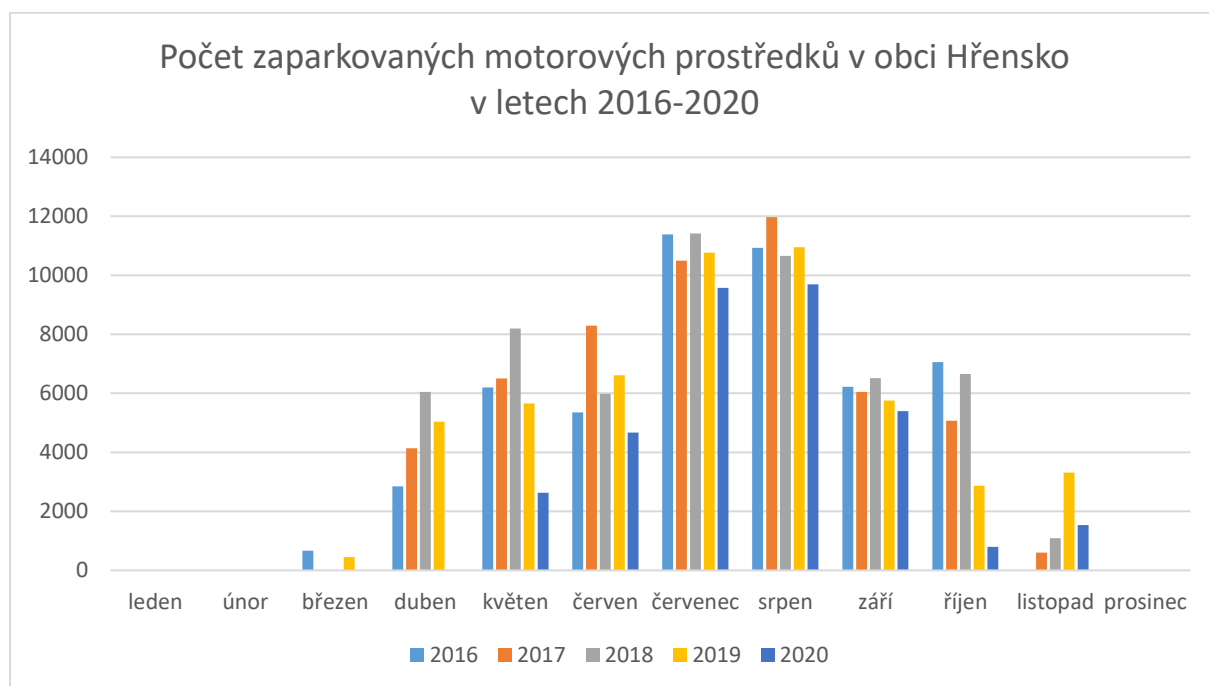
Možnost jiného parkování v obci takřka není. To je jedním z hlavních problémů, které nejen tuto obec svazují. Obec ani Správa nedokáže reagovat na exponenciální růst individuální dopravy výstavbou nových parkovacích ploch. Situaci řeší pouze umístováním značek zákazu zastavení. Návštěvník, v případě zaplněných parkovišť, tak nemá mnohdy jinou šanci, než zaparkovat právě na zákazu zastavení. Takové prohřešky poté končí pokutou od obecní policie. Zmiňované prohřešky jsou časté podél silnice z Hřenska na Mezní Louku.

Opačným směrem se vydala obec Jetřichovice, která také pociťuje zvyšující se nárůst turistů. Ke svým stávajícím 155 placeným a 40 neplaceným parkovacím místům v roce 2019 vybudovala nové parkoviště s 90 místy nedaleko od obce, které je možné využít zdarma (Kny, M., 2021). Fakt, že se toto parkoviště nalézá mimo obec významně ulevuje dopravní situaci. Návštěvníci do obce mohou dojít pěšky

po turistické cestě v řádu několika desítek minut. Vedení obce zároveň prosazuje vybudování nových parkovacích ploch u tzv. ozdravovny. Proces brání schvalování nového územního plánu.

Z hlediska parkování je nesmírně důležitá také jeho samotná cena. Ta se pohybuje v rozmezí 150 Kč za automobil, 70 Kč za motorku a 600 Kč za autobus. Ceny jsou fixně dané pro celý den parkování. Výběr parkovného v obci Hřensko mají na starosti pověřeni lidé obecního úřadu.

Obec Jetřichovice má po vzoru obce Hřensko zavedenou také jednu fixní cenu, a to ve výši 100 Kč. Pro nadcházející rok je naplánováno zdražení o cca 20 %. Způsob výběru se však liší. Obec v roce 2019 pořídila parkovací automaty, které umožňují platbu v hotovosti i kartou. Platba kartou je upřednostňována v poměru 2:1, tedy dvě platby kartou a jednou v hotovosti (Kny, M., 2021).

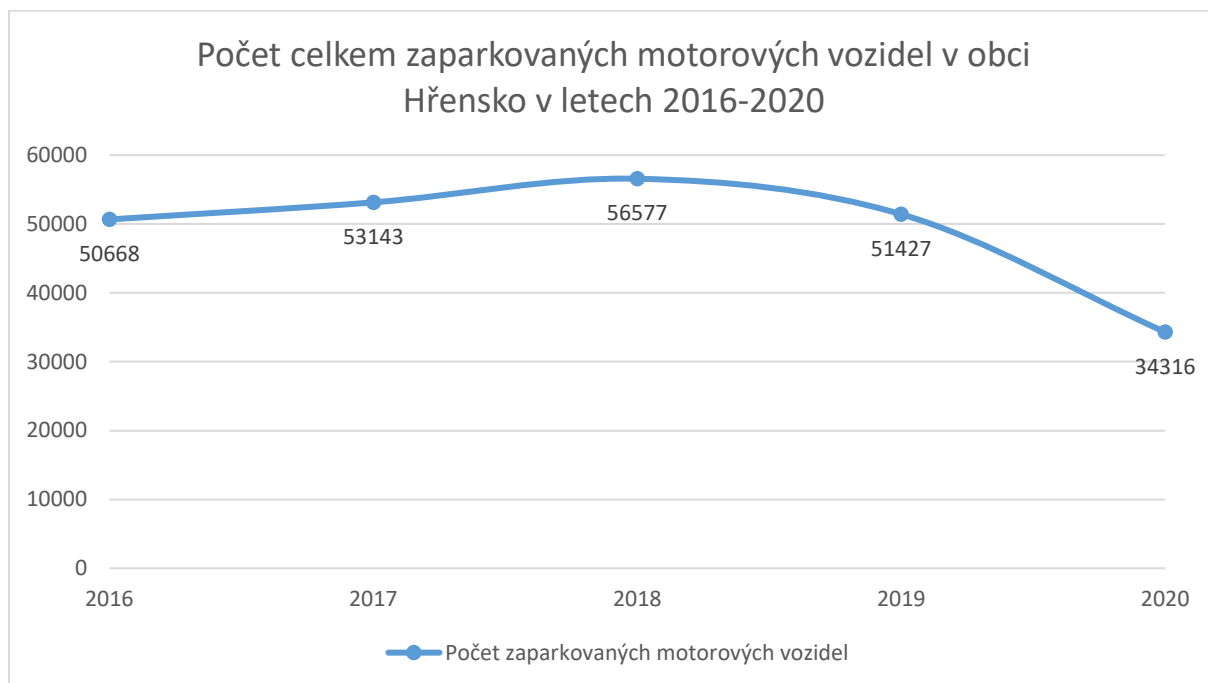


Graf 7: Počet zaparkovaných motorových prostředků v obci Hřensko v letech 2016-2020 (zdroj: obec Hřensko, 2021, upraveno)

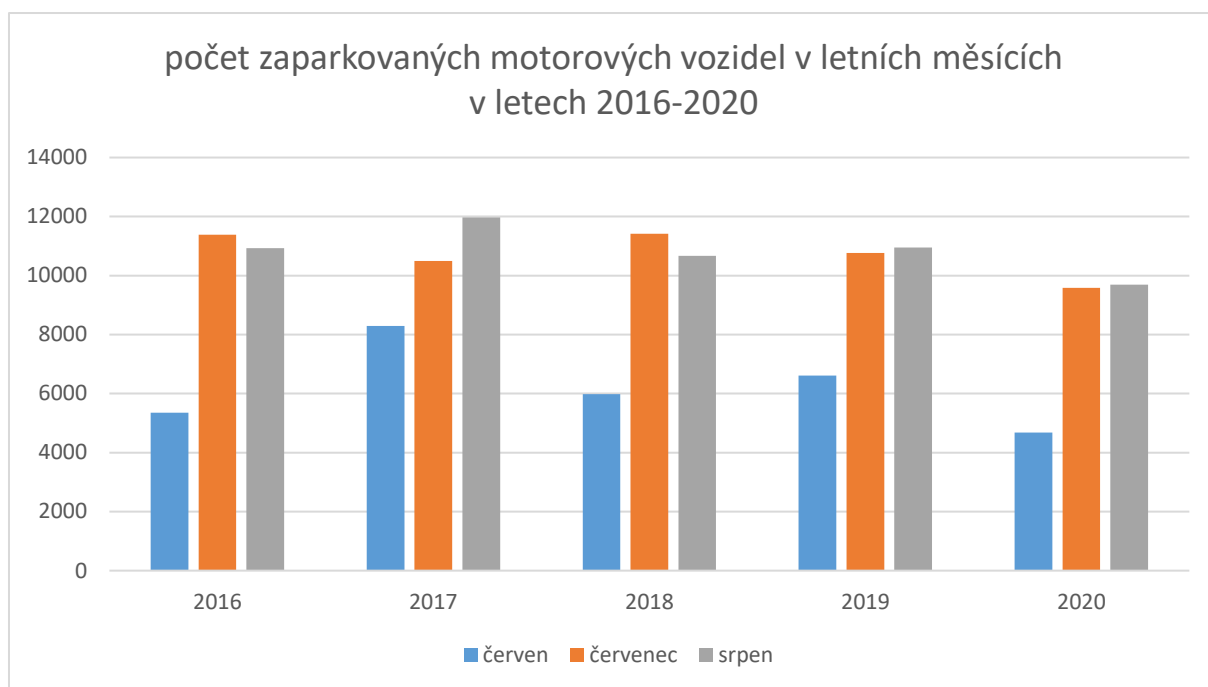
Z přiloženého grafu můžeme pozorovat roční rozložení počtu zaparkovaných motorových vozidel v letech 2016-2020. V měsících leden, únor, prosinec a částečně březen jsou parkoviště volně přístupná bez nutnosti zaplacení poplatků, a proto nejsou ani známa přesná data o počtu zaparkování. Jedná se o tzv. mimosezónu.

Z grafu je jasně patrné nerovnoměrné rozložení parkování, potažmo návštěvy obce a jejího okolí. Klasicky nejvytíženější období tvoří měsíce letních prázdnin. Situace v jarních a podzimních měsících charakterizují časté výkyvy. Je to dáno například aktuálním počasím, místní nabídkou, ale i jinými mimořádnými událostmi. Vůbec nejsilnějším měsícem ve sledovaném období byl srpen 2017, kdy zde zaparkovalo celkem 11 969 motorových vozidel.

Jako nejstabilnější měsíc se jeví září, kde lze pozorovat nejmenší odchylky mezi jednotlivými sledovanými roky. Vysvětlení, proč je září oblíbené mezi turisty je hned několik. Charakterizuje ho stabilní a teplé počasí, nižší návštěvnost, nebo neopakovatelná atmosféra babího léta.



Graf 8: Počet celkem zaparkovaných motorových vozidel v obci Hřensko v letech 2016-2020 (obec Hřensko, 2021, upraveno)



Graf 9: Počet zaparkovaných motorových vozidel v letních měsících v letech 2016-2020 (zdroj: obec Hřensko, 2021, upraveno)

Období prázdnin platí již klasicky za nejvytíženější čas pro region národního parku. Vzhledem k tomu, že je obec Hřensko výchozím bodem pro návštěvu dvou nejnavštěvovanějších památek regionu – Edmundově soutěsce a Pravčické bráně – je tento čas obrovským náporům na parkovací kapacity v obci.

6.2.2 Hromadná doprava v obci

I přesto, že Hřensko patří mezi hlavní centra Národního parku České Švýcarsko, mám za to, že hromadná doprava do obce není zcela optimální. Jednou z největších nevýhod je nevhodná lokace vlakového nádraží Schöna, které se nachází na levém břehu Labe a s Hřenskem ji spojuje přívoz. Ačkoli je na vlakovou dopravu v kontextu regionu kladen velký důraz, lidé ji pro přepravu do Hřenska příliš nevyužívají. Jedním z hlavních důvodů je absence přívozu v integrovaném systému DÚK. Lidé si tak musí zbytečně kupovat více různých jízdenek i přesto, že by mohli používat pouze jednu. Tímto problémem se již zabývají zaměstnanci Dopravy Ústeckého kraje.

Autobusovou dopravu využívají turisté o poznání více. Zejména v letních měsících jsou linky z Děčína do Hřenska značně využívány. Daný fakt podporuje kvalita nabízených služeb. Lidé mají možnost si zakoupit integrovanou jízdenku platnou pro všechna autobusová spojení. Dále mohou využít mobilní aplikaci

„DÚKapka“, jež je vhodným nástrojem pro cestování hromadnou dopravou po Ústeckém kraji. Lidé v ní mohou zakoupit jednotlivé i časové jízdné, vyhledat spojení, nebo se informovat o mimořádných situacích a výlukách (dukapka.cz, 2020). Pro samotnou přepravu je zejména v letních měsících výhodou klimatizace, kterou autobusy disponují.

Turistický autobus známý pod číselným označením 434 na lince Děčín – Hřensko – Krásná Lípa a zpět funguje již od roku 2007. V roce 2020 byl přidán ještě autobus na trase Děčín – Hřensko – Mezná. Autobusy jsou uzpůsobené pro přepravu kol, o víkendových dnech jsou tyto spoje posílněné a navazují na vybrané železniční spojení, např. do Drážďan (ceskesvycarsko.cz, 2020).

Jistou formu hromadné dopravy tvoří i silniční turistický vláček, který jezdí na trase Hřensko – Mezní Louka a má celkem 6 zastávek. V období letních prázdnin jezdí každou celou hodinu v čase od 10:00 do 17:00. V období mimo letní prázdniny jezdí každé dvě hodiny v čase 10:00 až 16:00. Přepravní cena je 75 Kč za osobu, respektive 200 Kč za rodinu. (hrenskyexpres.cz, 2021)

6.3 Srovnání dopravní situace v obci Hřensko s regionem Národního parku České Švýcarsko

Mezi dopravní situací v regionu NP a samotnou obcí Hřensko lze najít některé paralely. Avšak nutno zmínit, že dopravní situace je díky oblíbenosti obce daleko vytíženější než ve zbytku národního parku. S podobně dopravní situací, kterou zažívá obec Hřensko v letní sezóně se můžeme setkat v zimních měsících v obci Kyjov nebo Brtníky, kam lidé jezdí za tamějšími památkami.

Dostupnost obce je dobrá, neboť ji protíná několik silničních tahů, mezi kterými je i silnice I/62, jakožto významný silniční tah do Německa. Obec těží ze své pozice relativně málo ovlivněné geomorfologií a blízkostí řeky Labe. Naproti tomu obce v severní části jsou častěji hůře dostupné. Může za to jejich periferní poloha vůči centrům kraje, nebo již zmiňovaná geomorfologie.

Z hlediska parkovacích kapacit patří obec spíše k těm průměrným. Jako určitý vzor z hlediska parkovacích kapacit v regionu spatřuji obec Jetřichovice, která má dostatečný počet parkovacích ploch, další v plánu výstavby i efektivní výběr

parkovného. Naopak za zcela nevyhovující považuji situaci v obci Labská Stráň, která je velmi oblíbená mezi turisty i horolezci jako výchozí bod do Labského kaňonu. Místní kapacity nejsou schopné pokrýt počty návštěvníků, kteří sem míří. Zároveň zde velmi často řeší situaci přivoláním Policie ČR a následným pokutováním, což pozitivnímu obrazu obce nepřidá. Bohužel ani do budoucna zde není vidina zlepšení.

Hromadná doprava v regionu, jehož je obec Hřensko součástí, je na vysoké úrovni. Hřensko zde má silné postavení, o čemž svědčí počty spojů, které do obce jezdí, a počet zastávek, které zde nalezneme. Obecně lze říci, že obslužnost hromadné dopravy je v západní části NP lepší, než například v severní části. Toto tvrzení dokládají počty spojů, které do obce jezdí.

6.4 Návrh vlastních řešení

1) Budování sítě záchytných parkovišť

Tento bod považuji za ten nejdůležitější ze seznamu návrhů. Dle mého názoru je v regionu nízký počet parkovišť, které nejsou rozloženy rovnoměrně na celé ploše Národního parku a jeho okolí. Dochází tak k přetěžování pouze vybraných lokalit. Navrhuji výstavbu malých vzájemně propojených parkovišť pro 10-20 vozidel. V blízkosti těchto parkovišť by měla být zastávka hromadné dopravy, která by návštěvníka převezla k vybraným pamětihodnostem. Došlo by tak k rozptýlení individuální dopravy, snížení emisí i zmenšení náporu na vybrané obce a lokality. Jako určitý vzor zde mohu uvést situaci v NP Šumava, kde je již tento systém plně využíván.

Jako konkrétní vhodné lokality se mi jeví obce Labská stráň, Růžová, Chřibská, Doubice a další. Výběr vhodných lokalit může a měl by být vyšší, avšak je zde nutná dohoda mezi obcemi a Správou NP.

Zároveň je třeba začít budovat parkoviště pro obytná auta a karavany, tzv. stellplatzy, kterých je v regionu nedostatek. Oblibu tohoto druhu cestování ještě umocnila pandemie Covid19, kdy lidé mohou mít strach z nákazy v hromadně ubytovacích zařízeních. Vzhledem k tomu, že v regionu není vybudována potřebná infrastruktura pro tento typ cestování, docházelo tak v jarních i letních měsících let

2020 a 2021 k častému nelegálnímu parkování na lesních cestách, loukách, polích. Takovéto parkování však bylo pokutováno strážci přírody NP, nebo Policií ČR.

2) Větší míra digitalizace

Digitalizace se dotýká všech odvětví dnešního moderního světa. Čím dál tím více informací lze vyhledat pouze ve virtuálním světě. Tímto trendem se již částečně Správa Národního parku a někteří místní aktéři cestovního ruchu vydaly, avšak zde vnímám jisté mezery a prostor ke zlepšení. Domnívám se, že je potřebné omezit počet reklamních a informačních letáčků, kterými jsou teď informační centra zcela zaplněny. Návštěvník je tak zahlcen množstvím informací, ve kterých je pro něj obtížné najít tu relevantní. Dalším problémem doprovázející produkci letáčků je vytváření většího množství odpadů. Navrhované řešení tvoří přenesení těchto letáčků do elektronické podoby na místo, kde by je měl návštěvník přehledně seřazené s možností filtrovat pro něj užitečné informace.

3) Vývoj mobilní aplikace

Fakt, že drtivá většina lidí v dnešní době využívá chytrý mobilní telefon v každodenní životě, je již dlouhou dobu znám. Na základě tohoto tvrzení se domnívám, že právě vývoj aplikace napomůže k lepší koordinaci dopravy v regionu. Návštěvník by tak měl pořád po ruce informace o obsazenosti parkovišť, dopravních spojeních, výlukách nebo pracích na komunikacích. Zároveň by zde měl možnost zaplatit parkovné pomocí kreditní karty a podobně. V budoucnu se aplikace může doplnit o informace z jiných odvětví, jako je otvírací doba památek a služeb, nákup online vstupenky a obecných informací o Národním parku a okolí. Návštěvník by tak měl na jednom místě kompletní informace a nemusel by je tak vyhledávat na několika různých místech. Podobné aplikace v České republice zatím nejsou v nabídce, na rozdíl tomu například v Alpských střediscích k dispozici jsou.

4) Posílení propagace mimo sezóny

Z příložených dat z grafu č. 7 v kapitole 5.2.1 jsou jasně patrné nerovnoměrné hodnoty návštěvnosti, potažmo počty zaparkování v regionu. Většina návštěvníků si pro svou návštěvu vybere právě letní měsíce, načež často nastávají problémy v parkování či prvky overtourismu u vyhlášených památek. Situace má možné řešení v lepší propagaci jarních a podzimních měsíců, kdy je návštěvnost regionu menší.

V dopravě lze zaznamenat menší počty automobilů, volnější parkoviště nebo mimosezónní ceny. Tímto úkolem by se měly zabývat instituce zainteresované v turistickém ruchu regionu. Jako nejlepší forma propagace se mi jeví aktivní marketingová strategie na sociálních sítích a internetu.

5) Rozložení návštěvníků do okrajových částí NP

Tento bod je jedním z klíčových tohoto seznamu. Dlouhodobě zde převládá trend vytěžování pouze úzkého počtu lokalit. Mezi ně patří zejména obce Hřensko a okolí, Jetřichovice a okolí nebo Belveder na Labské Stráni. Nalézá se zde však mnohem více zajímavostí, jež jsou i v letních měsících bez většího počtu návštěvníků a plných parkovišť. Zároveň region nabízí velmi kvalitní služby hromadné dopravy, které v případě potřeby převezou návštěvníka po celém regionu. K tomuto bodu se zároveň váže bod č. 1, kdy by se právě tato záchytná parkoviště měla nacházet v oblastech méně navštěvovaných s možností využívání hromadné dopravy.

6) Zlepšení komunikace mezi Správou NP, samosprávou a aktéry cestovního ruchu

Za dobu mého výzkumu a práce v regionu jsem se setkal s několika aktéry zainteresovanými v probírané problematice. Všichni se shodovali na zhoršené komunikaci mezi jednotlivými cestovního ruchu. Situaci konkrétně dokládají slova pana starosty obce Jetřichovic Marka Knyho, jenž k situaci ohledně výstavby nových parkovišť uvádí: „Máme ovšem svázané ruce v podobě omezení požadavků NP ČŠ, které by raději žádná parkoviště v našich obcích neviděla, a tak se budování parkovacích ploch stalo skoro ‚bojem‘“ (Kny, M., 2021). Přitom komunikace je jedním ze základních stavebních pilířů úspěšné spolupráce, ať už se jedná o jakoukoli problematiku, na které pracuje více subjektů.

7) Propagace hromadné dopravy a podpora druhů dopravy šetrnějších k planetě

S přítomnou klimatickou krizí je tento bod zcela nepostradatelný. Světově se rostoucí produkce CO₂ a jiných skleníkových plynů zvyšuje teplotu Země exponenciálně a je pouze na nás, abychom tuto situaci zvrátili. Jedno z mnoha řešení mohou představovat změny v dopravě, konkrétně podpora elektromobility a jiných alternativních forem dopravy. V regionu lze tomuto bodu pomoci několika konkrétními činy, například vybudováním sítě nabíjecích stanic, nebo parkování

pro tyto vozy zdarma. Samozřejmostí je stále vysoká propagace hromadné dopravy, jako nejvhodnějšího způsobu přepravy po regionu.

8) Spolupráce se saskými partnery

I přesto, že spolupráce již poměrně stabilně funguje, uvádím zde tento bod jako doporučení k budoucímu rozšiřování spolupráce. Těší mě, že za posledních několik let vzešlo ze spolupráce vzešla řada kvalitních projektů, mezi kterými lze zmínit například Dráhu NP nebo Jízdenku Elbe-Labe. V budoucnu bude potřeba společně čelit novým výzvám a nezanedbávat rozvoj přeshraniční spolupráce, která je klíčem k rozvoji kteréhokoli příhraničního regionu.

9) Vytvoření akční skupiny

S rostoucím náporům na tuzemskou přírodu a národní parky je dle mého názoru potřebné začít sdílet své zkušenosti mezi sebou a společně čelit novým trendům, čemuž může významnou měrou pomoci tato akční skupina. Složená by měla být z členů jednotlivých Správ národních parků a CHKO, odborníků na dopravu, cestovní ruch, podnikatelů a dalších. Principem dané akční skupiny by mělo být sdílení zkušeností, rad a typů stejně jako vydávání stanovisek a závěrů. Mezi hlavní činnosti by měl patřit výzkum, publikační činnost a komunikace s partnery a orgány státní správy.

10) investice do modernizace technického stavu silniční infrastruktury

Investice do údržby a modernizace silnic, parkovišť, cyklostezek a další dopravní infrastruktury představuje nezbytnou součástí pro rozvoj regionu. Lze tvrdit, že místní stav infrastruktury je na dobré úrovni, ale vůči německé straně lze pozorovat značné rozdíly. Je třeba naplno využívat státních i evropských dotací k rozvoji tohoto odvětví. Investice si žádají silnice ve směru Mezná – Vysoká Lípa nebo Doubice – Chřibská a další. Zároveň může být současná situace zhoršena kůrovcovou kalamitou a s ní spojené větší množství lesních strojů a nákladních vozidel pohybujících se na vozovkách. Mezi dalšími možnými investicemi je rozšiřovat síť cyklostezek a turistických stezek.

7 Diskuze

Důležitost dopravy v cestovním ruchu je neoddiskutovatelná. Petruš (2007) přímo uvádí, že „doprava je tedy základní podmínkou samotné existence a rozvoje cestovního ruchu.“ Klíčové postavení dopravy v regionu dokládá řada skutečností, mezi kterými je výstavba nových silničních komunikací a parkovacích kapacit, vysoká úroveň hromadné dopravy, již zřizuje DÚK, a několik projektů v železniční dopravě, kde lze zmínit například Dráhu NP. V neposlední řadě pak také přeshraniční spolupráce se saskými partnery.

Dle Kurfürsta (2002) existuje vztah přímé úměry mezi kapacitou dopravní infrastruktury a objemem dopravy, který se nazývá dopravní indukce. Jinak lze tento vztah vyjádřit jako nově vybudovanou silnici, která má potenciál přitahovat automobilovou dopravu a zvyšovat po ni poptávku. Nemusí se však jednat pouze o indukci silniční dopravy, indukční potenciál mají všechny druhy dopravy (Kurfürst, 2002, s. 12-13). V regionu lze dopravní indukci pozorovat na příkladu zrekonstruované České silnici vedoucí z Vysoké Lípy do Zadních Jetřichovic, jež se stala oblíbeným cílem cykloturistů, nebo na nově zrekonstruované silnici z Jetřichovic do Vysoké Lípy.

Zvyšující se podíl individuální dopravy má významný vliv na životní prostředí daného místa. Mezi hlavní problémy patří znečištění ovzduší (CO₂, O₃, aerosoly), zábor prostranství a pozemků a s tím spojený úbytek zeleně a zemědělských ploch, hluková zátěž, bariérový efekt nebo riziko ekologických nehod (Dočkal M., 2015). Nelze se domnívat, že se tyto problémy v řešeném území nevyskytují. Příkladem může být nutnost zavedení bezletových zón nad NP z důvodu enormního zvýšení počtu dronů, zhoršení stavu lesních a turistických cest a stezek po těžbě kůrovcem napadeného dřeva nebo vytváření nových parkovišť na zelené louce. Specifickým problémem pro toto území je sanace a zabezpečení pískovcových skal před jejich zřícením na obytné části nebo dopravní tahy, čímž dochází k destrukci skalních ekosystémů. Štýrský (2005) zároveň uvádí, že „s rostoucí modernizací dopravních cest i dopravních prostředků, se zmenšuje přímá závislost dopravy na přírodních podmínkách (vliv podloží, podnebí, nadmořské výšky, členitost povrchu).“

Parkování a parkovací kapacity jsou v cestovním ruchu velkým tématem. V současné době, kdy je soukromá automobilová doprava na vzestupu, je důležité hledat nové metody a řešení, jak parkování usměrnit. Fakt, že počty zaparkovaných dopravních prostředků rostou, je možné vyčíst z grafů v kapitole 6.2.1. Jako vhodný nástroj se jeví parkovací politika, která je známá spíše z městského prostředí. Jak uvádí Kavka a kol. (2012) „Parkovací politika musí nastavit rozumná pravidla, aby co nevíce uspokojila všechny skupiny zájemců o parkování a nebyla pro žádnou z nich diskriminační. A zároveň nedevastovala prostředí nadměrným hlukem, prachem a zplodinami.“ Je důležité zmínit, že problematice parkování v cestovním ruchu se příliš autorů nevěnuje. Naopak lze nalézt mnoho studií a odborných textů věnující se problematice parkování ve městech, přičemž tyto poznatky lze implementovat právě do situace v blízkosti turistických cílů.

Z důvodu mnoha podobných rysů mezi obcemi Hřensko a Jetřichovice byla jako jedna z výzkumných metod zvolena komparace situace v daných obcích. Obě se nachází v centru NP a jejich návštěvnost patří k nejvyšším v celém regionu. Což vede k enormnímu vytížení parkovacích kapacit. Vedení obou obcí přistupuje k této problematice odlišným způsobem. Z mého pohledu k situaci přistupuje lépe vedení obce Jetřichovice. Aktivně se snaží budovat nové parkovací plochy, rozšiřují ty stávající a lépe vybírá parkovné.

Budování nových parkovacích kapacit na zelené louce neplatí zejména v národním parku optimální řešení a mělo by být regulováno. Na tomto problému by se měla aktivně podílet Správa NP a navrhnout několik míst, jež mohou posloužit k rozšíření parkovacích kapacit a zároveň nezatíží přírodu výstavbou nových ploch.

Z příložených dat v kapitole 4.4.1 můžeme pozorovat stabilní nárůst návštěvnosti Národního parku, který zapříčinilo několik faktorů. Mezi tyto faktory řadíme větší oblibu u domácích i zahraničních turistů díky lepší propagaci na internetu a sociálních sítích, lepší finanční zázemí návštěvníků i zlepšující se služby v cestovním ruchu. Cestovní ruch v období hlavní sezóny mnohdy vykazoval prvky overtourismu, což je termín, kterému se začíná věnovat stále více odborníků, zejména v zahraničí (Dodds R., Butler R., Milano C., a jiní).

Velkou ranou pro všechny subjekty v cestovním ruchu byla a je pandemie onemocnění COVID-19. Propad v návštěvnosti památek je v průměru o 22,8 %, u některých památek i mnohem více (tab. 4). Dle analýz Ministerstva pro místní rozvoj a agentury Czech Tourism je propad spotřeby cestovního ruchu v roce 2020 vůči roku 2019 více než 161 miliard Kč, v Ústeckém kraji o 6,38 milionů Kč. Počet pracovních míst v cestovním ruchu zaznamenal propad o 111 tisíc. V Ústeckém kraji, jehož je analyzovaná oblast součástí, byl poté propad o 4 613 pracovních míst (Machová S., 2020).

Naopak jarní a letní měsíce roku 2021 jsou charakterizovány nárůstem počtu návštěvníků. Důvodem je rozvolnění vládních opatření i zlepšení epidemiologické situace. Lidé v mnoha případech viděli v přírodě bezpečnou možnost, kde trávit volný čas. Zároveň region začínají znovu navštěvovat cizinci.

8 Závěr

V první části práce byly shrnuty poznatky v oboru cestovního ruchu na základě rešerše odborné literatury. Následně byl charakterizován Národní park České Švýcarsko z hlediska jeho geografického vymezení, historie, přírodních poměrů a zonace. Prostor byl věnován také přeshraniční spolupráci se správou NP Saské Švýcarsko.

Dále se již práce zabývá jedním z důležitých témat, kterým je návštěvnost NP České Švýcarsko. Tato kapitola detailně analyzuje data návštěvnosti pomocí grafů a komentářů. Na základě pozorování výsledků těchto dat bylo zjištěno, že návštěvnost regionu kontinuálně roste, a to již od roku 2014. Zároveň jsou předloženy informace, které vysvětlují vyšší návštěvnost. Jsou jimi zejména zlepšující se ekonomické postavení návštěvníků, prodloužení sezóny vlivem změn klimatu nebo zlepšení nabízených služeb.

Onemocnění COVID19, jež zásadně ovlivnilo turistický ruch nejen této oblasti, je věnována samostatná kapitola. Důsledky, které doprovázely tuto pandemii, jsou analyzovány na základě srovnání dat z let 2019 a 2020. Z nich lze vyčíst mnohaprocentní pokles v návštěvnosti, příjezdů do HUZ i počet přenocování v nich. V případě přírodních památek v roce 2020 byl zaznamenán propad řádově o 23 % oproti roku 2019.

Hlavním tématem, kterému se tato bakalářská práce věnuje, je doprava v Národním parku České Švýcarsko. Na úvod této části byly jednotlivé druhy dopravy představeny a detailně popsáno jejich postavení vzhledem k dopravní situaci v Národním parku České Švýcarsko. Cílem této části bylo na základě získaných dat o zaparkování v obci Hřensko zanalyzovat problematiku parkování, jež zde panuje. Tato obec byla vybrána na základě skutečnosti, že patří k nejnavštěvovanějším místům v celém regionu. Pro lepší porozumění situace se kladl důraz na srovnání situace této obce s obcí Jetřichovice, která je taktéž vyhledávaným cílem turistů. Daná metoda byla zvolena taktéž z důvodu rozdílného přístupu k parkovacímu managementu obou obcí.

Rozborem dat bylo prokázáno několik aspektů. Jeden ze stěžejních výsledků říká, že počty zaparkovaných vozidel kontinuálně rostly až do začátku pandemie COVID19. Dále dochází k trendu nerovnoměrného rozložení návštěvníků v roce. Typicky nejvytíženější jsou letní měsíce, naopak jaro a podzim charakterizují nižší počty návštěvníků.

Na závěr práce je navrženo deset vlastních řešení, které vycházejí z informací, jež jsou popisovány v tomto textu. Jedním z nejdůležitějších bodů je propagace hromadné dopravy, jako nejvhodnějšího způsobu cestování po NP, rozšiřování sítě záchytných parkovišť nebo posilování mimo sezóny.

9 Seznam literatury

9.1 Tištěná

BAUER, P., 2020. Jak jsme „bojovali“ za přírodu, Osobní vzpomínky na „porodní bolesti“ národního parku. In Správa České Švýcarsko – zpravodaj Správy Národního parku České Švýcarsko. Ročník 19, speciální číslo/2020. s 8-9. ISSN 2571-3485.

BELISOVÁ, N., 2012. Osud má jméno Dolský mlýn. 1. vyd. Děčín: nakladatelství Polart, 369 s. ISBN: 978-80-87286-13-5.

BRZÁK, P., FABIÁNEK O., HAVRÁNEK P., 2007. Podzemí Šluknovska a Lužických hor. 1. vyd. Varnsdorf: ZO ČSOP Netopýr Varnsdorf, 302 s. ISBN: 978-80-254-0668-7

BŘEZINOVÁ, T., DIBELKOVÁ, I., 2003. České Švýcarsko. 1. vyd. Praha: Olympia, 116 s. ISBN: 80-7033-780-X.

CHLUPÁČ I., a kol, 2002. *Geologická minulost České republiky*. 2. vyd. Praha: Academia, 436 s. ISBN 80-200-0914-0

Jízdenky Labe-Elbe – výhodné cestování do Saska. Ústí nad Labem: Ústecký kraj, 2021.

KLUMPAR, V., 2004. Böhmische Schweiz. 1. vyd. Praha: Freytag a Berndt, 159 s. ISBN: 80-85822-49-0.áí

KURFÜRST, P., 2002. Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky. 1. vyd. Praha: Centrum pro dopravu a energetiku, 112 s.

NAGEL, R., 2020. Kolik návštěvníků míří do národního parku? In Správa NP České Švýcarsko – zpravodaj Správy Národního parku České Švýcarsko. Ročník 19, číslo 1/2020. s. 9-10. ISSN 2571-3485

NAGEL, R., 2020. Ohlédnutí za letošní turistickou sezonou. IN Správa NP České Švýcarsko – zpravodaj Správy Národního parku České Švýcarsko. Ročník 19, číslo 3/2020. s 4. ISSN 2571-3485.

NAGEL, R., 2020. Počítáme, sledujeme, hodnotíme, aneb co přineslo 15 let automatického monitoringu návštěvnosti národního parku? In Správa NP České

Švýcarsko – zpravodaj Správy Národního parku České Švýcarsko. Ročník 19, speciální číslo/2020. s 16-17. ISSN 2571-3485.

NAGEL, R., 2021. „Covidová turistika“ v Českém Švýcarsku. IN Sráva NP Švýcarsko – zpravodaj Správy Národního parku České Švýcarsko. Ročník 20, číslo 1/2021. s. 8. ISSN 2571-3485.

NOVÁK, V. Tourism in the Saxon-Bohemian Area. In Klímová, V., Žitek, V. (eds.) XVIII. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků. Brno: Masarykova univerzita, 2015. s. 697–705. ISBN 978-80-210-7861-1.

ORIEŠKA, J., 2010. *Služby v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: IDEA SERVIS, 397 s. ISBN 978-80-85970-68-5.

PALATKOVÁ, M., ZICHOVÁ, J., 2014. *Ekonomika turismu: Turismus České republiky*. 2. aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 264 s. ISBN: 978-80-247-3643-3.

PATZELT, Z., SOJKA, V., 2008. *Národní park České Švýcarsko*. 3. rev. vyd. Krásná Lípa: Obecně prospěšná společnost České Švýcarsko, 158 s. ISBN 978-80-90-37-52-7.

PETRŮ, Z., 2007. *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. 2. vyd. Praha: IDEA SERVIS, 124 s. ISBN 978-80-85970-55-5.

PHOENIX, J., 2020. Vznik přátelství – pohled na počátky přeshraniční spolupráce správ chráněných území v Českosaském Švýcarsku. In Správa NP České Švýcarsko – zpravodaj Správy Národního parku České Švýcarsko. Ročník 19, speciální číslo/2020. s 11-12. ISSN 2571-3485.

ŠTÝRSKÝ, J., 2005. *Geografie cestovního ruchu Evropy a světa*. 3. vyd. Hradec Králové: Gaudeamus, Univerzita Hradec Králové, 195 s. ISBN 80-7041-819-X

VYSTOUPIL J., HOLEŠINSKÁ A., KUNC J., MARYÁŠ J., SEIDENGLANZ D., ŠAUER M., TONEV P, VITURKA M., 2006. *Atlas cestovního ruchu České republiky*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 156 s. ISBN 80-239-7256-1.

ZELENKA, J., PÁSKOVÁ, M., 2012. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 768 s. ISBN 978-80-7201-880-2

9.2 Elektronická

AOPK ČR, 2019. Charakteristika oblasti [online]. [vid. 4. 5. 2021]. Dostupné z: <https://labskepiskovce.ochranaprirody.cz/zakladni-udaje-o-chko/>

ct24.ceskatelevize.cz, 2009. Na Šumavě zve turisty do přírody projekt Zaparkuj a jdi dál [online]. 7. 8. 2009 [vid. 14. 11. 2021]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/relax/1392252-na-sumave-zve-turisty-do-prirody-projekt-zaparkuj-a-jdi-dal>

České Švýcarsko o. p. s. Soutěska Obere Schleuse [online]. [vid. 17. 06. 2021]. Dostupné z: <https://www.ceskesvycarsko.cz/cs/zazitky/cile/souteska-obere-schleuse>

České Švýcarsko o. p. s., 2020. Destinační fond [online]. [vid. 15. 5. 2021]. Dostupné z: <https://www.ceskesvycarsko.cz/cs/ops/destinacni-fond>

České Švýcarsko o. p. s., 2020. Turistický autobus podél NP linka č. 434 [online]. [vid. 7. 11. 2021] Dostupné z: <https://www.ceskesvycarsko.cz/cs/dopravni-spojeni/linka/turisticky-autobus-podel-np-linka-c-434-decin-hrensko-mezni-louka>

České Švýcarsko o. p. s., 2021. Vize a mise [online]. [vid. 13. 5. 2021]. Dostupné z: <https://www.ceskesvycarsko.cz/cs/ops/vize-a-mise>

Československá plavba labská. Historie [online]. [vid. 11. 6. 2021]. Dostupné z: <https://www.cspl.cz/historie--1>

Český statistický úřad, 2019. Hosté a přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních [online]. [vid. 6. 6. 2021, 29. 10. 2021]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky&katalog=31743>

Český statistický úřad, 2020. Kapacity hromadných ubytovacích zařízení podle kategorie ve vybraném DMO [online]. [vid. 24. 5. 2021]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=CRUD003-R-DMO-kap&z=T&f=TABULKA&skupId=3309&katalog=31742&pvo=CRUD003-R-DMO-kap&str=v118&u=v118__VUZEMI__628__4202

DOČKAL, M., 2015. Ekologie – doprava. Prezentace. In storm.fsv.cvut.cz [online]. [vid. 28. 11. 2021]. Dostupné z: https://storm.fsv.cvut.cz/data/files/p%C5%99edm%C4%9Bty/EKDE/EKOLOGIE/Doprava_a_migrace-PREZ.pdf

DODDS, R., BUTLER, R., 2018. The phenomena of overtourism: a review. International Journal of Tourism Cities [online]. Roč. 5 č. 4 [vid. 4. 3. 2021]. ISSN 2056 - 5607. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/336344932_The_phenomena_of_overtourism_a_review

dpmdas.cz, 2019. Historie dopravy v Děčíně [online]. [vid. 10. 6. 2021]. Dostupné z: <https://www.dpmdas.cz/o-nas/historie-dopravy-v-decine>

dpmdas.cz, 2019. Přívozy na Labi [online]. [vid. 16. 06. 2021]. Dostupné z: <https://www.dpmdas.cz/privozy-na-labi>

drahanp.cz. Více info o DNP [online]. [vid. 6. 5. 2021]. Dostupné z: <https://drahanp.cz/vice-info-o-dnp/>

dukapka.cz, 2020. Představní aplikace [online]. 29. 12. 2020 [vid. 7. 11. 2021]. Dostupné z: <https://www.dukapka.cz/aplikace-dukapka>

HÄRTEL, H., 2020. Evropská přeshraniční chráněná území: Českosaské Švýcarsko. Ochrana přírody [online]. 5/2020 [vid. 6. 3. 2021]. Dostupné z: <https://www.casopis.ochranaprirody.cz/z-nasi-prirody/evropska-preshranicni-chranena-uzemi-ceskosaske-svycarsko/>

hrenskyexpres.cz, 2021. Odjezdy a ceník [online]. [vid. 7. 11. 2021]. Dostupné z: <http://www.hrenskyexpres.cz/co-nabizime/odjezdy-a-cenik/>

JEŘÁBEK, J., kol., 2016. Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021. [online]. Ústí nad Labem: Krajský úřad Ústí nad Labem, odbor dopravy a silničního hospodářství [vid. 12. 10. 2021]. 116 s. Dostupné z: <https://rskuk.cz/files/Strategicke-a-rozvojove-dokumenty-UK/Plan-dopravni-obslužnosti-Usteckeho-kraje-2017-2021.pdf>

kapitanjepes.cz, 2015. Historie osobní lodní dopravy [online]. [vid. 11. 6. 2021]. Dostupné z: <https://www.kapitanjepes.cz/vyznam-osobni-lodni-dopravy-a-jeji-historie>

KAVKA L., RÁJA J., HLAVSOVÁ M., 2012. Řešení problematiky parkování a odstavení vozidel ve městě [online]. [vid. 29. 11. 2021]. Dostupné z: https://vslg.cz/wp-content/uploads/2018/06/8_kavka.pdf

KNY, M. Data k bakalářské práci [elektronická pošta]. Message to: dirigl.filip@seznam.cz. 21. 4. 2021 8:12 [vid. 2. 11. 2021, 4. 11. 2021, 5. 11. 2021, 19. 11. 2021]. Osobní komunikace

KUPČÍKOVÁ T., 2021. Interaktivní HUZ report 2020 pro oblastní certifikované DMO. tourdata.cz [online]. 16. 7. 2021 [vid. 28. 10. 2021]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/regionalni-reporty/interaktivni-huz-report-2020-pro-oblastni-certifikovane-dmo/>

KUPČÍKOVÁ, T., 2020. Návštěvnost turistických cílů 2019: Ústecký kraj. tourdata.cz [online]. 7. 7. 2020 [vid. 25. 10. 2021]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/navstevnost-turisticky-ch-cilu-ustecky-kraj/>

KUPČÍKOVÁ, T., 2021. HUZ certifikovaných DMO 2018-2020. tourdata.cz [online]. 2. 6. 2021 [vid. 26. 10. 2021]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/huz-certifikovanych-dmo/>

KUPČÍKOVÁ, T., 2021. Návštěvnost turistických cílů 2020: Ústecký kraj. tourdata.cz [online]. 30. 9. 2021 [vid. 25. 10. 2021]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/navstevnost-turisticky-ch-cilu-2020-ustecky-kraj/>

kzc.cz. Lužickohorský rychlík [online]. [vid. 6. 5. 2021]. Dostupné z: https://www.kzc.cz/?sekce=pravidelne_verejne_vlaky&stranka=luzickohorsky_rychlik

LACINA, L., 2021. Barcelona v boji s Airbnb. Chce zakázat krátkodobé ubytování pro turisty. Idnes.cz [online]. 5. 2. 2021 [vid. 4. 3. 2021]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/zahranicni/barcelona-airbnb-ubytovani-turiste-regulace-zakaz.A210205_104154_eko-zahranicni_jla

LANGOVÁ, M., 2021. „Vyražené zuby, překousnutí jazyk“ Záchranáři hlásí víc zraněných cyklistů, do hor míří i nezkušení jezdci. Lidovky.cz [online]. 11. 7. 2021 [vid. 7. 10. 2021]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/vyrazene-zuby-prekousnuty-jazyk-zachranari-hlasi-vic-zranenych-cyklistu-do-hor-miri-i-nezkuseni-jez.A210710_124431_ln_domov_cek

LÁNSKÝ, T., 2021. Českému ráji došla trpělivost, cyklisté se už malebným údolím neprojedou. Idnes.cz [online]. 2. 3. 2021 [vid. 5. 3. 2021]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/liberec/zpravy/cesky-raj-turiste-cykliste-udoli-plakanek-skalni-mesta.A210302_124202_liberec-zpravy_jape

MACHOVÁ S., 2020. Dopady COVID19 2020-2021. tourdata.cz [online]. 2. 12. 2020 [vid. 29. 11. 2021]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/dopady-covid19-2020-2021/>

npsumava.cz, 2021. Parkoviště [online]. [vid. 14. 11. 2021]. Dostupné z: <https://www.npsumava.cz/parkoviste/>

Obec Hřensko, 2021. Počet zaparkovaných motorových prostředků [dataset] 21. 4. 2021 [vid. 3. 11. 2021, 4. 11. 2021]. Osobní komunikace

Obec Hřensko, 2021. Parkování [online]. [vid. 17. 10. 2021]. Dostupné z: <https://www.hrensko.cz/inpage/mezni-louka-p/>.

PETRÁNEK, J., 2007. Česká křídlová pánev [online]. [vid. 30. 3. 2021]. Dostupné z: http://www.geology.cz/aplikace/encyklopedie/term.pl?ceska_kridova_panev

Pozary.cz, 2006. Požár v Národním parku hasiči zvládli [online]. [vid. 9. 6. 2021]. Dostupné z: <https://www.pozary.cz/clanek/5530-pozar-v-narodnim-parku-hasici-zvladli/>

Rada NP České Švýcarsko, 2018. Návrh nové zonace NP České Švýcarsko [online]. [vid. 19. 4. 2021]. Dostupné z: https://www.npcs.cz/sites/default/files/180907_rada_np_zonace.pdf

RAK, J., 2020. Doprava turistickými autobusy v Českém Švýcarsku v roce 2020. ceskesvycarsko.cz [online]. 14. 5. 2020 [vid. 12. 10. 2021]. Dostupné z: <https://www.ceskesvycarsko.cz/cs/informace/novinky/doprava-turistickymi-autobusy-v-ceskem-svycarsku-v-roce-2020>

region-ceskesvycarsko.cz, 2019. Soutěsky Hřensko – Edmundova a Divoká soutěska [online]. [vid. 15. 6. 2021]. Dostupné z: <https://www.regionceskesvycarsko.cz/turisticky-zajimavosti/soutesky/>

SPF Group, v.o.s. KONCEPCE ROZVOJE CESTOVNÍHO RUCHU V REGIONU ČESKÉ ŠVÝCARSKO DO R. 2020 [online]. Ústí nad Labem, 2011. [vid. 11. 10. 2021]. Dostupné z: <https://www.krasnalipa.cz/doc/koncepce%20rozvoje%20cestovniho%20oruchu.pdf>.

Správa CHKO Labské pískovce, 2021. Charakteristika oblasti [online]. [vid. 22. 3. 2021]. Dostupné z: <https://labskepiskovce.ochranaprirody.cz/zakladni-udaje-o-chko/>

Správa NP České Švýcarsko, 2019. Geologie [online]. [vid. 2. 4. 2021]. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/geologie#geologicky-vyvoj-uzemi>

Správa NP České Švýcarsko, 2019. Historie ochrany přírody [online]. [vid. 23. 3. 2021]. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/historie-ochrany-prirody>

Správa NP České Švýcarsko, 2019. Lesy [online]. [vid. 16. 4. 2021]. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/lesy#reliktni-a-raselinne-bory>

Správa NP České Švýcarsko, 2019. Mechorosty [online]. [vid. 16. 4. 2021]. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/mechorosty>

Správa NP České Švýcarsko, 2019. Podnebí [online]. [vid. 13. 4. 2021]. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/podnebi>

Správa NP České Švýcarsko, 2019. Příroda a krajina Českosaského Švýcarska. [online]. [vid. 25. 2. 2021]. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/priroda-krajina-ceskosaskeho-svycarska>.

Správa NP České Švýcarsko, 2019. Rostlinstvo Českosaského Švýcarska. [online]. [vid. 6. 3. 2021]. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/rostlinstvo-ceskosaskeho-svycarska>

Správa NP České Švýcarsko, 2019. Rostlinstvo Českosaského Švýcarska [online]. [vid. 15. 4. 2021]. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/rostlinstvo-ceskosaskeho-svycarska>

Správa NP České Švýcarsko, 2019. Vyšší rostliny [online]. [vid. 16. 4. 2021]. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/vyssi-rostliny#rokle-a-soutesky>

Správa NP České Švýcarsko, 2019. Živočichové Českosaského Švýcarska. [online]. [vid. 6. 3. 2021]. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/zivocichove-ceskosaskeho-svycarska>

Správa NP České Švýcarsko, 2019. Živočichové Českosaského Švýcarska [online]. [vid. 17. 4. 2021]. Dostupné z: <https://www.npcs.cz/zivocichove-ceskosaskeho-svycarska>

ŠAUER, M., VYSTOUPIL, J., a kol., 2015. *CESTOVNÍ RUCH, Učební text*. [online]. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita v Brně, [vid. 24. 2. 2021]. 477 s. Dostupné z: https://www.econ.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/studijni_texty/cestovni_ruch_ePDF.pdf

VÉBROVÁ, D., HOLEŠINSKÁ, J., HÄRTEL, H., 2019. Kůrovcová gradace v Národním parku České Švýcarsko v kontextu dlouhodobých cílů národního parku [online]. In Matějka K. (ed.), *Sborník k semináři Lesník 21. století, most mezi ekologií lesa a potřebami společnosti*, 15. ročník, Kašperské hory 24. 10. 2019, s. 33-41 [vid. 21. 3. 2021]. Dostupné z: <https://www.infodatasys.cz/lesnik21-2019/>

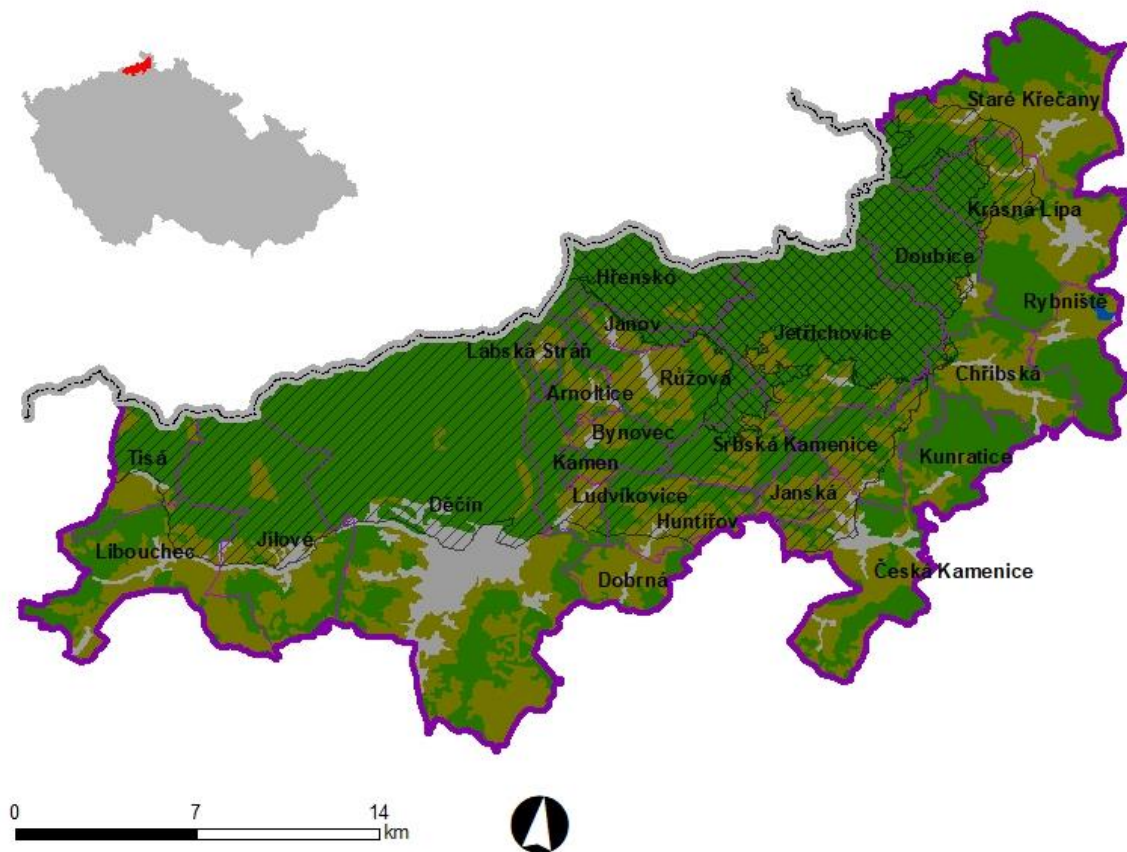
WEBER, J., 2021. Jízdní řády 2021 [online]. [vid. 13. 10. 2021]. Dostupné z: https://www.npcs.cz/sites/default/files/prilohy/2021/06/2021_turisticke_jizdni_rady_el.pdf

10 Seznam příloh



Příloha 1: Ochrana krajiny v zájmovém území.....	85
Příloha 2: Hromadná ubytovací zařízení v zájmovém území v roce 2021.....	86
Příloha 3: Dopravní situace v zájmovém území.....	87

11 Přílohy

OCHRANA KRAJINY V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ






velkoplošná chráněná území

-  národní park České Švýcarsko
-  chráněná krajinná oblast Labské Pískovce

krajinný pokryv

-  zástavba
-  zemědělská plocha
-  les
-  vodní plocha

hranice

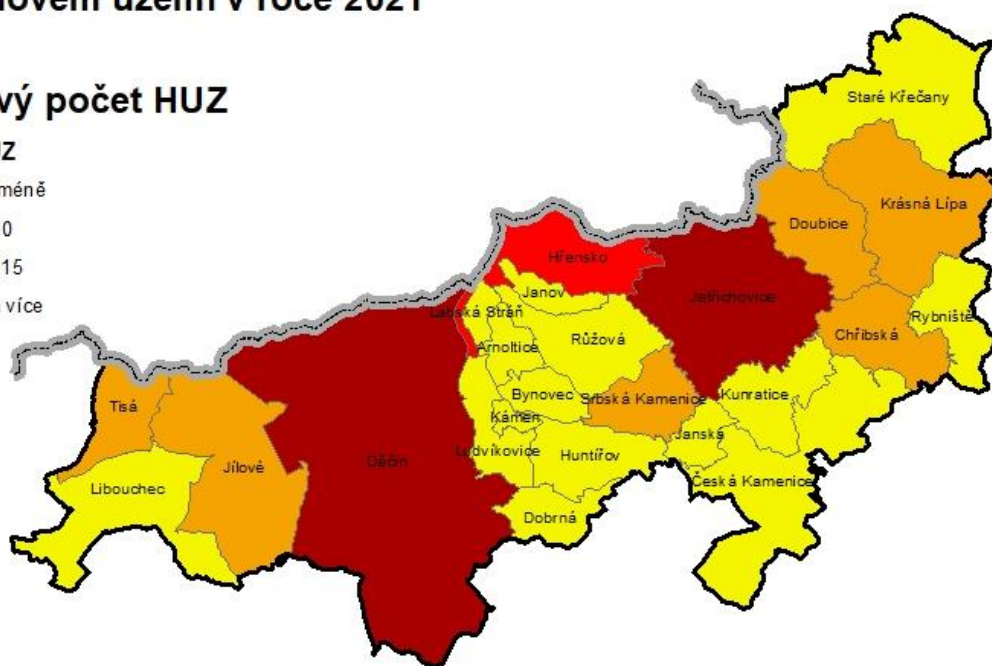
-  státní hranice
-  hranice zájmového území
-  hranice obcí

DIRIGL Filip, Liberec 2021.
Zpracováno v programu ESRI ArcGis Pro.
Zdroje: Arcdata Praha. Hranice [online]. [vid. 15. 11. 2021].
Dostupné z: <https://bit.ly/2ZtAjka>. ArcČR 500 3.3. Digitální
vektorová geografická databáze České republiky ArcČR@ 500,
ARCDATA PRAHA, s.r.o., ZÚ, ČSÚ, 2020 [vid. 15. 11. 2021].
Dostupné z: <https://bit.ly/3cSzYKP>. AOPK, 2019. VZCHU [online].
[vid. 15. 11. 2021]. Dostupné z: <https://bit.ly/3p8HIUe>.
Copernicus, 2019. Corine Land Cover 2018, Version 2020_20u1.
13. 5. 2020 [dataset] [vid. 15. 11. 2021]. Dostupné z:
<https://bit.ly/3cR4JA2>.

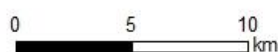
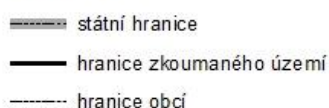
HROMADNÁ UBYTOVÁVACÍ ZAŘÍZENÍ v zájmovém území v roce 2021

Celkový počet HUZ

počet HUZ

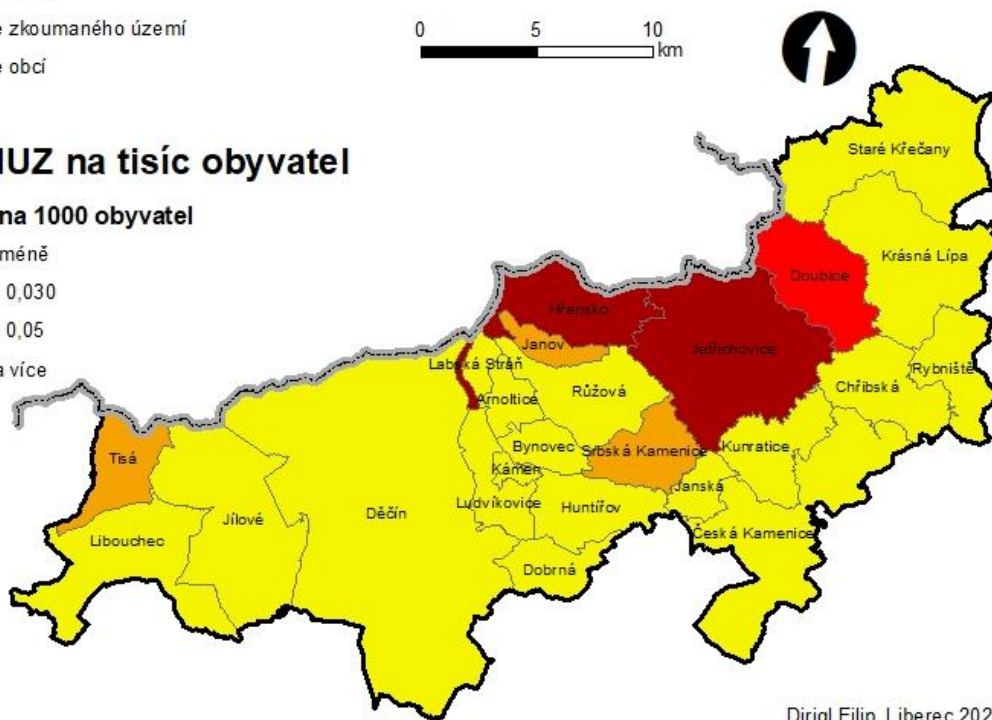


hranice



Počet HUZ na tisíc obyvatel

počet HUZ na 1000 obyvatel



Dirigl Filip, Liberec 2021.

Zpracováno v programu ESRI ArcGis Pro.

Zdroje: Arcdata Praha. Hranice [online]. [vid. 27. 11. 2021]. Dostupné z: <https://bit.ly/2ZtAjka>.
ArcCR 500 3.3. Digitální vektorová geografická databáze České republiky ArcCR@ 500, ARCDATA PRAHA, s.r.o., ZÚ, ČSÚ, 2020 [vid. 27. 11. 2021]. Dostupné z: <https://bit.ly/3cSzYKP>.
ČSÚ, 2020. Kapacity hromadně ubytovacích zařízení dle kategorie [online]. [vid. 27. 11. 2021]. Dostupné z: <https://bit.ly/3p9avCE>.
ČSÚ, 2020. Počet obyvatel – vybrané území [online]. [vid. 27. 11. 2021]. Dostupné z: <https://bit.ly/3E1X9hj>.

DOPRAVNÍ SITUACE V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ



doprava

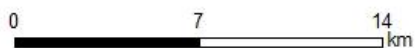
- dálnice
- silnice 1. třídy
- silnice 2. třídy
- železnice

krajinný pokryv

- zástavba
- zemědělská plocha
- les
- vodní plocha

hranice

- státní hranice
- hranice zájmového území
- hranice obcí



DIRIGL Filip, Liberec 2021.
 Zpracováno v programu ESRI ArcGis Pro.
 Zdroje: Arcdata Praha. Hranice [online]. [vid. 20. 11. 2021].
 Dostupné z: <https://bit.ly/2ZtAjka>. ArcČR 500 3.3. Digitální
 vektorová geografická databáze České republiky ArcČR© 500,
 ARCDATA PRAHA, s.r.o., ZÚ, ČSÚ, 2020 [vid. 20. 11. 2021].
 Dostupné z: <https://bit.ly/3cSzYKP>. Copernicus, 2019.
 Corine Land Cover 2018, Version 2020_20u1. 13. 5. 2020 [dataset]
 [vid. 20. 11. 2021]. Dostupné z: <https://bit.ly/3cR4JA2>.