



## **Bakalářská práce**

# **Analýza turistické dopravní infrastruktury v obcích Krkonoš**

*Studijní program:*

B0114A300070 Zeměpis se zaměřením na vzdělávání

*Studijní obory:*

Zeměpis se zaměřením na vzdělávání  
Dějepis se zaměřením na vzdělávání

*Autor práce:*

**Matyáš Klázar**

*Vedoucí práce:*

Mgr. Emil Drápela, Ph.D.  
Katedra geografie

Liberec 2023



## Zadání bakalářské práce

# Analýza turistické dopravní infrastruktury v obcích Krkonoš

*Jméno a příjmení:*

**Matyáš Klázar**

*Osobní číslo:*

P20000070

*Studijní program:*

B0114A300070 Zeměpis se zaměřením na vzdělávání

*Specializace:*

Zeměpis se zaměřením na vzdělávání  
Dějepis se zaměřením na vzdělávání

*Zadávací katedra:*

Katedra geografie

*Akademický rok:*

2021/2022

## Zásady pro vypracování:

Cílem práce je analýza dopravní obslužnosti a turistické infrastruktury v obcích Krkonoš. V rámci práce bude proveden průzkum dopravní situace ve vybraných obcích Krkonoš. Využita budou data z internetového portálu idos.cz pro zjištění množství spojů veřejné dopravy a data o návštěvnosti parku a kapacitách parkovišť. Následně bude zhodnocena (ne)rovnoměrnost turistického využití vybraného regionu, možné příležitosti pro další rozvoj a naopak ohrožení plynoucí z overturismu v přetížených lokalitách.

*Rozsah grafických prací:*

*Rozsah pracovní zprávy:*

*Forma zpracování práce:* tištěná/elektronická

*Jazyk práce:* čeština

### **Seznam odborné literatury:**

KRAFT, Stanislav. Základy geografie dopravy. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2015. ISBN 978-80-7394-527-5.

Svaz měst a obcí České republiky [online]. [cit. 28.04.2022]. Dostupné z:

<https://www.smocr.cz/shared/clanky/5320/ORP%20Jilemnice%20-%20anal%C3%BDza%20DSO.pdf>

LINDROVÁ, Tereza. Turistika v Krkonoších. Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku, 2018. ISBN 978-80-7535-085-5.

rozvoj.krkonose.eu. [online]. [cit. 28.04.2022]. Dostupné

z: <http://rozvoj.krkonose.eu/docs/134-262/Strategie%20CR%20Krkono%C5%A1e.pdf>

*Vedoucí práce:*

Mgr. Emil Drápela, Ph.D.

Katedra geografie

*Datum zadání práce:*

4. května 2022

*Předpokládaný termín odevzdání:* 28. dubna 2023

L.S.

prof. RNDr. Jan Píček, CSc.  
děkan

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

V Liberci dne 3. června 2022

## 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.

## **Poděkování**

Tímto způsobem bych rád poděkoval panu Mgr. Emilu Drápelovi, Ph.D. za vedení mé bakalářské práce a mnoho užitečných rad. Rád bych také vyjádřil dík respondentům, kteří svolili k vyplnění dotazníku a umožnili mi tak provést můj výzkum. V neposlední řadě také děkuji své rodině, rodičům a přátelům, kteří mě vždy při studiu velmi podporovali.

## **Anotace**

Cílem práce je analýza dopravní obslužnosti a turistické infrastruktury v obcích Krkonoš. V rámci práce bude proveden průzkum dopravní situace ve vybraných obcích Krkonoš. Využita budou data z internetového portálu [idos.cz](https://idos.cz) pro zjištění množství spojů veřejné dopravy a data o návštěvnosti parku a kapacitách parkovišť. Následně bude zhodnocena (ne)rovnoměrnost turistického využití vybraného regionu, možné příležitosti pro další rozvoj, a naopak ohrožení plynoucí z overturismu v přetížených lokalitách.

## **Klíčová slova**

Dopravní obslužnost, Krkonoše, overturismus, středisko, turistická infrastruktura

## **Annotation**

The aim of the thesis is to analyse the transport serviceability and tourist infrastructure in the municipalities of the Krkonoše Mountains. Within the thesis, a survey of the transport situation will be conducted in selected municipalities of the Krkonoše Mountains. Data from the internet portal [idos.cz](http://idos.cz) will be used to determine the number of public transport connections, as well as data on park attendance and parking capacities. Subsequently, the (in)equitable utilization of the selected region for tourism will be assessed, along with potential opportunities for further development, and conversely, the threats arising from overtourism in overcrowded locations.

## **Key words**

Krkonoše Mountains, overtourism, resort, tourist infrastructure, transport serviceability

# Obsah

Seznam obrázků .....	10
Seznam tabulek .....	11
Seznam zkratk .....	12
Úvod.....	13
1 Charakteristika české části Krkonoš .....	14
1.1 Charakteristika zkoumaného území.....	14
1.2 Špindlerův Mlýn.....	16
1.3 Pec pod Sněžkou.....	18
2 Teoretický rámec.....	19
2.1 Turistická infrastruktura a její význam.....	19
2.3 Dopravní obslužnost a její role v rozvoji cestovního ruchu .....	21
2.4 Overturismus – jeho negativní dopady a ohrožení přetížených lokalit .....	22
2.5 (Ne)rovnoměrnost turistického využití Krkonoš.....	23
3 Průzkum dopravní situace ve vybraných obcích.....	25
3.1 Doprava v horských střediskách.....	25
3.1.1 Špindlerův Mlýn .....	26
3.1.2 Pec pod Sněžkou .....	27
3.2. Data o spojeních veřejné dopravy z internetového portálu idos.cz .....	27
3.2.1 Špindlerův Mlýn .....	28
3.2.2 Pec pod Sněžkou .....	30
3.3 Návštěvnost parku .....	31
3.4 Kapacity parkovišť .....	36
4 Metodika výzkumu.....	38
4.1 Ukázka dotazníku .....	39
4.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření .....	45
4.2.1 Osobní údaje respondentů.....	45



4.2.2 Asociace a střediska .....	49
4.2.3 Pobyt a doprava v horách.....	53
4.2.4 Kvalita veřejné dopravy .....	65
4.2.5 Parkoviště.....	69
Závěr.....	73
Seznam použitých zdrojů .....	74

## Seznam obrázků

Obrázek 1 Pozice Krkonoš vzhledem k ČR .....	14
Obrázek 2 Zonace národního parku podle stupně ochrany .....	15
Obrázek 3 Mapa Krkonoš .....	18
Obrázek 4 Informační centra Krkonošského národního parku .....	20
Obrázek 5 Mapa chemické údržby cest v Krkonoších .....	26
Obrázek 6 Mapa krkonošských cyklobusů.....	28
Obrázek 7 Vývoj návštěvnosti vrcholových partií Krkonoš v podzimním období (září–říjen)33	
Obrázek 8 Dlouhodobý vývoj letní a podzimní intenzity návštěvnosti na základě počtu detekovaných.....	34
Obrázek 9 Vývoj návštěvnosti vrcholových partií Krkonoš v období červenec–říjen 2018–2021 .....	34
Obrázek 10 Vývoj počtu průjezdů jízdních kol (vč. elektrokol) v KRNAP dle jednotlivých měsíců.....	35
Obrázek 11 Vývoj počtu průjezdů motorových vozidel na vybraných profilech v KRNAP dle jednotlivých měsíců.....	35
Obrázek 12 Návštěvnost vrcholu Sněžky (pouze pěší turisté ve směru na vrchol z české i polské strany).....	36
Obrázek 13 Parkovací dům v Peci pod Sněžkou.....	37
Obrázek 14 Místo bydliště .....	45
Obrázek 15 Kraj .....	46
Obrázek 16 Pohlaví .....	47
Obrázek 17 Věk.....	48
Obrázek 18 Asociace ke slovu Krkonoše.....	50
Obrázek 19 Navštěvovaná střediska .....	52
Obrázek 20 Jak často se dopravujete do Krkonošských středisek za pomoci veřejné dopravy? .....	54
Obrázek 21 Jak dlouho trvá/al váš poslední pobyt?.....	55
Obrázek 22 Jak často navštěvujete Krkonoše? .....	56
Obrázek 23 V jaké sezoně navštěvujete destinaci.....	58
Obrázek 24 Jak se po Krkonoších nejčastěji dopravujete? .....	60
Obrázek 25 Pokud jste se po Krkonoších dopravoval/a autem, bylo pro vás obtížné najít místo k parkování? .....	61

Obrázek 26 Pokud jste zaškrtl kladnou odpověď u předchozí otázky, přesvědčilo vás to k použití veřejné dopravy? .....	62
Obrázek 27 Odpovězte na následující tvrzení.....	64
Obrázek 28 Jak jste spokojen/a s počty spojů ve všední dny? .....	65
Obrázek 29 Jak jste spokojen/a s počty spojů o víkendu .....	66
Obrázek 30 Jaká je podle vás cena jízdného? .....	67
Obrázek 31 Je podle vás kapacita autobusů dostačující? .....	68
Obrázek 32 Je podle vás kapacita parkovišť v Krkonošských střediscích dostačující?.....	69
Obrázek 33 Jaká je podle vás cena parkovného? .....	70
Obrázek 34 Jsou podle vás parkoviště bezpečná?.....	72

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Obce na území Krkonoš .....	16
Tabulka 2 Počty spojů do/ze Špindlerova Mlýnu .....	29
Tabulka 3 Počty spojů do/z Pece pod Sněžkou.....	30

## Seznam zkratek

ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
IDOS	Informační dopravní systém
KAD	Krkonošská autobusová doprava
KRNAP	Krkonošský národní park
LAU	Local administrative unit
MHD	Městská hromadná doprava
MZP	Ministerstvo životního prostředí
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
OPŽP	Operační program Životní prostředí
POPFK	Projekt optimalizace péče o KRNAP
silnice I/14	silnice první třídy s číslem 14
silnice II/295	silnice druhé třídy s číslem 295
TAD	Trutnovská autobusová doprava
UNWTO	Světová organizace cestovního ruchu

## Úvod

Jako milovník horské turistiky pocházející z Podkrkonoší jsem si zvolil téma zabývající se analýzou turistické a dopravní infrastruktury v obcích Krkonoš, kterou jsem provedl za pomoci dotazníkového šetření. Výsledky byly sesbírány v terénu v průběhu horských túr a elektronickou formou skrze aplikaci Survio. Pro analýzu jsem si primárně vybral horská střediska Špindlerův Mlýn a Pec pod Sněžkou. Ostatní významná letoviska jsou také zohledněna. Turistická i dopravní infrastruktura jsou velmi odlišné, pokud se jedná o horské lokality. Dopravní situace je velmi ovlivněna reliéfem, a proto je vyvinutá do omezené míry. Obce nacházející se v horách mají většinou jednu přístupovou cestu, která bývá v průběhu sezony velmi přetížená. Turistická infrastruktura je zde velmi rozvinutá a většina horských středisek nabízí více lůžek k ubytování, než je trvale žijících obyvatel. To samé platí u parkovacích míst.

Hlavním účelem práce je seznámení veřejnosti s dopravní a turistickou situací v krkonošských letoviskách a problematikou overturismu. Předkládána jsou data o infrastruktuře a spojích veřejné dopravy. Práce má inspirovat turisty k používání veřejné dopravy a ulevit tak již velmi přetíženým horským komunikacím a městským parkovištím. Seznámení čtenářů se situací overturismu v Krkonoších by mohlo motivovat návštěvníky k lepšímu zacházení s přírodou a k prevenci proti tomuto problému.

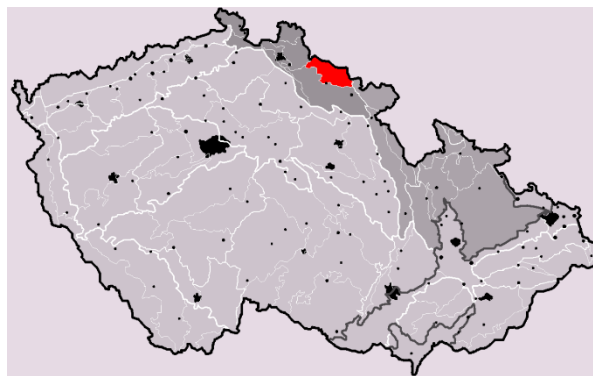
V první kapitole se zajímám o Krkonoše jako o celek. Popisuji zde polohu pohoří a historii vybraných obcí na území hor. Kapitola číslo 2 se zabývá teoretickou rešerší. Vysvětleny jsou zde základní pojmy a v závěrečné části i hlavní problémy dané lokality. Třetí kapitola se zabývá dopravou v největších horských střediskách. Vysvětleny jsou pojmy spojené s veřejnou dopravou, která je hlavním tématem kapitoly. Dále se věnuje návštěvnosti parku společně s kapacitou veřejných parkovišť. Závěrečná část je věnována vyhodnocení dotazníkového šetření.

# 1 Charakteristika české části Krkonoš

## 1.1 Charakteristika zkoumaného území

Krkonoše jsou nejvyšší pohoří Česka a nachází se zde nejvyšší vrchol České republiky Sněžka (1603 m. n. m.). Rozkládají se v severovýchodní části České republiky a zasahují i do jižní části Dolnoslezského vojvodství v Polsku, kde se nazývají Karkonosze. Podle členění NUTS 3 leží Krkonoše v kraji Královéhradeckém a v Libereckém. Když se podíváme, do jakých okresů (dělení LAU 1) toto pohoří spadá tak největší část hor, východní a střední Krkonoše náleží okresu Trutnov (Královéhradecký kraj). Západní Krkonoše jsou rozděleny mezi okresy Libereckého kraje Semily a malá část zasahuje do okresu Jablonec nad Nisou. Severní část pohoří tvoří dle mého měření zhruba 50 km z celkových 762 km Česko-polské státní hranice.

Krkonoše jsou součástí provincie Česká vysočina, Krkonošsko-jesenické subprovincie a Krkonošské oblasti (ČÚZK: Geoportál, 1998). Kvůli vysoké členitosti terénu zde dominují kryptopodzolové a podzolové půdy, v nižších nadmořských výškách se zde objevují i kambizemě (MZP, 2013). Velký vodohospodářský a ekologický význam mají rašeliniště, které zde utvářejí vzácný ekosystém.



Obrázek 1 Pozice Krkonoš vzhledem k ČR  
Zdroj: Wikipedie, 2023

Na území našich nejvyšších hor se nachází i náš nejstarší národní park KRNAP. Krkonošský národní park byl založen 17. 5. 1963. Krkonoše jsou zvláště chráněným územím i na polské straně. Zde Karkonoski park narodowy vznikl už o pár let dříve 16. 1. 1959. KRNAP se dělí do tří zón a ochranného pásma, podle stupně ochrany přírody. Celý národní park včetně ochranného pásma má rozlohu přibližně 550 km<sup>2</sup>. I. zóna je území s nepřísnejší ochranou přírody a nachází se v nejvyšších nadmořských výškách. Na rozloze 4503 ha se nachází prakticky nedotčené ekosystémy. II. zóna má rozlohu 3416 ha. Zde se již setkáváme s činností

člověka ve formě přírody přeměněné na lesní a zemědělské ekosystémy. III. zóna je s rozlohou 28 408 ha největší a zároveň nejvíce zasažena člověkem. Můžeme zde nalézt soustředěnou zástavbu a zázemí pro hospodářskou, lesnickou nebo rekreační činnost. Plocha ochranného pásma má rozlohu 18 642 ha (KRNAP, 2023). Nachází se v okolí obcí, které se přímo nacházejí v národním parku a kopíruje i jižní hranice, kde je zároveň i největší počet obcí.



Obrázek 2 Zonace národního parku podle stupně ochrany

Zdroj: KRNAP, 2023

Nyní se přesuneme, k již zmiňovaným obcím. Ty se dají dělit na výše položené, přímo na území KRNAP a níže položené, které jsou pouze v nižších částech Krkonoš. Všechny obce v Krkonoších jsou v již zmiňovaném ochranném pásmu. Mezi ty „vysokohorské“ obce můžeme začlenit Špindlerův Mlýn, Pec pod Sněžkou, Malou Úpu, Benecko, Horní Maršov, Rokytnici nad Jizerou nebo Harrachov. Mezi ostatní obce, které jsou jakými si branami Krkonoš řadíme: Jánské Lázně, Černý Důl, Dolní Dvůr, Strážné, Vrchlabí, Vítkovice, Lánov, Svobodu nad Úpou, Paseky nad Jizerou, či Žacléř (Mapy.cz, 2023).

Název obce	Status	Počet obyvatel k r. 2023
Špindlerův Mlýn	Město	1117
Pec pod Sněžkou	Město	711
Malá Úpa	Obec	156
Benecko	Obec	1136
Horní Maršov	Obec	940
Rokytnice nad Jizerou	Město	2599
Harrachov	Město	1406
Jánské Lázně	Město	708
Černý důl	Městys	703
Dolní Dvůr	Obec	280
Strážné	Obec	220
Vrchlabí	Město	12 205
Vítkovice	Obec	367
Lánov	Obec	1813
Svoboda nad Úpou	Město	2032
Paseky nad Jizerou	Obec	256
Žacléř	Město	3092

Tabulka 1 Obce na území Krkonoš

Zdroj: ČSÚ, 2023

V této práci se budu věnovat zejména nejznámějším a nejnavštěvovanějším střediskům, kterými jsou Špindlerův Mlýn a Pec pod Sněžkou.

## 1.2 Špindlerův Mlýn

Jedná se o město v centrální části Krkonoš. Ke konci roku 2022 má obec 1117 obyvatel a pyšní se prvenstvím za nejnavštěvovanější horské středisko v ČR. Nadmořská výška pomyslného středu obce je 718 m. n. m. Mezi pamětihodnosti města patří Bílý most, Kostel sv. Petra a Pavla nebo vodní nádrž Labská (Špindlerův Mlýn, 2023). Město je známé také díky dřevěným roubenkám, které se zde po staletí budovaly a připomínají chudou minulost pohraničí. Bohužel v posledních 10–15 letech se Špindlerův Mlýn začíná přeměňovat na ryze turistické centrum a roubenky začínají být nahrazovány velkými moderními hotely.

První využití dnešního území Špindlerova Mlýnu byla těžba železné rudy, dřeva a částečně i stříbra. Těžba se rozmohla nejvíce za doby správy královského horního hejtmána Kryštofa z Gendorfu v 16. století. Ten původně zakoupil jižněji položené vrchlabské panství,

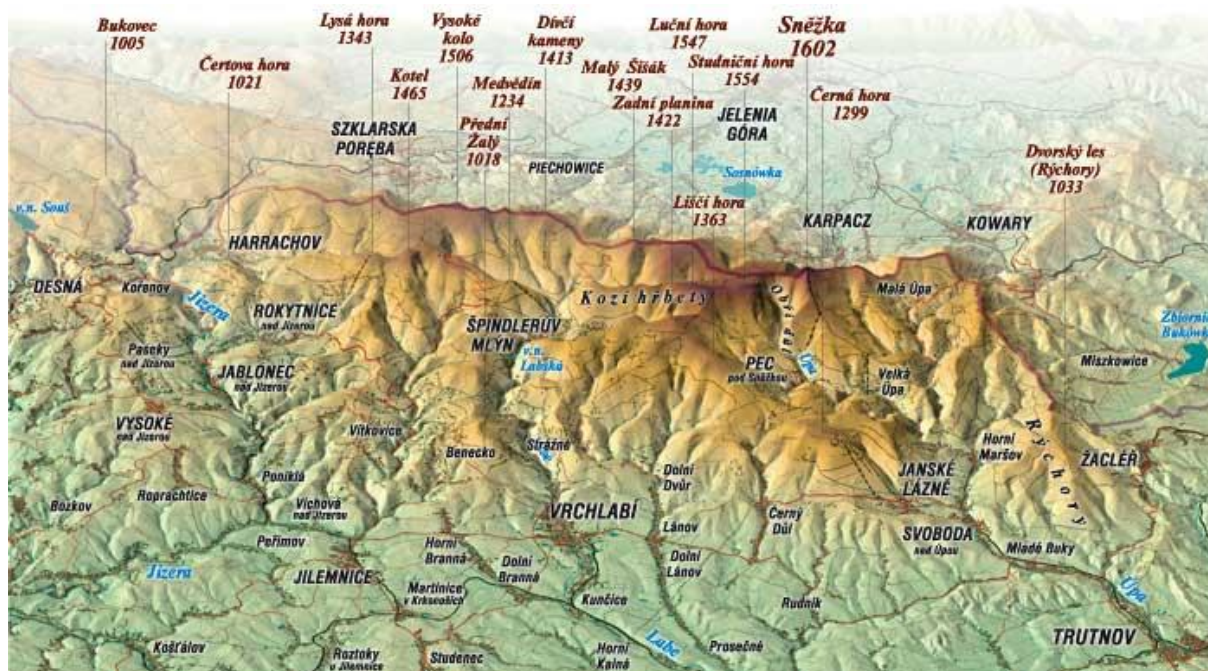


kde vybudoval železářnu. Zpracovávání rud spotřebovávalo velké množství dřeva, a tak hejtman povolal Alpské horníky, kteří postupně nehostinnou oblast kolonizovali. Budovali si zde domovy a díky jejich zkušenostem z Alp dokázali vykáčené oblasti zatravnit a následně zde chovat dobytek. Takto vznikly charakteristické luční enklávy uprostřed lesů, které můžeme pozorovat dodnes. Postupem času docházela ložiska i dřevo k těžbě, a tak se horníci postupně přeorientovali k pronajímání svých horských bud. Největší rozmach horských bud nastává s příchodem turistů a turistického ruchu v průběhu druhé poloviny 19. století (Špindlerův Mlýn, 2023).

V této době je na území dnešní obce pouze pár malých osad. Tyto názvy jsou využity pro městské části (Svatý Petr, Bedřichov, Labská). V druhé polovině 18. století zde žil i jistý mlynář Špindler, který vlastnil mlýn v centrální části dnešního města. Po reformách císaře Josefa II. byl jedním z hlavních iniciátorů výstavby kostela. Císař uzavíral kláštery ve velkém, a to se odrazilo na podstatném snížení počtu kněží ve Vrchlabí, odkud chodilo stále méně duchovních do Špindlerova Mlýnu. Po několika dopisech přímo pro císaře uspěli a zároveň získali i název obce. Dopisy byly sepisovány právě ve mlýně Špindlera a rakouští úředníci pochopili, že název mlýnu „Spindlermühle“ je zároveň název obce. Na chybu nikdo nereagoval, jelikož obyvatelé byli rádi, že si mohou vybudovat vlastní farnost (Špindlerův Mlýn, 2023).

Začátky turistického ruchu jsou datovány k roku 1865, kdy se zde několik polských výletníků ubytovalo a natolik se jim tu zalíbilo, že se opakovaně vraceli a brali s sebou více přátel. Lidé si začali potenciál hor uvědomovat a začali budovat nové boudy a turistické stezky. V roce 1871 nechal hrabě Jan Harrach z jilemnického panství na své náklady vybudovat stezku z Dívčích lávek, přes Labský důl a vodopád až k Labské boudě. Dále okolo roku 1890 nechala vybudovat majitelka vrchlabského panství stezku z Dívčích lávek podél Bílého Labe. Jednou s největších inovací pro posílení cestovního ruchu bylo postavení silnice z Vrchlabí v roce 1872 (Špindlerův Mlýn, 2023).

Zpočátku turisté přijížděli hlavně v letní sezoně. Postupem času se ale do Špindlerova Mlýna dostal z polského města Kowary trend sáňkování. Ve dvacátých letech 18. století se vybudovaly sáňkařské dráhy např. z Petrovy a Špindlerovy boudy (trasa funguje dodnes). Na počátku 20. století byla vybudována vodní elektrárna, která o pár let později začala pohánět elektrický vlek pro saně. Z Krkonoš se do Čech rozšířil další fenomén a tím jsou lyže. Od roku 1880 si na lyžích užívali především nadšenci, ale do začátku 20. století se lyže ujaly v různých sférách. Lyžovali lesníci, vojáci nebo policisté. Časem se z lyží stal praktický dopravní prostředek a nový sport (Špindlerův Mlýn, 2023).



Obrázek 3 Mapa Krkonoše

Zdroj: Krkonoše, 2023

### 1.3 Pec pod Sněžkou

Pec pod Sněžkou patří mezi nejvyhledávanější horská střediska v Česku. Obec leží ve východních Krkonoších ve výšce 769 m. n. m. Město má dvě historické části Pec a Velká Úpa. Letovisko obklopují významné vrcholy a hory např. Černá hora, Luční hora, Růžová hora a Sněžka. Skiareál v Peci je součástí největšího lyžařského areálu v ČR – SkiResort ČERNÁ HORA. Jedná se o více areálů spojených do jednoho celku. Nacházejí se po obvodu Černé hory a spadají sem lanovky v Peci, Velké Úpě a Janských Lázních (Pec pod Sněžkou, 2023).

Založení obce je velmi obdobné jako u Špindlerova Mlýna. První zmínka o osídlení pochází z počátku 16. století, kde se měla stavět malá hornická osada v severněji položeném Obřím dole. Mezi suroviny, které se zde těžily patřily měděné, železné rudy, arzenopyrit a hlavně dřevo. První obyvatelé byli horníci původem z Alp a díky svým zkušenostem dokázali obhospodařovat nehostinnou horskou půdu. Chovali zde dobytek, který se pásal na zatravněných mýtinách po vykácených lesích. Zmínky o obci samotné jsou ale o trochu mladší. Pocházejí až z roku 1790 kdy Pec vznikla jako třetí část obce Velká Úpa. V Úpském údolí se těžilo s přestávkami až do roku 1959. Od tohoto data se město přeorientovalo na turistické centrum. K rozvoji cestovního ruchu v Peci velmi zásadně přispěla stavba lanové dráhy na Sněžku, která se stavěla mezi lety 1948-1950 (Pec pod Sněžkou, 2023).

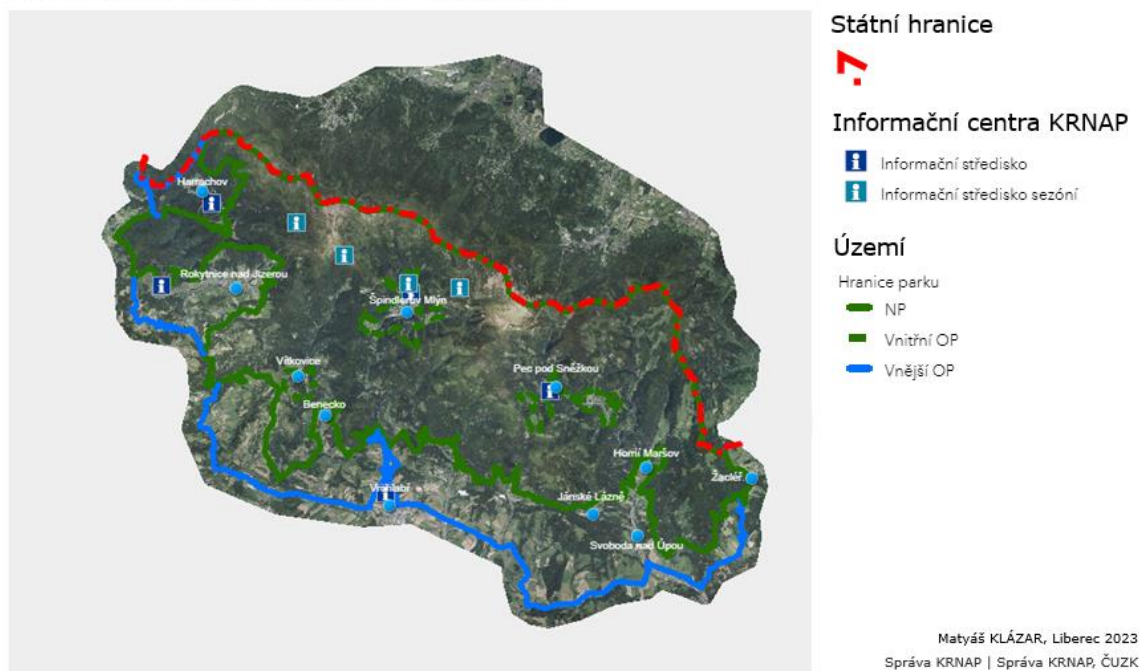
## 2 Teoretický rámec

### 2.1 Turistická infrastruktura a její význam

Jedná se o soubor zařízení, služeb a prostředků, které jsou určeny pro podporu a usnadnění turistických aktivit. Můžeme sem řadit prvky, které slouží k ubytování, dopravě, stravování, zábavě, informování a dalším potřebám turistů během jejich cestování. Tyto prvky si nyní přiblížíme a zároveň bych vyzdvihnul ty, které jsou pro horské oblasti Krkonoš nejdůležitější.

Jako první bych uvedl ubytování, které zahrnuje hotely, penziony, ubytovny, kempy, chaty a další zařízení, která poskytují přístřeší a pohodlí pro turisty. Ubytování je pro horská střediska nejdůležitější, což dokazuje i to, že největší zisky plynou právě z této služby. Dalším prvkem je doprava kam můžeme řadit autobusové terminály, silnice, veřejnou dopravu a další infrastrukturu pro přepravu turistů z místa na místo. Jediným druhem dopravy, který v horských oblastech najdeme je doprava silniční. Mnoho horských středisek má minimum přístupových cest, které jsou v zimě náročně zpřístupňovány. Dopravě nepomáhá ani zákaz zimního solení silnic v určitých částech KRNAP. V pořadí třetím prvkem, který je velmi často spojen s ubytováním je stravování. To zahrnuje restaurace, kavárny, kantýny, potravinové trhy a další zařízení, která nabízejí jídlo a nápoje pro turisty. Následují rekreační zařízení, která zahrnují bazény, lázně, sportovní areály, muzea, galerie a další místa poskytující zábavu, relaxaci a kulturní zážitky. V Krkonošských střediskách můžeme najít pestrou paletu rekreačních zařízení ať už se jedná o Skiareály, bazény spojené s wellness, lázeňská zařízení, tenisové kurty, bobové dráhy nebo lanový park. Velmi důležitým prvkem turistické infrastruktury národního parku jsou informační centra. Jedná se o místa, kde turisté mohou získat informace o místních atrakcích, mapy, průvodce a další užitečné informace pro své cestování (viz obrázek 4). V dnešní době internetu jsou informační centra stále více upozadována. Hlavní zájemci jsou zástupci starších generací. Za poslední bych zmínil „zelenou infrastrukturu“. Ta zahrnuje parky, přírodní rezervace, turistické stezky, cyklostezky a další přírodní a rekreační oblasti, které jsou přístupné turistům. Národní park je sám o sobě příkladem zelené infrastruktury. Turistická infrastruktura je důležitá pro rozvoj turistického ruchu v daném regionu nebo destinaci. Poskytuje turistům potřebné prostředky a služby, které umožňují jejich pohodlné a bezpečné cestování a pobyt. Dobře vyvinutá turistická infrastruktura může přilákat více návštěvníků, podpořit ekonomiku a zlepšit celkovou turistickou zkušenost (Hall, aj. 2014, s. 255).

## Informační centra KRNAP



Obrázek 4 Informační centra Krkonošského národního parku

Zdroj: vlastní tvorba

## 2.2 Infrastruktura v horských oblastech

Turistická a dopravní infrastruktura v horských oblastech se často liší od infrastruktury ve městských oblastech nebo na rovinách. Horské oblasti mají specifické výzvy a potřeby v souvislosti s terénem, ochranou přírody a zachováním krajiny. Nyní se podíváme na některé specifika turistické a dopravní infrastruktury v horských oblastech. Mezi hlavní specifika bych zařadil: horské silnice a cesty, lanové dráhy, vleky, turistické stezky, pěší trasy, speciální dopravní prostředky, informační centra a turistické služby.

Prvním specifikem jsou horské silnice a cesty. V horských oblastech jsou často vybudovány klikaté silnice a cesty, které se přizpůsobují nerovnému terénu a strmým svahům. Tyto silnice mohou vést ke známým turistickým lokalitám, horským chatám, přírodním rezervacím a výhledům. Je důležité, aby byly tyto silnice správně navrženy a udržovány, aby se minimalizovaly dopady na přírodu a zabezpečila bezpečnost turistů. Za další v horách narážíme na lanové dráhy a vleky. V horských oblastech jsou často využívány kabiny lanovek nebo vleky jako způsob dopravy na vrcholy hor nebo do horských středisek. Tyto lanovky a vleky umožňují rychlý a pohodlný přístup do hor a nabízejí turistům nádherné výhledy na okolní krajinu. Velmi důležitým prvkem infrastruktury jsou také turistické stezky a pěší trasy. V horských oblastech jsou často vybudovány turistické stezky a pěší trasy, které umožňují

turistům procházky a túry po horách. Tyto stezky jsou obvykle dobře značené a vedou přes úchvatné horské scenérie a přírodní památky. Je důležité udržovat tyto stezky a zajistit jejich bezpečnost. Speciální dopravní prostředky jsou využívány především v zimě, a to především sněžné skútry či pásová vozidla, nebo buggy. Tyto prostředky umožňují turistům prozkoumat obtížně přístupné oblasti nebo se dostat na vrcholky hor bez většího úsilí. Zároveň vždy platí návštěvní řád parku a uživatelé vozidel jsou jimi omezováni. Dále jsou omezeni v případě určitého stupně lavinového nebezpečí. Dále se podíváme na již zmiňovaná informační centra a turistické služby. V horských oblastech jsou důležitá informační centra, která poskytují turistům informace o turistických trasách, podmínkách v horách, povoleních a dalších relevantních informacích. Turistické služby, jako jsou horské průvodcovské služby, půjčovny vybavení nebo horské záchranářské týmy, jsou také důležité pro zajištění bezpečnosti a pohodlí turistů v horských oblastech. Při rozvoji turistické dopravní infrastruktury v horských oblastech je nutné dbát na udržitelný rozvoj a minimalizovat negativní dopady na přírodu a životní prostředí. Ochrana přírody, zachování biodiverzity a respektování místních kulturních hodnot by měly být zásadními faktory při plánování a rozvoji turistické dopravní infrastruktury v těchto oblastech (Romeo, aj. 2021, s. 8)

### 2.3 Dopravní obslužnost a její role v rozvoji cestovního ruchu

Dopravní obslužnost hraje klíčovou roli v rozvoji cestovního ruchu, protože zajišťuje dostupnost destinací pro turisty a umožňuje pohyb mezi různými atrakcemi a lokalitami. Kvalitní a efektivní dopravní systém má několik významných dopadů na rozvoj cestovního ruchu. Některé dopady si nyní rozebereme.

Kvalitní infrastruktura se může podepsat na zlepšení dostupnosti a většímu počtu spojení. To vše umožňuje snadný přístup turistů do dané destinace. Dostupnost destinace vytváří příležitosti pro nárůst turistického ruchu a přilákání nových návštěvníků. Dobře fungující dopravní systém poskytuje turistům větší mobilitu a flexibilitu při cestování. To znamená, že mohou snadno navštěvovat různé atrakce a místa v destinaci, což přispívá ke zvýšení atraktivnosti a rozmanitosti turistického zážitku. Dopravní infrastruktura umožňuje spojení mezi různými destinacemi a regiony. To poskytuje turistům možnost prozkoumat a navštívit více míst během jedné cesty. Turisté mohou snadno cestovat mezi městy, oblastmi nebo přírodními rezervacemi a tím objevovat různé aspekty destinace. Kvalitní dopravní obslužnost podporuje růst cestovního ruchu a souvisejících odvětví, což přináší ekonomické výhody pro destinaci. Turisté přispívají k místní ekonomice prostřednictvím ubytování, stravování, nákupů a využívání různých turistických služeb. Dobře rozvinutý dopravní systém

a zajištěná dopravní obslužnost zvyšují konkurenceschopnost destinace. Destinace s pohodlným a efektivním dopravním spojením mají větší šanci přilákat turisty a stát se atraktivními cestovními cíli. Správné plánování a investice do dopravní infrastruktury jsou nezbytné pro zajištění kvalitní dopravní obslužnosti a podporu rozvoje cestovního ruchu. Je důležité také zohlednit udržitelnost a minimalizovat negativní dopady na životní prostředí, kulturní dědictví a místní komunitu (UNWTO 2018, s. 23)

## 2.4 Overturismus – jeho negativní dopady a ohrožení přetížených lokalit

Overturismus je termín používaný k popisu jevu, kdy je turistický ruch v určité oblasti nebo lokalitě příliš intenzivní a překračuje udržitelnou kapacitu daného místa. Negativní dopady overturismu mohou být značné a ovlivňují jak samotnou destinaci, tak i její obyvatele a životní prostředí (Peeters, aj. 2017, str. 21). Zde jsou některé z hlavních negativních dopadů overturismu.

Za prvé můžeme pozorovat přetížení infrastruktury, jako jsou silnice, veřejná doprava, parkoviště nebo letiště. Dlouhé fronty, nedostatek parkovacích míst a přeplněné dopravní prostředky způsobují nepohodlí jak turistům, tak i místním obyvatelům. Overturismus může mít vliv na životní prostředí, kdy většinou mu škodí. Nadměrné používání přírodních zdrojů, znečištění vody, půdy a vzduchu, vytváření velkého množství odpadu a ničení přírodních lokalit. Dalším problémem může být negativní dopad na místní komunitu a obyvatele. Zvýšený hluk, zvýšená cena bydlení, ztráta místních tradic a kulturní identity, přelidněnost a omezený přístup k místním zařízením a službám mohou způsobovat nespokojenost a konflikty mezi turisty a místními. Neukázněnost turistů může vygradovat až k opotřebování či znehodnocení kulturních a historických památek. Nevhodné chování turistů, jako je vandalství, nelegální sběr artefaktů nebo nadměrné zatížení památek, může poškodit dědictví destinace a snížit jeho hodnotu. Overturismus může způsobit přílišnou ekonomickou závislost destinace na turistickém ruchu. Pokud je ekonomika založena výhradně na turismu, může být zranitelná v případě poklesu návštěvnosti nebo vzniku jiných nepředvídatelných událostí, jako jsou přírodní katastrofy nebo politické nepokoje. Zvládnutí overturismu vyžaduje efektivní plánování a správu cestovního ruchu. Je důležité vyvážit potřeby turistů s ochranou životního prostředí, zachováním kulturní identity a kvalitou života místních obyvatel. Udržitelný rozvoj a diverzifikace turistického ruchu mohou přispět ke snížení negativních dopadů overturismu a k udržení dlouhodobého prosperujícího cestovního ruchu v dané destinaci (Peeters, aj. 2017, str. 37).

V případě Krkonoš je overturismus patrný na nejatraktivnějších lokalitách, jako je vrchol Sněžky, pramen Labe, Úpské rašeliniště, okolí Labské boudy, Zlaté návrší a další. Tyto oblasti jsou přetížené velkým počtem turistů, což může mít negativní dopad na přírodní ekosystémy, faunu a floru, a také na klid a pohodu místních obyvatel. Přetížené lokality mohou čelit problémům jako eroze, poškozování vegetace, znečištění, zvýšený hluk, rušení divoké zvěře a další. Také dochází ke zhoršení kvality zážitku pro turisty, kteří se často nemohou volně pohybovat a užívat si klidnou atmosféru daného místa. Správa Krkonošského národního parku se snaží řešit problém overturismu prostřednictvím monitorování návštěvnosti, plánování udržitelného rozvoje, upozorňování návštěvníků na pravidla chování v přírodě a omezením přístupu na některé ohrožené lokality v případě nadměrného zatížení. Je důležité najít rovnováhu mezi ochranou přírody, udržitelným turismem a uspokojováním potřeb návštěvníků (KRNAP 2021, s. 5).

## 2.5 (Ne)rovnoměrnost turistického využití Krkonoš

Turistické využití Krkonoš může být někdy nerovnoměrné, což znamená, že některé oblasti či lokality jsou více navštěvované než jiné. Sepsal jsem několik faktorů, které mohou přispět k této nerovnoměrnosti: Atrakce a známá místa, dostupnost, sezónnost, omezení a regulace.

Některé lokality v Krkonoších jsou turisticky atraktivnější než jiné. Například vrchol Sněžky, Labská bouda nebo Pramen Labe jsou známé a oblíbené cíle návštěvníků. Tyto atrakce přitahují větší počet turistů a jsou přetížené v období hlavní turistické sezóny. Problémem je jejich nadměrná propagace, která k těmto místům přitahuje stále více návštěvníků. Lokality, které jsou snadno přístupné a mají dobrou dopravní infrastrukturu, mají tendenci být více navštěvované. Například turistické trasy a parkovací místa poblíž populárních lokalit mohou být často přeplněné, zatímco vzdálenější a obtížněji přístupné oblasti jsou méně navštěvované. Turistická aktivita v Krkonoších se může lišit v závislosti na ročním období. Hlavní turistická sezóna, která je obvykle spojena s letními měsíci, přitahuje větší počet návštěvníků. V opačném případě platí to samé. V zimě se lidé soustředí na zimní sporty a turistická aktivita je o poznání nižší. Problémem Krkonošských letovisek je, že nabízí vyžití v obou sezónách a davy turistů do hor tedy proudí „nepřetržitě“.

Správa KRNAP může provádět opatření, která mají za cíl rozložit turistickou návštěvnost rovnoměrněji, například vytvářením alternativních tras, podporou méně navštěvovaných oblastí, propagací mimo hlavní sezónu nebo omezením přístupu do přetížených lokalit. Cílem je udržet rovnováhu mezi ochranou přírody a udržitelným turistickým rozvojem, aby návštěvníci měli možnost objevovat Krkonoše a zároveň minimalizovali negativní dopady na citlivé ekosystémy.

Jako hlavní body k potlačování overturismu a vyrovnaní rozložení turistů bych viděl: výchovu a osvětu návštěvníků, podporu alternativních tras a propagaci méně známých lokalit. Výchova a osvěta reálně není moc funkční. Lidé jen málokdy zavítají na stránky KRNAP či do informačních center, aby se dozvěděli, co dělat mohou a co nikoliv. Jako funkční alternativu bych viděl zpřísnění pokut za porušování návštěvního řádu parku. Peníze z pokut by byly významnou finanční pomocí pro další fungování a rozvoj parku. Propagace známých míst a přetížení tras ve směru k nim je dalším problémem. V Krkonoších jsou stovky kilometrů turistických tras, ale přetížené jsou hlavně ty, které vás nejrychleji dovedou z bodu A do bodu B např. ze zastávky autobusu k zajímavému místu. Jedním z řešení by mohlo být propagování sice delších tras, ale poukázat na to, že i na těchto trasách je něco k vidění. Znamá místa se dost často pyšní nějakým prvenstvím v Česku, to samo o sobě turisty láká. Ideální je příklad Sněžky, naší nejvyšší hory. Tato hora je nespíš největším lákadlem celých Krkonoš. Situaci ještě zhoršuje lanová dráha z Pece pod Sněžkou, která vyveze na vrchol prakticky úplně všechny návštěvníky. Jedním řešením by mohlo být omezení provozu lanové dráhy, nebo zřízení rezervačního systému. Krásným příkladem o snahu vyrovnaní rozložení turistů je Stezka korunami stromů v Janských Lázních. Janské Lázně nemají v létě kromě Černé hory, v podstatě co nabídnout, a tak Královéhradecký kraj pomohl vybudovat tuto stavbu. Výsledek sice nebyl tak drastický, jak se mohlo zdát, ale rozhodně to odklonilo nějaké procento lidí z vysoce přetížených míst.

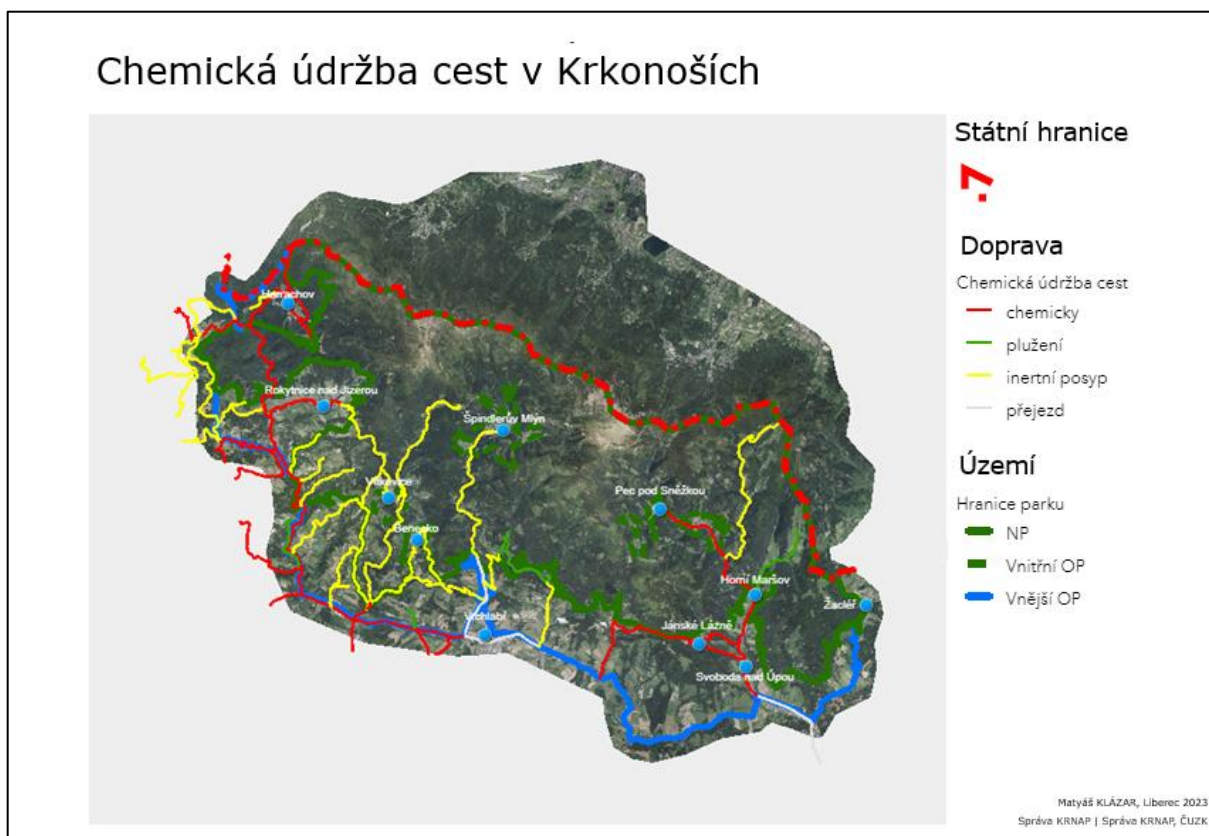


## 3 Průzkum dopravní situace ve vybraných obcích

### 3.1 Doprava v horských střediskách

Když se podíváme na Krkonoše jako na celek, můžeme sledovat mnoho překážek při budování a fungování dopravní obslužnosti. Krkonoše jsou naše nejvyšší pohoří a s tím je spojen i členitý reliéf a vysoká nadmořská výška. Silnice vedoucí skrze hory většinou kopírují říční toky, které tvoří nejnižší část údolí. Členitý reliéf je také hlavním důvodem proč horská střediska mají většinou jednu přístupovou cestu. S tímto faktem je spojeno několik problémů ať už přetížení komunikace, omezená možnost oprav a rekonstrukce, či praktická nemožnost uzavření. K opravám silnic se také vyjadřuje vedení národního parku. Rekonstrukce musí být provedena co nejšetrněji k přírodě, čímž roste také cena a doba oprav. Nejdražší jsou opravy turistických tras v nejvyšších částech hor. Nadmořská výška je spojena zejména se zimním obdobím. V zimě napadne v Krkonoších i více než 100 cm sněhové pokrývky. To velice komplikuje dopravní situaci a personál technických služeb horských měst je v zimě extrémně přetížen. Dalším tématem dopravní situace a ochrany přírody je chemická úprava cest. V Krkonoších se používají zejména inertní (např. štěrk) a chemické (např. sůl) posypové látky. Inertní materiál se používají v centrální části pohoří a je šetrný k životnímu prostředí. Hlavní nevýhodou je fakt že štěrk zůstává na silnicích i po skončení zimy ale v létě již neplní protismykovou funkci ba naopak povrch se stává méně přílnavým. V neposlední řadě zvyšuje prašnost. Chemické posypové látky se používají ve východní a západní části Krkonoš (viz obrázek 5). Tyto látky znečišťují vodu, a tak se zvažuje zákaz jejich používání v národním parku (KRNAP, 2023). Hlavní „tepnu“ Krkonoš je silnice I/14. Tato vozovka začíná v Liberci a pokračuje přes podhůří Jizerských hor, Krkonoš, Kladským pomezím, podhůřím Orlických hor až do Svitav, kde končí. Na této silnici leží důležitá města Krkonošského podhůří jako Jilemnice, Vrchlabí a Trutnov. Nyní se zaměříme na hlavní turistická centra Krkonoš, kterými jsou Špindlerův Mlýn a Pec pod Sněžkou.

## Chemická údržba cest v Krkonoších



Obrázek 5 Mapa chemické údržby cest v Krkonoších

Zdroj: vlastní tvorba

### 3.1.1 Špindlerův Mlýn

Špindlerův Mlýn se nachází v centrální části pohoří. Má jedinou přístupovou cestu, která vede z 15 km vzdáleného Vrchlabí. Jedná se o silnici II. třídy 295, která začíná ve Studenci odpojením od silnice II/293. Vede přes Dolní Brannou a Vrchlabí, kde na konci obce silnice vstupuje do národního parku. Zde se také nachází dopravní značení, doporučující v období od listopadu do dubna používat sněžné řetězy. V zimním období se tato silnice „nesolí“ a používají se zde inertní posypové materiály. Tím je sice chráněna příroda, ale silnice je velmi kluzká a dochází zde pravidelně k dopravním nehodám. Od Vrchlabí pokračuje silnice proti proudu Labe, kde v centru města Špindlerův Mlýn končí. Plynule navazuje na účelovou komunikaci, která vede až ke Špindlerově Boudě. Silnice II/295 je nejvytíženější v pátek ve směru do letoviska a v neděli směrem k Vrchlabí. Období největšího provozu je v zimě, a to především okolo 31. prosince a jarních prázdnin. Ve „Špindlu“ se nachází mnoho parkovacích ploch. Hlavní parkoviště jsou označena P1, P2 a P3. První ze zmíněných se nachází na začátku obce u vodní nádrže Labská. Druhé se nachází v centru města u lanové dráhy na vrchol Hromovka a třetí najdeme v severní části obce u lanové dráhy na vrchol Medvědin. Kromě těchto největších, můžeme najít mnoho dalších u hotelů či bud, které jsou určeny pro ubytované. V obci se dále

nachází autobusové nádraží, které leží centru města hned vedle parkoviště P2. Parkoviště bývají plná zejména v zimní sezoně (Špindlerův Mlýn, 2023).

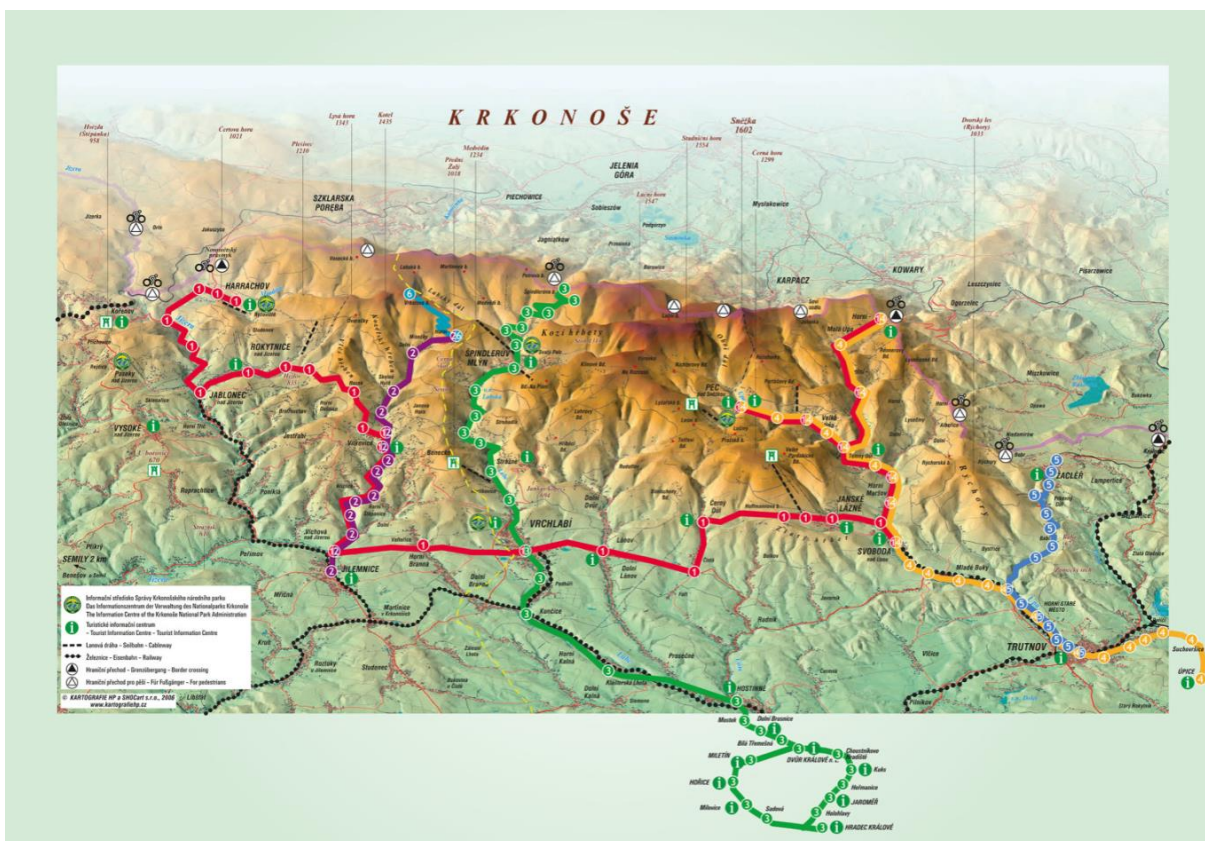
### 3.1.2 Pec pod Sněžkou

Pec pod Sněžkou se nachází ve východní části pohoří. Nejbližším velkým městem je okresní město Trutnov. Město má jednu přístupovou cestu, kterou je 15 km dlouhá silnice II/296. Ta se odpojuje od silnice I/14 u obce Mladé Buky. Dále vede do hor přes Svobodu nad Úpou a Horní Maršov až do Pece pod Sněžkou, kde v centru obce plynule navazuje na obecní účelovou komunikaci. Na konci obce Horní Maršov komunikace vstupuje do národního parku. Silnice vede proti proudu řeky Úpa, která pramení v Obřím dole nedaleko vrcholu Sněžky. Úpské údolí je velmi strmé a v posledních letech zde zemřelo několik lidí po pádu stromu na automobil. Silnice bývá nejvytíženější v pátek a na konci víkendu. Období největšího provozu je v zimě v průběhu vánočních svátků, popř. jarních prázdnin. Parkovací situace v Peci pod Sněžkou byla dlouhá léta problémem, jelikož zde byl omezený počet parkovacích míst. Mnohdy se stávalo, že turisté hledali místa přes jednu hodinu. V roce 2020 zde byl vybudován parkovací dům, který situaci velice zlepšil a přibylo mnoho míst k parkování. Na druhou stranu velká betonová budova do národního parku příliš nezapadá. V Peci se kromě parkovacího domu označeného P1, nachází i několik dalších hlavních parkovišť. První bych zmínil parkoviště P3, které se nachází v severní části obce u kapličky Panny Marie. Před výstavbou parkovacího domu bylo hlavním parkovištěm. Další parkoviště se nachází v jihozápadní části města u Zeleného potoka a je složeno ze dvou menších ploch. Kromě placených parkovišť můžeme najít mnoho parkovacích míst u hotelů či bud, které jsou určeny pro ubytované. Město se nachází ve vnitřním ochranném pásmu národního parku a k některým z výše položených penzionů či horským boudám je možné dojet v létě pouze po zakoupení vjezdového lístku. Ten stojí 100,- Kč a lze ho koupit v automatech ve městě. V zimě se lístky neprodávají a vjezd je zakázán (Pec pod Sněžkou, 2023).

### 3.2. Data o spojeních veřejné dopravy z internetového portálu idos.cz

Veřejná doprava v krkonošských střediskách je značně omezena horami. Tím se zužuje pouze na silniční dopravu, kterou můžeme dělit na taxi služby a autobusovou dopravu. Ta se dále dělí na městskou hromadnou dopravu, regionální autobusové linky či speciální cyklobusy a skibusy. Taxi služby lidé vyhledávají zejména když za pomoci veřejné dopravy přicestují do letoviska a chtějí se dostat přímo ke svému ubytování. Skibus je speciální autobus, který slouží k přepravě lyžařů, snowboardistů, nebo běžkařů. Jezdí v zimních letoviskách nebo k přepravě turistů a zimního vybavení z větších měst do hor. V zimě funguje i jako doplnění MHD. Vypadá

jako normální autobus, nebo může být upraven např. větší skladovací prostor pro přepravu lyží (Wikipedia, 2023). Cyklobusy jsou normální autobusy s přívěsem, který slouží k přepravě jízdních kol. Autobus může mít také připevněný nosič kol v zadní části venkovního prostoru. Jak cyklobusy, tak skibusy dojíždí z větších měst do turistických lokalit pomocí soukromých společností, nebo dopravního podniku konkrétního města. V rámci Krkonoš např. skiareál Herlíkovice (Vrchlabí) provozuje jednodenní výlet skibusem, který doveze lyžaře od stanice metra Palmovka až ke sjezdovce (Herlíkovice, 2023).



Obrázek 6 Mapa krkonošských cyklobusů

Zdroj: Malá Úpa, 2023

### 3.2.1 Špindlerův Mlýn

Špindlerův Mlýn má městské části Přední Labská, Labská, Bedřichov a Špindlerův Mlýn. Tyto části propojuje městská hromadná doprava, která je v zimě doplněna o spoje skibusů. V létě jsou stanoveny ceny jízdenek na 10,- Kč dospělí a 5,- Kč dětský/senior 65+. V zimním období je jízda MHD i skibusem zdarma.

Nejvíce turistů tedy přijíždí pomocí silniční dopravy. Krkonoše lákají své turisty na fakt, že jsou nejvyšší hory v Česku a na vyhlášené lyžařské areály. Nyní se podíváme na počty spojů veřejné dopravy z nejbližších velkých měst do letoviska. Vybral jsem města Praha, Hradec

Králové a Vrchlabí. Pražští turisté jsou zájmovou skupinou pro velké množství letovisek. Krkonošská střediska se nacházejí v královéhradecké kraji, a tak i turisté z nejbližšího krajského města jsou lákáni a vítáni. Vrchlabí má strategickou polohu a z tohoto města vede jediná přístupová cesta do Špindlerova Mlýnu. Je vyhledávané kvůli levnějšímu ubytování a turisté proto dost často dojíždějí na svém pobytu z níže položeného Vrchlabí do horského Špindlerova Mlýnu za pomoci veřejné dopravy. Navíc leží na silnici I/14, která spojuje větší města podkrkonoší. Jezdí zde např. linka z Vrchlabí do Trutnova, přepravující turisty do východnější části pohoří, kde se nachází Pec pod Sněžkou či Malá Úpa.

<b>Špindlerův Mlýn</b>	<b>Praha</b>	<b>Hradec Králové</b>	<b>Vrchlabí</b>
<b>pondělí–čtvrtek</b>	8	4	17
<b>pátek</b>	11	4	20
<b>sobota</b>	8	3	19
<b>neděle</b>	9	3	19

Tabulka 2 Počty spojů do/ze Špindlerova Mlýnu

Zdroj: IDOS, 2023

Tabulka 2 vyjadřuje počty spojů do a ze Špindlerova Mlýnu. Po vlastním bádání jsem zjistil, že počty odjíždějících a přijíždějících spojů jsou totožné. Dále jsem zjistil, že počty spojů v zimním a letním období jsou taktéž stejné. Všední dny, kromě pátku mají taktéž stejný počet spojů. Tabulka vyjadřuje pouze přímá spojení.

Linka Praha-Špindlerův Mlýn jezdí ve všední dny 8x denně, v pátek 11x denně, v sobotu 8x denně a v neděli 9x denně. První spoje vyráží z Prahy v čase 7:05 a poslední v 17:05. První pravidelná linka ze Špindlerova Mlýnu vyráží v 7:00 a poslední v 18:00. Autobusy jezdí po třech hlavních trasách z autobusové stanice Praha Černý Most na autobusové nádraží ve Špindlerově Mlýně. První trasa vede severněji přes Mladou Boleslav, Turnov, Železný Brod, Semily, Jilemnici a Vrchlabí. Druhá trasa vede přes Mladou Boleslav, Jičín, Novou Paku, Jilemnici a Vrchlabí. Poslední vede jižněji přes Poděbrady, Kopidlnu, Jičín, Jilemnice a Vrchlabí. Některé spoje mají lehce upravenou trasu, kdy např. nezajíždí do Jilemnice, nebo nezastavují na městských zastávkách ve Vrchlabí a Špindlerově Mlýně, kde v podstatě pomáhají MHD. Všechny trasy jsou dlouhé 148 km a cestující stráví na cestě v průměru 160 minut (2 hodiny a 40 minut). Mezi hlavní dopravce patří Krkonošská autobusová doprava (KAD) a ARRIVA (IDOS, 2023).

Linka Hradec Králové-Špindlerův Mlýn jezdí ve všední dny 4x denně a o víkendech 3x denně. První spoje z Hradce Králové vyráží v 7:20 a poslední v 16:50. Opačným směrem linky

vyráží již v 5:00 a poslední v 17:50. Autobusy jezdí po dvou hlavních trasách. První vede přes Hořice, Lázně Bělohrad, Novou Paku a Vrchlabí. Je 85 km dlouhá a cestující stráví na trase průměru 2 hodiny. Druhá trasa vede přes Jaroměř, Dvůr Králové nad Labem, Hostinné a Vrchlabí. Hlavními dopravci jsou BusLine a AUDIS BUS (IDOS, 2023).

Město Vrchlabí jsem zohlednil z důvodu zapadlé polohy Špindlerova Mlýnu. Mnoho turistů cestuje do Špindlerova Mlýna a přestupuje právě ve Vrchlabí. Veřejná doprava mezi těmito městy je velmi frekventovaná. Ve všední dny zde jezdí 17-20 linek denně a o víkendech 19 spojů denně. Trasa vede většinou skrze město a v Hořejším Vrchlabí se napojuje na silnici II/295 směrem do hor. Více než polovina spojů je součástí linek z Prahy a Hradce Králové (IDOS, 2023).

### 3.2.2 Pec pod Sněžkou

Pec pod Sněžkou má dvě městské části: Pec pod Sněžkou a Velká Úpa. Tyto části propojuje městská hromadná doprava, která je v zimě doplněna o spoje skibusů. Pro analýzu spojení veřejné dopravy jsem vybral města Prahu, Hradec Králové a Trutnov. Do Pece nad Sněžkou vyrážejí turisté z velkých měst jako Praha a Hradec Králové hlavně kvůli největšímu skiareálu u nás a výhodné pozici na úpatí Sněžky. Na Sněžku lze vyrazit pěšky přes Obří důl, či Růžovou horu, nebo za pomoci lanové dráhy, která vede taktéž přes Růžovou horu. Okresní město Trutnov láká turisty samo o sobě, a to díky historii či kulturnímu vyžití. Nás však zajímá jeho strategická poloha na úpatí Krkonoš a fakt, že se jedná o dopravní uzel severovýchodních Čech. Město leží na již zmiňované silnici I/14 a je na hlavním tahu do Polska ze směru Praha a Hradec Králové. Z Hradce Králové se staví dálnice, která zatím sahá po Jaroměř, ale povede přes Trutnov směrem na polské město Legnica.

<b>Pec pod Sněžkou</b>	Praha	Hradec Králové	Trutnov
<b>pondělí-čtvrtek</b>	9	10	12
<b>pátek</b>	9	12	13
<b>sobota</b>	8	8	16
<b>neděle</b>	6	8	14

Tabulka 3 Počty spojů do/z Pece pod Sněžkou

Zdroj: IDOS, 2023

Z tabulky 3 můžeme vyčíst kolik spojů přijíždí a odjíždí z Pece nad Sněžkou. Po vlastním bádání jsem zjistil, že počty odjíždějících a přijíždějících spojů jsou totožné. Dále jsem zjistil, že počty spojů v zimním a letním období jsou taktéž stejné. Všední dny, kromě pátku mají taktéž stejný počet spojů. Tabulka vyjadřuje pouze přímá spojení.

Linka Praha-Pec pod Sněžkou jezdí ve všední dny 9x denně, v sobotu 8x denně a v neděli 6x denně. První spoje vyjíždí z Prahy v 7:50 a poslední 18:30. Z Pece vyrážejí autobusy v 7:12 a poslední jede 18:10. Autobusy jezdí po dvou hlavních trasách z autobusové stanice Praha Černý Most. První trasa vede přes Hradec Králové, Jaroměř, Dvůr Králové nad Labem, Trutnov a Svobodu nad Úpou. Druhá trasa se vyhýbá Hradci Králové a vede přes Poděbrady, Městec Králové, Nový Bydžov, Hořice, Dvůr K. n. L., Trutnov a Svobodu nad Úpou. I když spoje mají stejnou trasu ne vždycky mají stejnou dobu trvání jízdy. Některé spoje staví na více autobusových zastávkách čímž mají i pozdější dobu příjezdu. Tyto zastávky se nacházejí především za městem Svoboda nad Úpou, kde pomáhají plnit úlohu MHD. Trasy jsou dlouhé 166 a 185 km a cestující stráví na cestě 160 a 190 minut. Mezi hlavní dopravce patří Trutnovská autobusová doprava (TAD), ARRIVA, JAMI LINES a H. F. TOUR. (IDOS, 2023).

Linka Hradec Králové-Pec pod Sněžkou jezdí ve všední dny, kromě pátku 10x denně, v pátek 12x denně a o víkendu 8x denně. První spoje z Hradce Králové vyjíždějí v 6:12 a poslední jede v 17:00. První pravidelná linka z Pece vyráží v 7:05 a poslední v 17:00. Linka jezdí po jedné pravidelné trase přes Jaroměř, Dvůr K. n. L., Trutnov a Svobodu nad Úpou. Trasa je dlouhá 85 km, ale časy doby jízdy jsou rozdílné. Časově nejkratší linka jede 1 hodinu a 28 minut. Časově nejdelší jede 2 hodiny 18 minut. To je zapříčiněno více zastávkami na trase. Delší trasa má 35 zastávek, přičemž 22 z nich se nachází na posledních 20 km cesty od Trutnovského autobusového nádraží. Hlavními dopravci jsou TAD, ARRIVA, JAMI LINES a AUDIS BUS. Většina spojů je součástí linek s trasou Praha-Hradec Králové-Pec pod Sněžkou (IDOS, 2023).

Město Trutnov jsem zohlednil z důvodu zapadlé polohy Pece pod Sněžkou. Mnoho turistů cestuje do Špindlerova Mlýna a přestupuje právě v Trutnově. Veřejná doprava mezi těmito městy je velmi frekventovaná. Ve všední dny zde jezdí 12-13 linek denně a o víkendech 14-16 spojů denně. Do Pece existuje pouze jedna přístupová cesta přes Mladé Buky, Svobodu n. Ú. a Horní Maršov. Více než polovina spojů je součástí linek z Prahy a zejména Hradce Králové (IDOS, 2023).

### 3.3 Návštěvnost parku

Správa Krkonošského národního parku (KRNAP) prostřednictvím projektů POPFK (Projekt optimalizace péče o KRNAP) a OPŽP (Operační program Životní prostředí) systematicky monitoruje intenzitu návštěvnosti nejvyšších a nejohroženějších oblastí Krkonoš

pomocí automatických sčítacích zařízení, která denně poskytují aktuální data o pohybu osob v těchto oblastech. Data za loňský rok ukazují zajímavé informace. Celková návštěvnost byla velmi vysoká a v podzimních měsících dokonce dosáhla dosavadního maxima. Nejzatíženějšími lokalitami byly vrchol Sněžky, pramen Labe a Úpské rašelinště. Zaznamenává se rostoucí obliba večerních a nočních návštěv horských hřebenů. Kromě vysokého počtu pěších návštěvníků se také zvýšil počet cyklistů, přičemž zvláštní trend je pozorován u uživatelů elektrokol. Intenzita automobilové dopravy v KRNAP se dlouhodobě udržuje na stabilní úrovni. Tato informace o návštěvnosti a jejích trendech je důležitá pro další plánování a optimalizaci péče o Krkonošský národní park (KRNAP 2021, s. 9).

Uplynulé léto, konkrétně období července a srpna, bylo turisticky velmi intenzivní, avšak nedosáhlo extrémních hodnot z roku 2020. Nicméně očekávání bylo předčeno závěrem sezóny, tedy obdobím září a říjen, kdy byla zaznamenána dosavadní maximální návštěvnost na základě detekovaných průchodů/průjezdů (viz obrázek 7). Celkově vzato, letní sezona 2021 (červenec-říjen) vykazuje vyšší počet průchodů než předchozí rekordní rok 2020 (viz obrázek 8). Podíl podzimní návštěvnosti v celé sledované historii od roku 2012 dosud nedosáhl takových hodnot (viz obrázek 9). Kromě stále platných covidových opatření, která omezují zahraniční cestovní ruch a zvyšují intenzitu domácího cestovního ruchu směřujícího do přírodně atraktivních lokalit, vysokou podzimní návštěvnost ovlivnilo i relativně teplé počasí bez výrazných dlouhodobých srážek. Tento trend se projevil zejména o víkendech, kdy byla zaznamenána nejvyšší intenzita pohybů osob za celou sledovanou sezónu. Nejfrekventovanějším dnem celé sezony byla neděle 26. září.

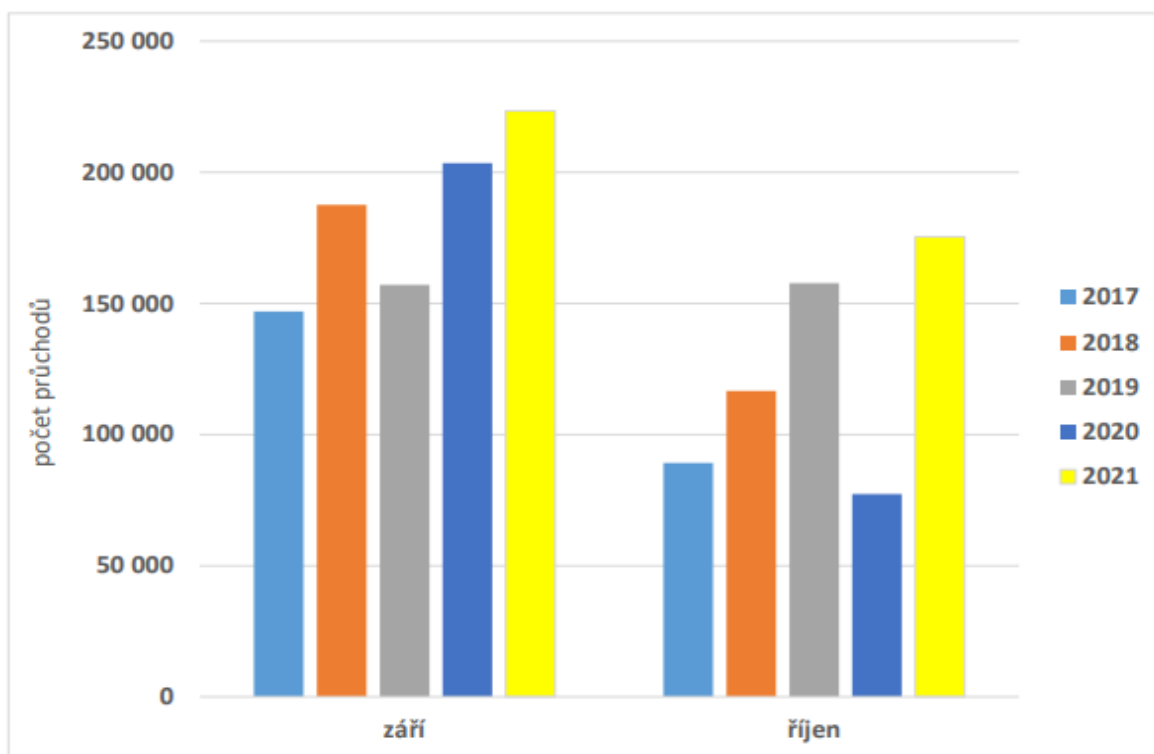
Kromě vysokého počtu pěších návštěvníků byl v uplynulém roce zaznamenán také velmi vysoký počet cyklistů. Ačkoli počty detekovaných průjezdů cyklistů nedosáhly hodnot z roku 2020, stále můžeme pozorovat postupně rostoucí trend v oblíbě této sportovní aktivity v Krkonoších (viz obrázek 10). Zjištění naznačují, že tento růst je především důsledkem rostoucího počtu uživatelů elektrokol. Automobilová doprava v národním parku vykazuje dlouhodobě stabilní intenzitu, která je rovnoměrně rozložena po celý rok (viz obrázek 11). Nejvyšší počty průjezdů na území národního parku jsou zaznamenány na trase Špindlerův Mlýn-Špindlerovka s průměrně 400-500 obousměrnými průjezdy za den. V posledním říjnovém víkendu dokonce dosáhly hodnot přes 700 průjezdů za den (KRNAP 2021, s. 9).

Tradičním středem pozornosti vzhledem k intenzitě návštěvnosti v Krkonoších je každoročně Sněžka, nejvyšší hora této oblasti. Sněžka přitáhla ještě více návštěvníků než v roce 2020, zejména ve druhé polovině letní sezony (srpen-říjen). V nejfrekventovanějších dnech se



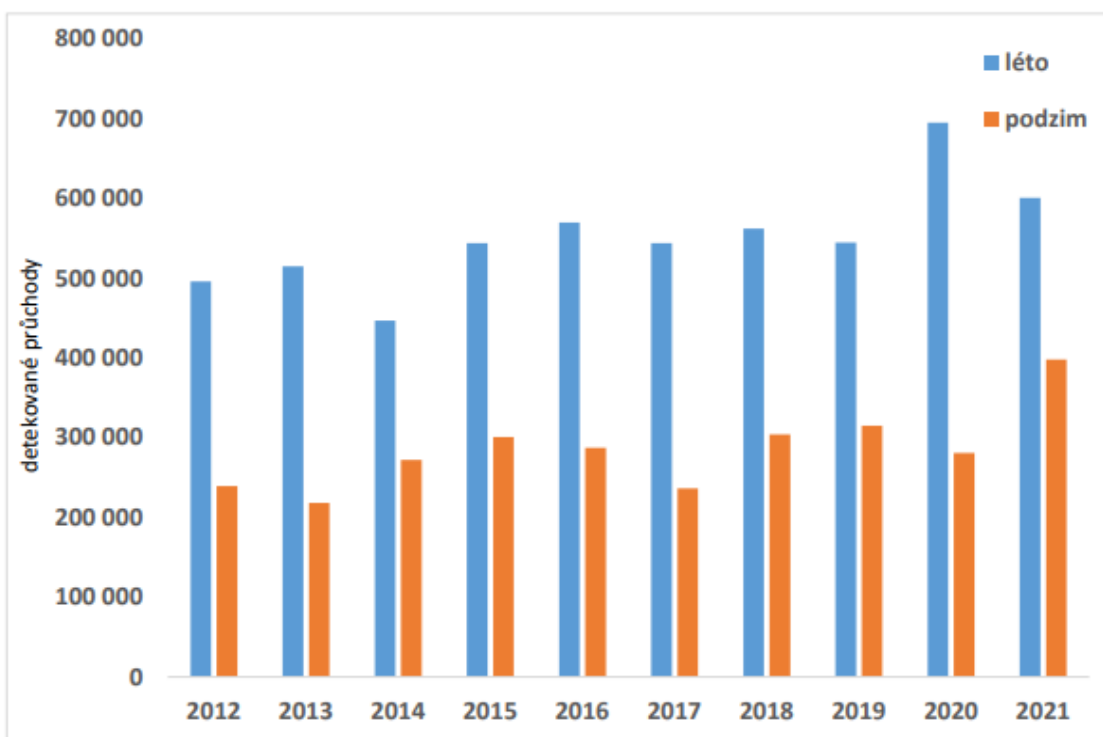
na vrchol Sněžky vydalo více než 10 000 pěších turistů za den (viz obrázek 12). Je důležité upozornit, že data z automatických sčítačů poskytují informace o počtech detekovaných průchodů, ale skutečný počet turistů procházejících na většině lokalit je ještě vyšší. Více než v předchozích letech jsme na vrcholu Sněžky (ale i v jejím okolí) mohli pozorovat projevy tzv. overturismu. Mezi další nejnavštěvovanější lokality patří okolí Labské boudy a Pramenu Labe (až 3 000 detekovaných průchodů za den), Památník obětem hor a Úpské rašeliniště (až přes 2 500 průchodů) (KRNAP 2021, s. 9).

V uplynulém roce 2021 se potvrdily hlavní aktuální trendy v návštěvnosti Krkonošského národního parku (KRNAP), které zahrnují rostoucí oblibu návštěv v závěru sezony, konkrétně v období září a říjen, což vede k prodlužování turistické sezony. Dále pokračuje kontinuální nárůst popularity Krkonoš mezi cyklisty. Dalším specifickým chováním návštěvníků ve vrcholových částech národního parku je zvyšující se zájem o večerní a noční výlety, motivované především pozorováním východu slunce. Tyto trendy ukazují na neustále se měnící preference návštěvníků a jejich zájem o nové zážitky a aktivit v Krkonoších (KRNAP 2021, s. 10).

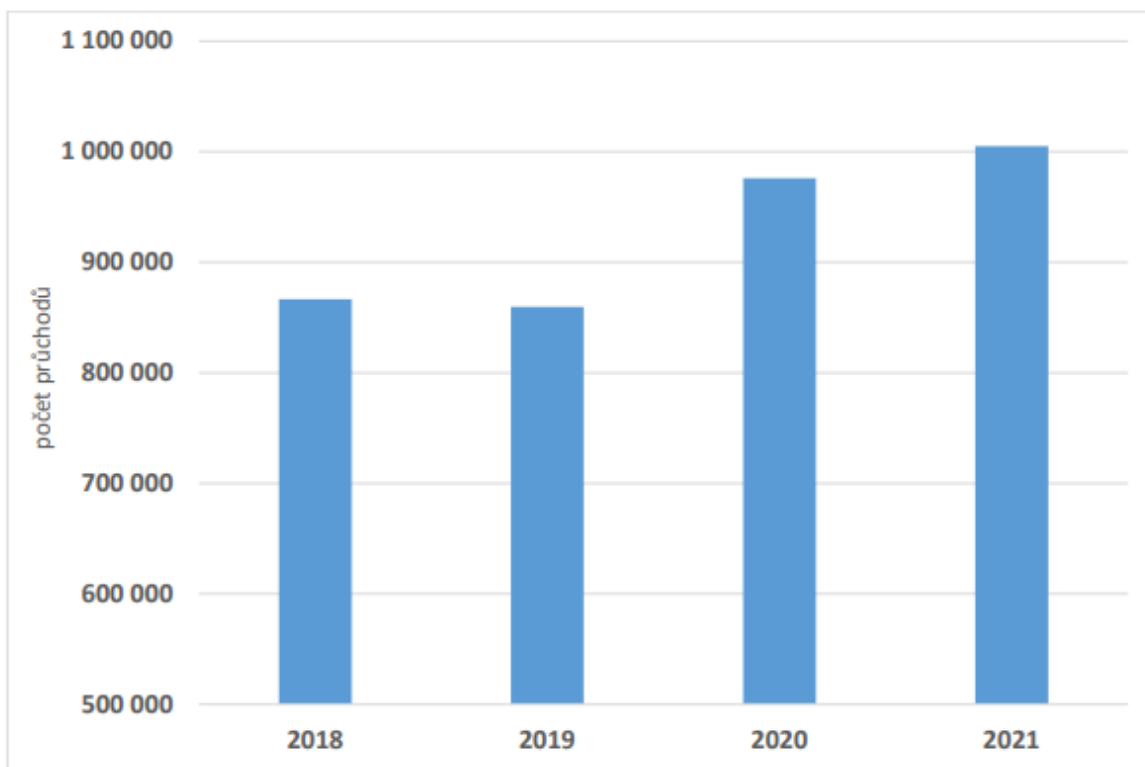


Obrázek 7 Vývoj návštěvnosti vrcholových partií Krkonoš v podzimním období (září–říjen)

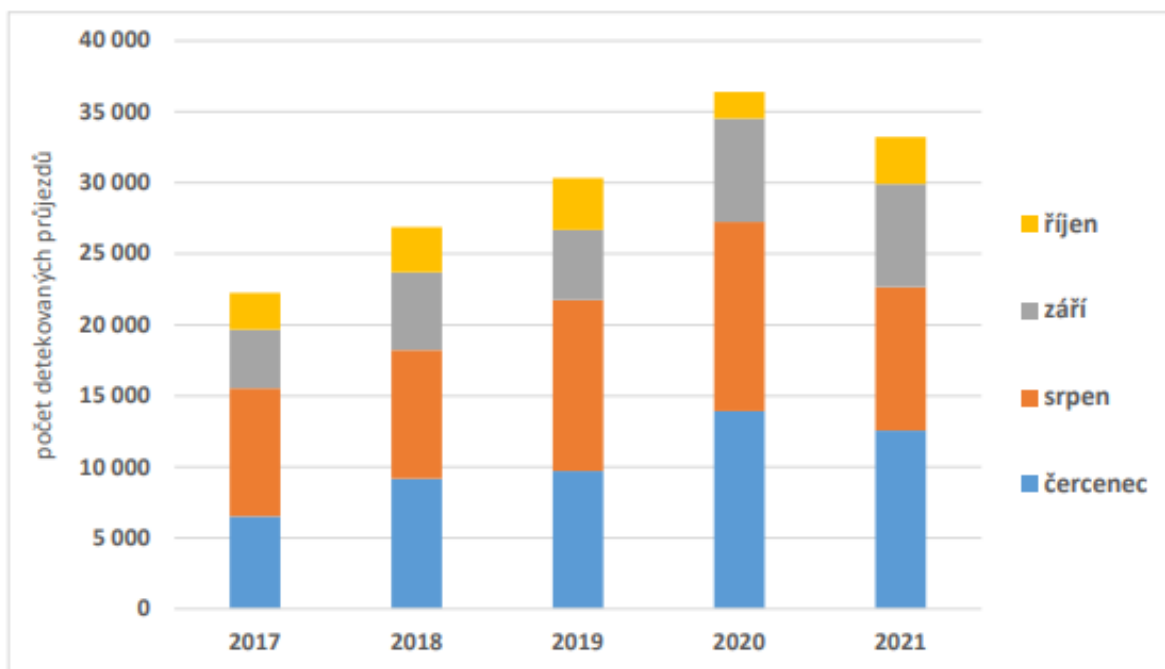
Zdroj: KRNAP, 2021



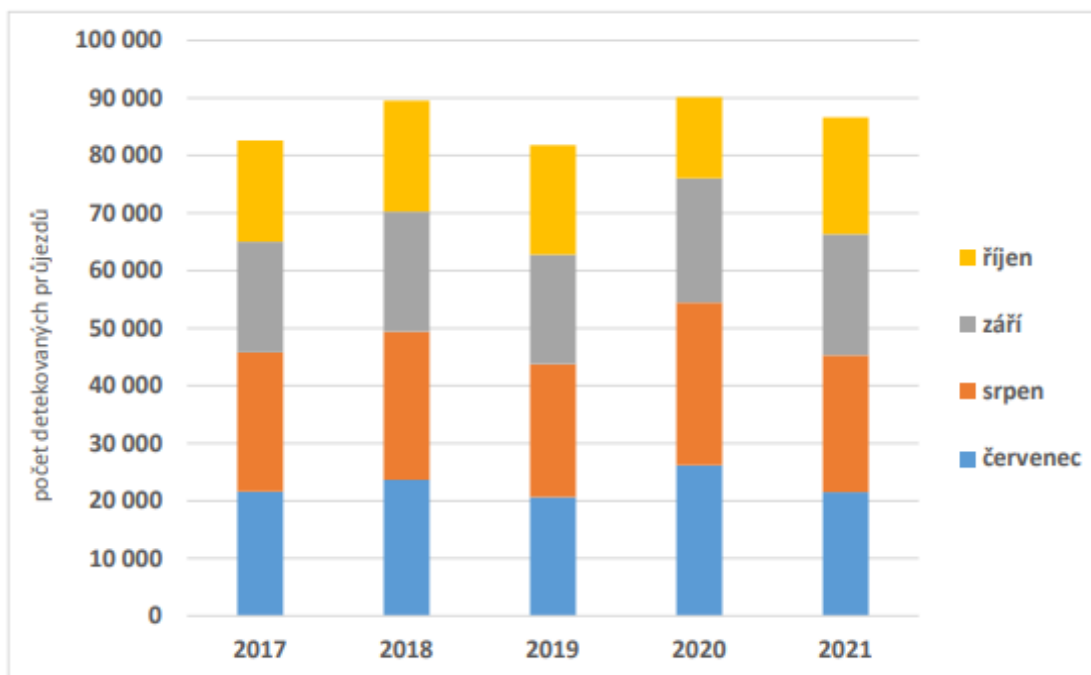
Obrázek 8 Dlouhodobý vývoj letní a podzimní intenzity návštěvnosti na základě počtu detekovaných  
Zdroj: KRNAP, 2021



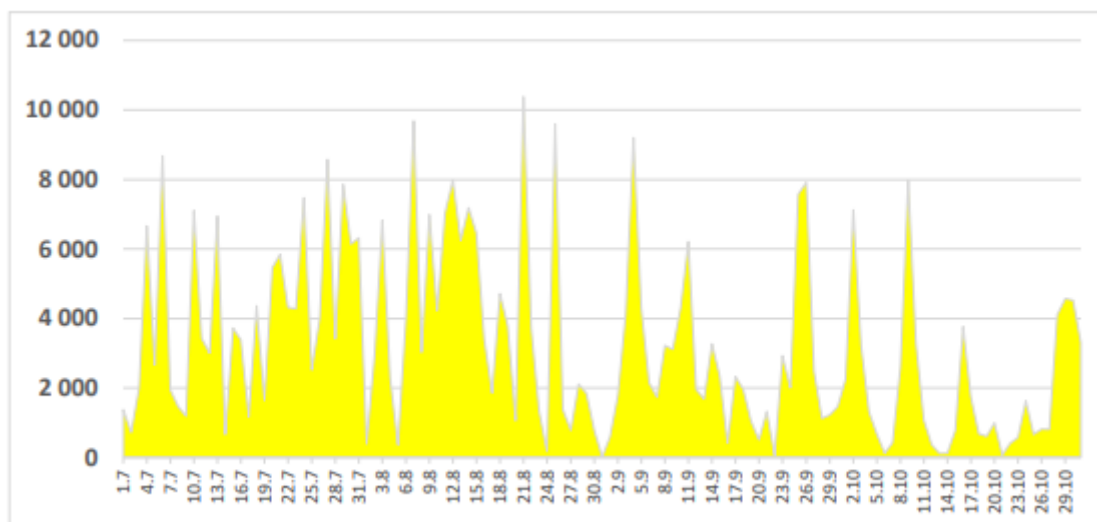
Obrázek 9 Vývoj návštěvnosti vrcholových partií Krkonoš v období červenec–říjen 2018–2021 Zdroj: KRNAP, 2021



Obrázek 10 Vývoj počtu průjezdů jízdních kol (vč. elektrokol) v KRNAP dle jednotlivých měsíců Zdroj: KRNAP, 2021



Obrázek 11 Vývoj počtu průjezdů motorových vozidel na vybraných profilech v KRNAP dle jednotlivých měsíců Zdroj: KRNAP, 2021



Obrázek 12 Návštěvnost vrcholu Sněžky (pouze pěší turisté ve směru na vrchol z české i polské strany)  
Zdroj: KRNPAP, 2021

### 3.4 Kapacity parkovišť

Parkoviště pro krkonošská střediska plní klíčovou roli. Jelikož, s nadsázkou řečeno, dnešní člověk si nedokáže představit cestování bez automobilu. V této kapitole se budeme zabývat především většími a ve většině placenými parkovišti. Mnoho menších parkovacích ploch není zpoplatněno, nebo je vyhrazeno pro ubytované, či hosty restaurací a hospod.

Parkovišť ve Špindlerově Mlýně je relativně mnoho. Za hlavní jsou považovány již zmiňovaná parkoviště P1, P2, P3. První z uvedených se nachází u horní části přehradu Labská a u městské části Bedřichov. Je určeno pro dlouhodobé stání osobních automobilů a autobusů. Kapacita je 250 míst pro osobní automobily. Parkoviště P2 se nachází nedaleko centra hned vedle autobusového nádraží a lanové dráhy Hromovka. Kapacita se uvádí minimálně 600 míst pro osobní auta. Třetí z parkovišť se nachází v severní části obce u lanové dráhy Medvědin. Kapacita této plochy je 330 míst (Špindlerův Mlýn, 2023). U každého z těchto parkovišť se nachází zastávka MHD. Další parkovací plochy jsou podstatně menší. Jedná se o parkoviště KAD, Centrum, potraviny EDEN, Dům služeb a Bobová dráha. Všechna jsou určena především pro osobní automobily. Parkoviště Krkonošské autobusové dopravy leží hned vedle P2 a kapacita je 40 míst. Zpravidla se využívá až po naplnění vedlejšího parkoviště P2. Parkoviště Centrum se nachází, jak už název napovídá, v centru města. Leží hned vedle budovy infocentra a pošty. Celková kapacita je 40 míst k parkování. Parkoviště potraviny EDEN se jmenuje podle obchodu s potravinami, který byl v loňském roce odkoupen firmou JIP a následně zde byla otevřena pobočka tohoto obchodu. Celková kapacita je 15 míst. Parkoviště Dům služeb se nachází vedle městského úřadu a má kapacitu 20 míst. Poslední parkoviště se nachází u Bobové

dráhy. Primárně slouží pro zákazníky, ale s celkovou kapacitou 25 míst jej mohou využívat i jiní turisté (Špindlerův Mlýn, 2023). Po sečtení všech parkovacích míst nám vychází číslo 1320 parkovacích míst. To mi přijde jako dostatek, jelikož málokdy nastane situace, kdy auta jsou nucena parkovat na parkovišti KAD.

Pec pod Sněžkou v minulosti situace nedostatku parkovacích míst velmi trápila. V roce 2020 zde byl otevřen parkovací dům, který se nachází v půli cesty mezi městskými částmi Pec pod Sněžkou a Velká Úpa. Celková kapacita tohoto betonového monstra je 475 parkovacích míst. Před stavbou parkovacího domu byla nejvytíženější parkoviště Kaplička, a dvě parkoviště u Zeleného potoku. První zmiňované se nachází v severní části města a má celkovou kapacitu 122 míst. Druhá dvě se nacházejí v jihovýchodní části obce a mají kapacitu 56 a 160 míst. Menší plocha se nachází na louce nejedná se o asfaltové parkoviště. Nyní se přesuneme do městské části Velká Úpa, kde se nachází 3 parkovací plochy. První se nachází nedaleko náměstí a celková kapacita je 90 míst. Druhé se jmenuje Za řekou a nachází na louce. Celková kapacita je 125 míst. Poslední se nachází na začátku obce, ve směru od Horního Maršova a má kapacitu 80 míst (Pec pod Sněžkou, 2023). Po sečtení všech míst k parkování nám vychází číslo 1108. Před stavbou parkovacího domu tak mělo město k dispozici pouze 633 míst. Když to porovnáme se Špindlerovým Mlýnem, který je velmi obdobně turisticky zatížen, tak Pec měla k dispozici o méně než polovinu parkovacích míst. To se podepisovalo na místních obyvatelích, kteří i díky nepříznivé dopravní situaci začali město opouštět. Parkovací dům tedy výrazně pomohl stabilizovat situaci ve městě.



Obrázek 13 Parkovací dům v Peci pod Sněžkou

Zdroj: Pec pod Sněžkou, 2023

## 4 Metodika výzkumu

Pro získávání dat jsem použil metodu dotazníkového šetření. V dotazníku jsem použil jak otázky otevřené, tak uzavřené. Otevřené sloužily k osobnějším otázkám a také k vyjádření názoru respondenta. V uzavřených otázkách pak tázaní vybírali z mnou připravených možností. Dotazník se k respondentům dostal v elektronické i v papírové formě. Data sesbírané papírovými dotazníky jsem získával v průběhu července a srpna roku 2022. Byl jsem dohromady na 8 výpravách, kde 3 víkendy jsem strávil na horských trasách nad Špindlerovým Mlýnem a 1 víkend jsem vyrazil po okolí Pece pod Sněžkou a na vrchol samotné hory Sněžky. Celkově musím zhodnotit přístup lidí k vyplnění mého dotazníku negativně. Zeptal jsem se cca 400 lidí, přičemž pouze 66 lidí bylo ochotno vyplnit můj dotazník. Zbylých 141 z celkových 207 odpovědí jsem získal elektronicky. Dotazník jsem za pomoci svých kontaktů dostal na webové stránky města Špindlerův Mlýn a dále jsem jej sdílel na facebookových skupinách s tematikou turistiky v Krkonoších. Období sběru dat elektronickou formou bylo od 1. 3. do 10. 6. 2023.

V úvodu jsem se snažil představit účel dotazníku a na co se zaměřuje. Dále jsem zmínil předpokládanou dobu vyplňování. Nejsem si jist, zda byl dobrý nápad napsat dobu 5–10 minut jelikož, když člověk spatří dvojciferné číslo dost často od vyplňování upustí. Osobnější otázky se týkaly místa bydliště, pohlaví a věk. Tyto ukázky mi pomohli udělat si obrázek jaké pohlaví nebo věková kategorie spíš svolí k vyplnění dotazníku. Místo bydliště mi zase ukázalo příslušníky, jakých měst a krajů více cestují do Krkonoš. Celý dotazník se skládá z 21 otázek, které jsou povětšinou uzavřené. Dotazník v elektronické formě jsem vytvořil za pomoci aplikace Survio, která právě slouží k vytváření dotazníků a následně úhlednou formou shromažďuje data do grafů.

## 4.1 Ukázka dotazníku

### **Dotazník**

Tento dotazník je sestavený pro účely bakalářské práce v oboru geografie na Technické univerzitě v Liberci a je zcela anonymní. Zaměřuje se na zhodnocení kvality turistické a dopravní infrastruktury v obcích Krkonoš. Vyplnění dotazníku by vám mělo zabrat maximálně 5-10 minut. Předem děkuji za váš čas a ochotu.

#### **OBECNÉ INFORMACE**

Obec:

Pohlaví:

- Muž
- Žena

Věk:

- 0–15
- 16–30
- 31–45
- 46–60
- 61+

Co se vám vybaví, když se řekne Krkonoše? (možnost více odpovědí)

Jaká Krkonošská střediska navštěvujete pravidelně nebo nejvíce? (možnost více odpovědí)

### **Jak často se dopravujete do Krkonošských středisek za pomoci veřejné dopravy**

- Minimálně jednou za týden
- Minimálně jednou za měsíc
- Minimálně jednou za půl roku
- Minimálně jednou za rok
- Nikdy

### **Jak dlouho trvá/al váš poslední pobyt**

- 1 den
- 2 dny
- 3 a více

### **Jak často navštěvujete Krkonoše**

- Destinaci jsem navštívil pouze jednou
- 1–2 ročně
- 3–5 ročně
- Jezdím do destinace častěji



## Destinaci navštěvujete

	Vždy	Většinou	Výjimečně	Nikdy
V letní sezoně (květen–září)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
V zimní sezoně (říjen–duben)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Jak se po Krkonoších nejčastěji dopravujete (když zaškrtnete jiné, můžete napsat jak)

- Autem
- Autobusem
- Na kole
- Pěšky
- Jiné:

## Pokud jste se po Krkonoších dopravoval/a autem, bylo pro Vás obtížné najít místo k parkování

- Určitě ano
- Spíše ano
- Nevím
- Spíše ne
- Určitě ne

**Pokud jste zaškrtl kladnou odpověď u předchozí otázky, přesvědčilo vás to k použití veřejné dopravy**

- Určitě ano
- Spíše ano
- Nevím
- Spíše ne
- Určitě ne

**Odpovězte na následující tvrzení:**

	Určitě ano	Spíše ano	Nevím	Spíše ne	Určitě ne
Množství turistů v Krkonoších mě překvapilo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Místa, která jsem v Krkonoších navštívil mi přišla přeplněná	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Znamé atraktivity (Sněžka, pramen Labe, ...) bych navštívil/a i přes velké množství turistů	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kvůli velkému množství návštěvníků jsem musel/a upravit svoji trasu nebo chování	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Velké množství návštěvníků negativně ovlivnilo moji návštěvu Krkonoš	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## **Kvalita veřejné dopravy**

Jak jste spokojen s počty spojů ve všední dny?

- Zcela spokojen
- Spíše spokojen
- Ani spokojen ani nespokojen
- Spíše nespokojen
- Zcela nespokojen

Jak jste spokojen s počty spojů o víkendu?

- Zcela spokojen
- Spíše spokojen
- Ani spokojen ani nespokojen
- Spíše nespokojen
- Zcela nespokojen

Jaká je podle vás cena jízdného?

- Velmi nízká
- Nízká
- Přiměřená
- Vysoká
- Velmi vysoká

Je podle vás kapacita autobusů dostačující?

- Zcela dostačující
- Spíše dostačující
- Ani dostačující ani nedostačující
- Spíše nedostačující
- Zcela nedostačující

## Parkoviště

Je podle vás kapacita parkovišť v Krkonošských střediscích dostačující?

- Zcela dostačující
- Spíše dostačující
- Ani dostačující ani nedostačující
- Spíše nedostačující
- Zcela nedostačující

Jaká je podle vás cena parkovného?

- Velmi nízká
- Nízká
- Přiměřená
- Vysoká
- Velmi vysoká

Jsou podle vás parkoviště bezpečná? (když označíte zápornou odpověď můžete napsat konkrétní poškození vašeho vozu)

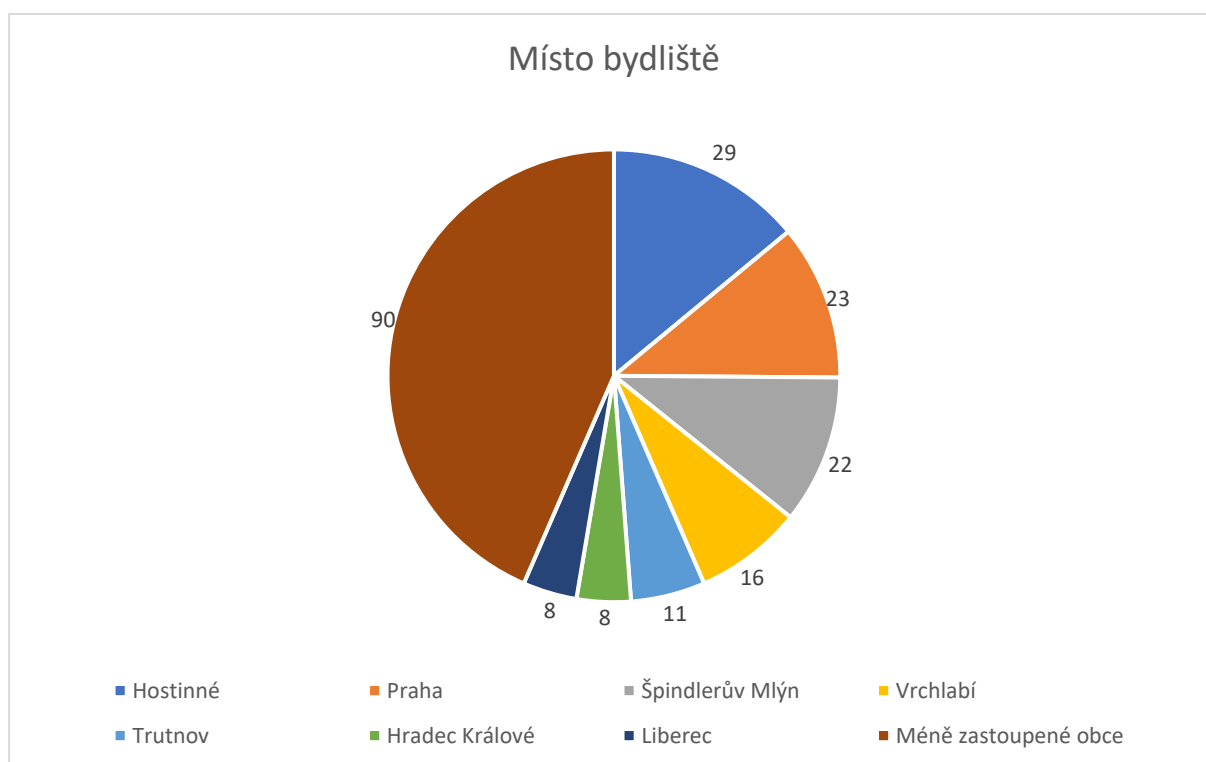
- Zcela bezpečná
- Spíše bezpečná
- Ani bezpečná ani nebezpečná
- Spíše nebezpečná
- Zcela nebezpečná

## 4.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření

Na dotazník mi odpovědělo dohromady 207 lidí, přičemž 66 vyplnilo papírový a 141 elektronický dotazník. Lidé mohli na elektronickou verzi odpovídat 102 dní. Vyplňování nebylo nějak časově omezeno, ale nadpoloviční většina lidí strávila u dotazníku mých upozorňovaných 5–10 minut. Dokonce 68 lidí stihlo dotazník vyplnit do 5 minut. Mým cílem bylo nasbírat alespoň 200 odpovědí a když jsem zaregistroval, že je hranice pokořena, sbírání dat jsem ukončil uzavřením dotazníku.

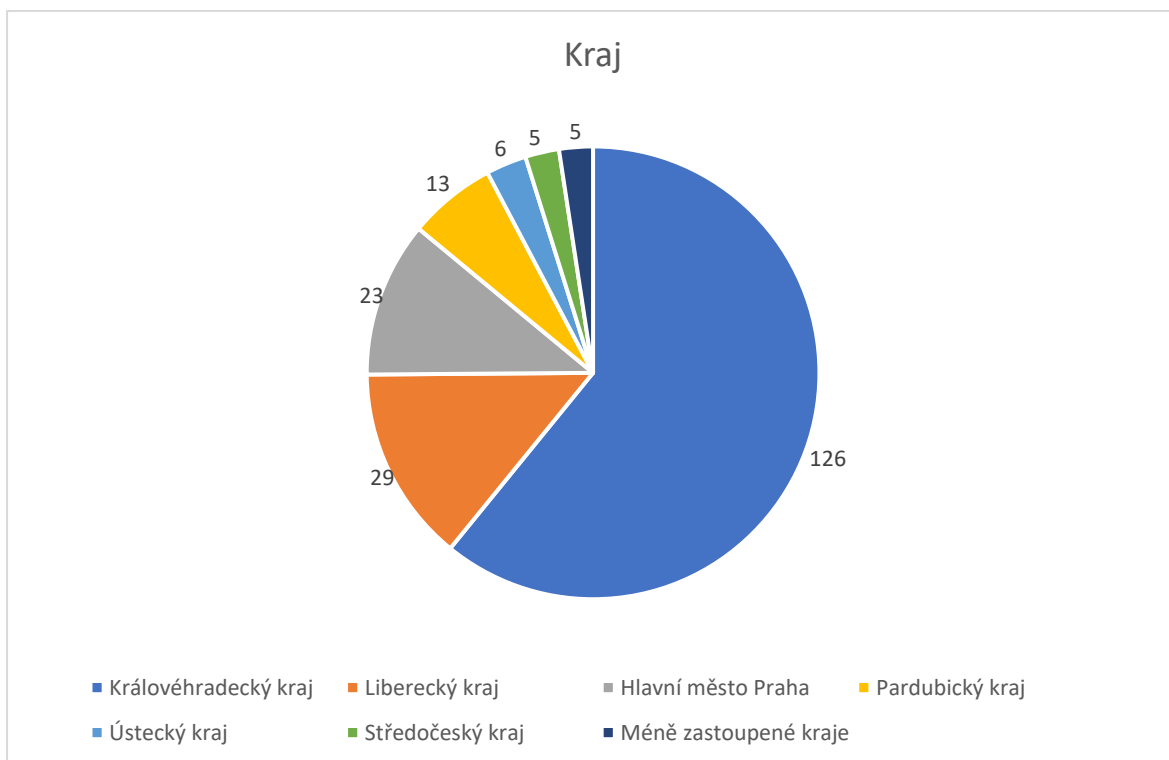
### 4.2.1 Osobní údaje respondentů

Otázka číslo 1 se zaměřila na místo bydliště respondenta. Nejzastoupenějším městem je Hostinné. Velmi to ovlivnil fakt, že jsem narazil na školku, která naplánovala výlet s rodiči. Ti ve většině souhlasili s vyplněním dotazníku, když děti měly pauzu na svačinu. Celkově jsem nasbíral 29 odpovědí od obyvatel z Hostinného přičemž 22 bylo od již zmiňovaných rodičů. Další respondenti měli trvalé bydliště v Praze (23), Špindlerově Mlýně (22), Vrchlabí (16), Trutnově (11), Hradci Králové (8) a v Liberci (8). Zbýlých 90 respondentů bylo z méně zastoupených obcí. Někteří dotázaní nechtěně vytvořily nové druhy odpovědí. To se stalo kvůli překlepům, kdy např. zaspali název obce bez diakritiky či pravopisně nepřesně. Několik respondentů mi dokonce napsalo adresu jejich bydliště. Tyto nepřesnosti jsem posléze manuálně upravil a zkompletoval tak přesný graf.



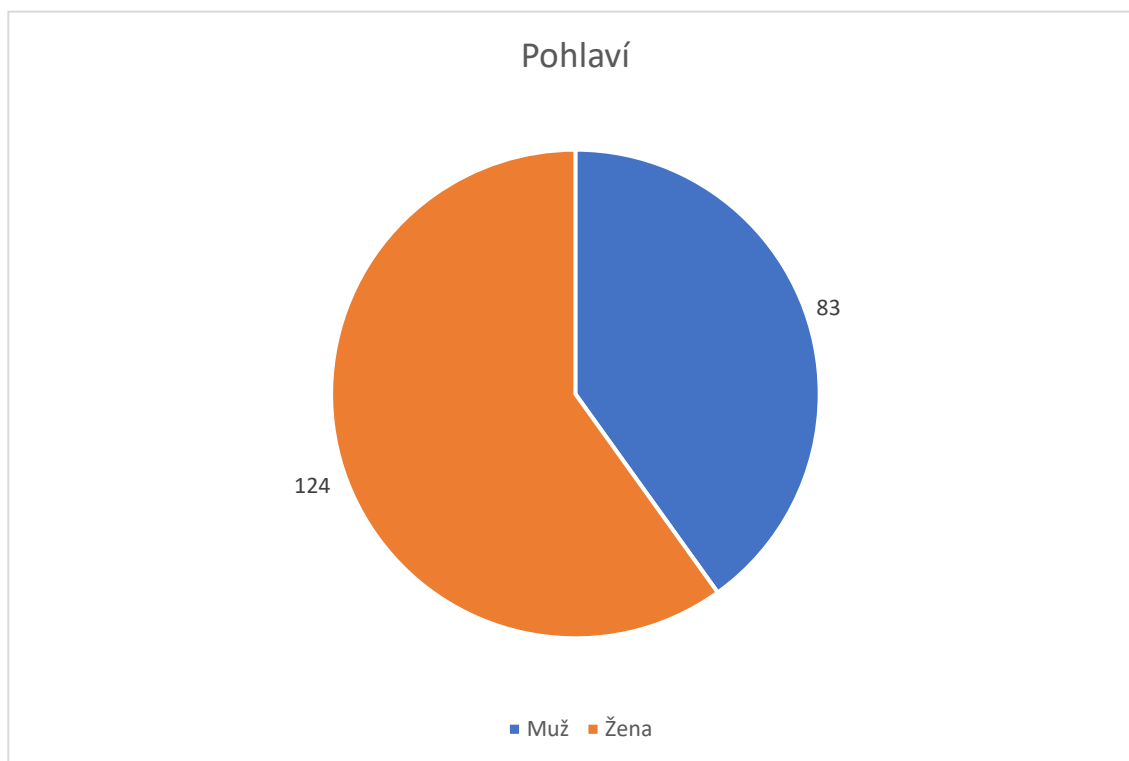
Obrázek 14 Místo bydliště

Trvalá bydliště jsem dále rozčlenil do krajů. Nejvíce zastoupený kraj je Královéhradecký. Z tohoto kraje pochází 126 dotázaných. Liberecký kraj a Hlavní město Praha tvořily víceméně vyrovnané skupiny respondentů. Několik respondentů pochází i z kraje Pardubického, Ústeckého a Středočeského. Cizinci nebyla má cílová skupina, ale narazil jsem v Peci pod Sněžkou na jeden pár, kde jsem získal odpovědi od kazašské slečny, která má trvalé bydliště v Karagandě.



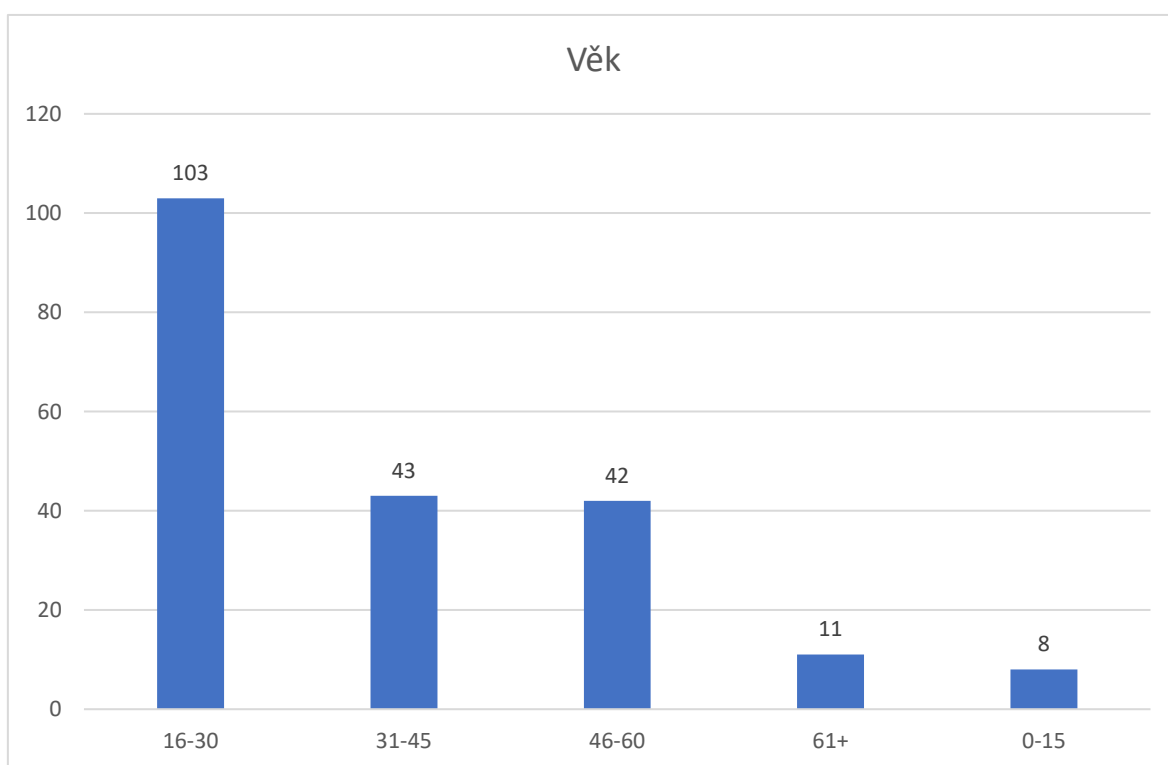
Obrázek 15 Kraj

Druhá otázka se věnovala pohlaví respondentů. Chvíli jsem přemýšlel s přidáním možnosti „Jiné“, ale nakonec jsem od toho upustil, jelikož by si lidé mohli začít dělat legraci a přidávat tam rádobu vtipné komentáře. Tímto rozhodnutím nehaním jiná pohlaví a zastávám názor ať si každý dělá co chce. Na výběr měli tedy respondenti možnosti „Muž“ a „Žena“. Celkem mi odpovědělo 124 žen a 83 mužů. Z toho lze vyvodit, že ženy jsou aktivnější, co se pohybu na horách týče, anebo ochotnější k vyplnění. Snažil jsem se kategorie udržet ve stejném poměru, ale ženy opravdu častěji souhlasily s vyplněním dotazníku.



Obrázek 16 Pohlaví

V pořadí třetí otázka se tázala respondentů na jejich věk. Tázání měli možnost zaškrtnout některou z nabízených odpovědí, kterými byly věkové kategorie 0-15, 16-30, 31-45, 46-60 a 60+. Nejvíce zastoupenou kategorií jsou mladí lidé od 16 do 30 let, kterých bylo dohromady 103. Potkal jsem několik vysokoškolských studentů mého věku, kteří byli velmi chápaví, a protože dotazníkové šetření již v minulosti prováděli s chutí mi pomohli. Další lidé této skupiny byli rodiče, kteří taktéž ve většině byli ochotní dotazník vyplnit. Kategorie 31-45 a 46-60, tedy ekonomicky aktivní lidé, byly vyrovnané skupiny respondentů se 40 odpověďmi. Nejméně zastoupenými byly podle očekávání kategorie nejmladší a nejstarší. To je ovlivněno tím, že není příliš mnoho dětí, které by se zajímaly o vyplňování elektronického dotazníku. Podobné je to i se skupinou 60+. Starší generace není příliš aktivní na internetu navíc lidé s přibývajícím věkem nevyhledávají horskou turistiku z důvodu její náročnosti. Většinu seniorů jsem nacházel v centru města a v jeho okolí. Nakonec se mi ale podařilo pokrýt všechny věkové kategorie od studentů, pracujících až po důchodce.



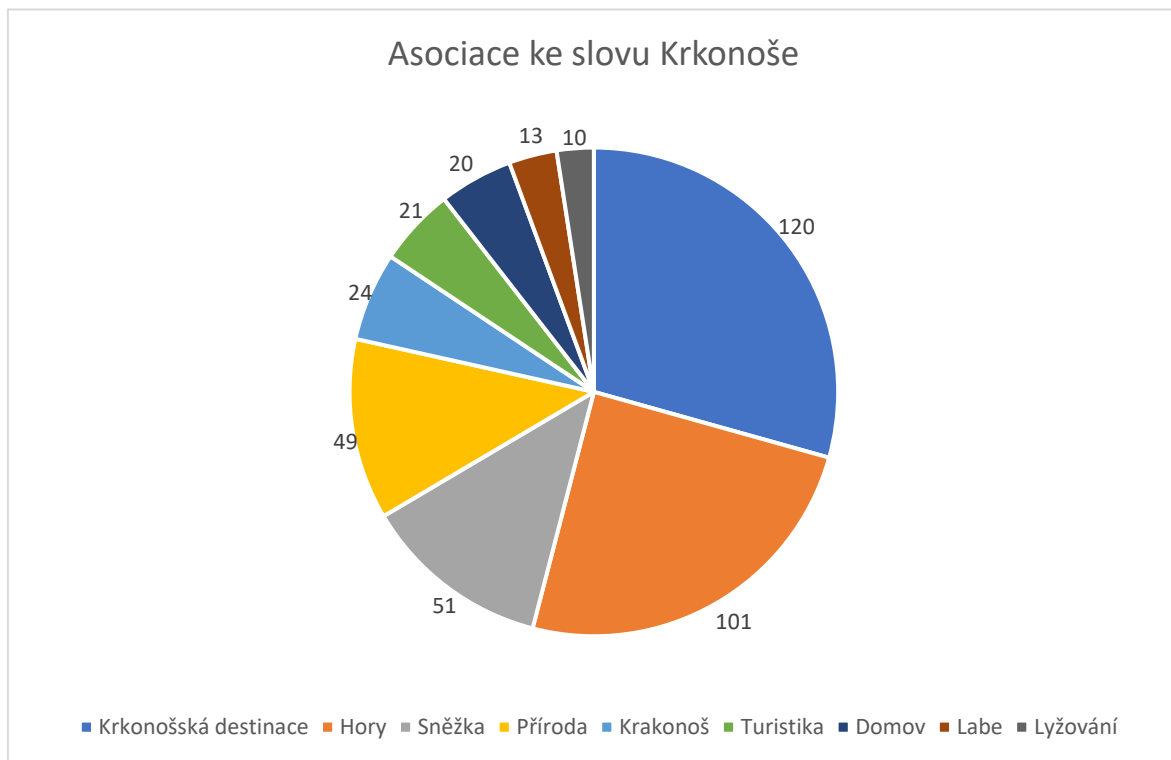
Obrázek 17 Věk



#### 4.2.2 Asociace a střediska

Čtvrtá a pátá otázka byla otevřená a ptal jsem se v nich dotázaných na vlastní názor. První ze zmíněných otázek se zajímala asociací ke slovu „Krkonoše“. Naprostá většina odpovědí byla spojena s přírodou nebo s krkonošskou destinací či střediskem. Jelikož jsem neurčil horní hranici počtu slov, lidé se zde dost často rozepsali a následné filtrování odpovědí bylo velmi náročné. Do grafu jsem zanesl pouze slova, která se vyskytla více než desetkrát. Nejhojněji se vyskytovalo slovo „hory“. V lehkém závěsu byla slova „Sněžka“ a „příroda“. Dalšími asociovanými slovy byly „Krkonoš“, „turistika“, „domov“, „Labe“, „lyžování“.

„Přírodní slova“ byla, kromě zaznamenaných v níže položeném grafu, např: KRNAP, sníh, les, klid, výlet, nejvyšší pohoří, slunce, hořec (symbol národního parku), nebo čistý vzduch. Dle mého názoru je fakt, že si lidé spojují slova Krkonoše a příroda velmi pozitivní. Hezky se mi sledovalo, že respondenti dávali přednost kladům před zápornými věcmi jako přeplnění, neukázněnost turistů či znečištění, nebo vysoké ceny. Samozřejmě i záporných odpovědí nebylo pomálu, ale kladné jednoznačně převažovaly. Lidé také zmiňovali různá místa či města. Mnohokrát se objevily lokality jako Zlaté návrší, Špindlerův Mlýn a jeho městské části, Pec pod Sněžkou s městskými částmi, Labská bouda, Černá hora a mnoho dalších. Velice se mi líbila odpověď jednoho z respondentů, který s radostí popisuje pohledy, jež mu utkvěly v paměti: Panorama Studniční hory, vyšší partie Obřího dolu a "vykukující" Sněžky – při pohledu ze sjezdovky Javor či panorama od Černé hory až po Sněžku při pohledu od čerpací stanice ve Rtyni v Podkrkonoší pod Devíti kříži. Mezi respondenty je i mnoho sportovců, kteří zaznamenávali hlavně zimní sporty jako lyže, běžky, skialpy a sáňky. Nakonec shrnutí této otázky bych vyzdvihl odpovědi, které mi přišli zajímavé: horské pivovary Paroháč z Luční boudy a Trautenberk z Horní Malé Úpy, bernardýn Bohouš (pes na Luční boudě), kulturní dědictví jako roubenky a kyselo (tradiční krkonošská polévka), nebo bájný strážce hor Krakonoš a s ním spojené Krkonošské pohádky.

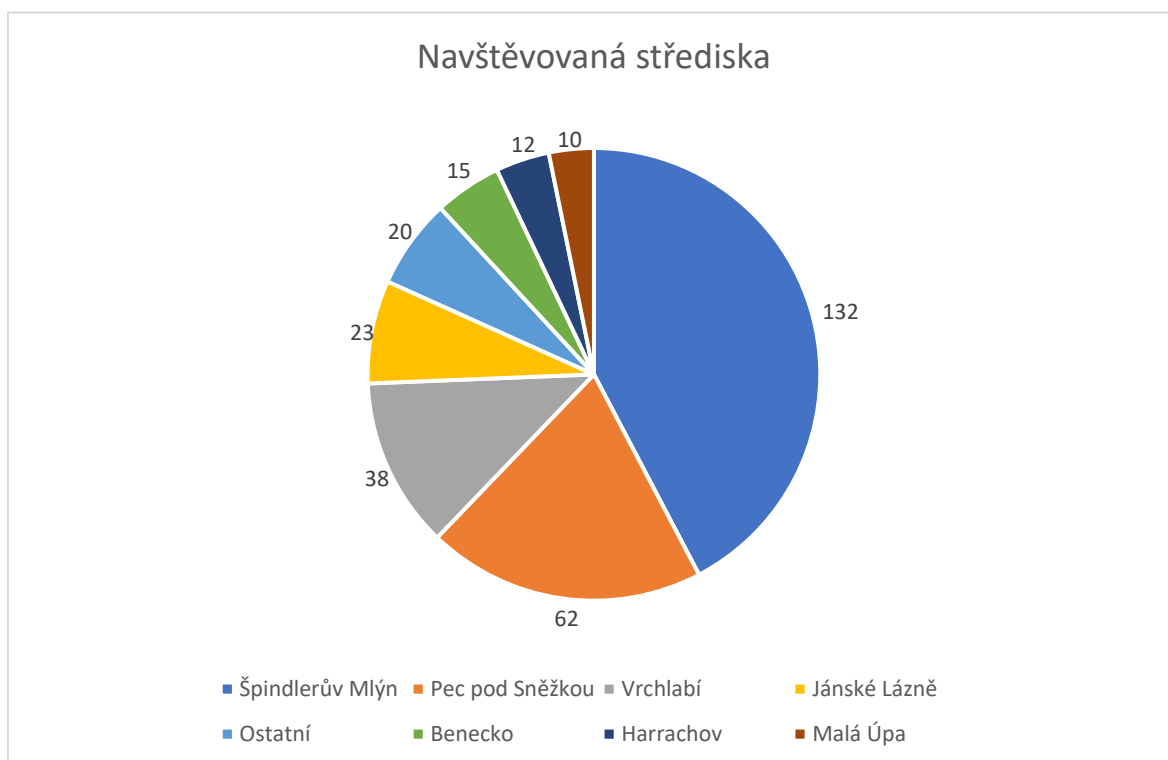


Obrázek 18 Asociace ke slovu Krkonoše

Otázka číslo 5 se zajímala jaká krkonošská střediska respondenti nejvíce navštěvují. Otázka byla otevřená stejně jako předešlá, a tak jsem se opět potýkal s překlepy či chybnou diakritikou. Tázání také dost často zaznamenávali turistické lokality jako hory či zajímavá místa. Nejspíš se jedná o mou chybu, protože jsem měl upozornit, že slovem středisko mám na mysli obec. Nejčastěji zaznamenanou obcí byl Špindlerův Mlýn, který navštěvuje 132 tázaných. To je také umocněno tím, že většina mých výprav se odehrávala právě nad lidově řečeným „Špindlem“. Dalšími více zastoupenými obcemi byla města Pec pod Sněžkou, kterou navštěvuje 62 tázaných a Vrchlabí, kam se rádo vrací 38 respondentů. Respondenti zaznamenali ještě 8 jiných středisek, kterými jsou Janské Lázně, Benecko, Harrachov, Malá Úpa, Mísečky, Svoboda nad Úpou, Rokytnice nad Jizerou a Černý důl.

Rozložení odpovědí vyšlo tak jak jsem předpokládal. Špindlerův Mlýn je dlouhodobě nejnavštěvovanějším krkonošským střediskem, s ideální polohou pro letní túry do hor a s širokou nabídkou zimního vyžití jako jsou lyžařské sjezdovky či běžecké stopy. Vrchlabí velmi profituje ze strategické polohy, protože leží na silnici číslo 14 jenž vede prakticky přes celé krkonošské podhůří. Dále odtud vede jediná přístupová cesta do Špindlerova Mlýnu a zájemci o toto středisko často volí levnější, ale vzdálenější možnost ubytování ve Vrchlabí. Jediná přístupová cesta je vzpjatá i s veřejnou dopravou, a to tak že všechny autobusy směřující do Špindlerova Mlýna mají zastávku na vrchlabském autobusovém nádraží. Sjezdovky pěti z jedenácti zmíněných obcí spadají do SkiResortu ČERNÁ HORA. Konkrétně se jedná o Pec pod Sněžkou, Janské Lázně, Svoboda nad Úpou, Malá Úpa a Černý důl. Všechny tyto obce se nacházejí po obvodu již zmíněné hory a po zakoupení speciální permanentky mohou lyžaři libovolně měnit místa v tomto areálu. Přes Malou Úpu vede silnice II. třídy, které směřuje k hraničnímu přechodu do Polska na Pomezních boudách. Sjezdovky v Horních Mísečkách jsou napojené na Skiareál Špindlerův Mlýn, konkrétně na sjezdovku na Medvědině. Přes Horní Mísečky také vede silnice či turistické stezky směrem k Vrbatově boudě a Zlatému návrší. Harrachov a Rokytnice nad Jizerou jsou střediska nacházející se v západní části Krkonoš a jsou navštěvována především turisty z Liberce a Libereckého kraje. Harrachov je jedním z mála krkonošských středisek kudy vede železnice. Ta vede směrem do Polského města Szklarska Poręba. Dále je tu i silniční přechod a Ski areál Harrachov, který se rozkládá na úbočí Čertovy hory.

Rokytnice nad Jizerou je o něco větší a významnější středisko, než Harrachov čímž je i největším střediskem této části Krkonoš. Rozpíná se v údolí Hutského a Černého potoka. Město se přetransformovalo do moderního horského střediska za posledních 30 let. Bylo postaveno mnoho lanovek, sjezdovek, hotelů atd. To se podepsalo i na zadluženosti obce, která v roce 2014 málem zbankrotovala (Rokytnice 2023).

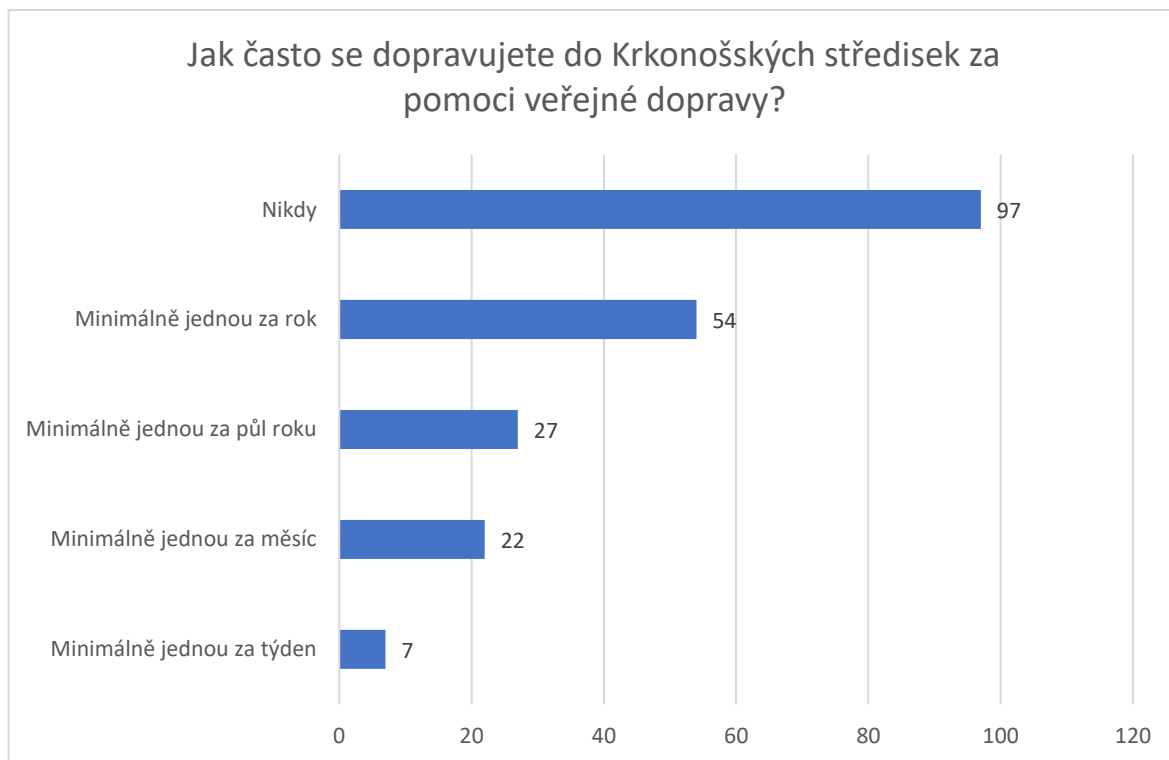


Obrázek 19 Navštěvovaná střediska

#### 4.2.3 Pobyt a doprava v horách

Otázky číslo 6 až 13 jsem zahrnul do podkapitoly s názvem „Pobyt ve středisku“. V této části jsem se vyptával, jak dlouhý byl poslední pobyt, jestli se do hor dopravují za pomoci veřejné dopravy, v jakém ročním období nejraději destinace navštěvují, jak se přesouvají po Krkonoších, zda bylo obtížné najít parkovací místo, a několik dalších otázek. Mým cílem bylo si vytvořit obrázek o turistovi horského střediska a pochopit, jak uvažuje. Samozřejmě nějaký obrázek si člověk vytvoří sám, ale díky dotazníku jsem si některé věci ověřil a některé mě i dost překvapily.

Teď se podrobněji podíváme na otázku s číslem 6. Zde jsem se ptal respondentů, jak často se do Krkonošských středisek dopravují za pomoci veřejné dopravy. Primárním rozdělení bylo na ty co do Krkonoš jezdí za pomoci veřejné dopravy a na ty co veřejnou dopravu nevyužívají. Velmi mě překvapilo, že 97 respondentů označilo odpověď „nikdy“. Vzhledem k tomu, že do Krkonoš jezdí mnoho pravidelných linek autobusu, čekal jsem, že toto číslo bude o poznání nižší. Dalších 110 tázaných uvedlo, že do Krkonošských středisek jezdí minimálně jednou za rok, půl rok, měsíc nebo týden. Z těchto výsledků je možné určit lidi s trvalým bydlištěm ve středisku. Těmi nejspíš bude 29 respondentů co označilo, že se do hor vrací každý týden či měsíc. Samozřejmě se může jednat o milovníky hor, kteří si sem z větších měst jezdí vyčistit hlavu. Skupiny, které jezdí do horských středisek jednou za rok a za půl roku pomocí veřejné dopravy můžeme považovat za turisty ze vzdálenějších míst a větších měst. Ti, co označili odpověď „nikdy“ bych považoval za turisty co se dopravují automobilem či místní obyvatelé, kteří jsou v mnoha ohledech na motorových vozidlech závislí. Větší turistická centra mají samozřejmě širokou nabídku služeb, ale místní obyvatelé nejlépe vědí, že jsou často dražší než v méně vytíženém podhůří. Dále by se sem dali zařadit obyvatelé z okolí jenž do středisek jezdí za prací.



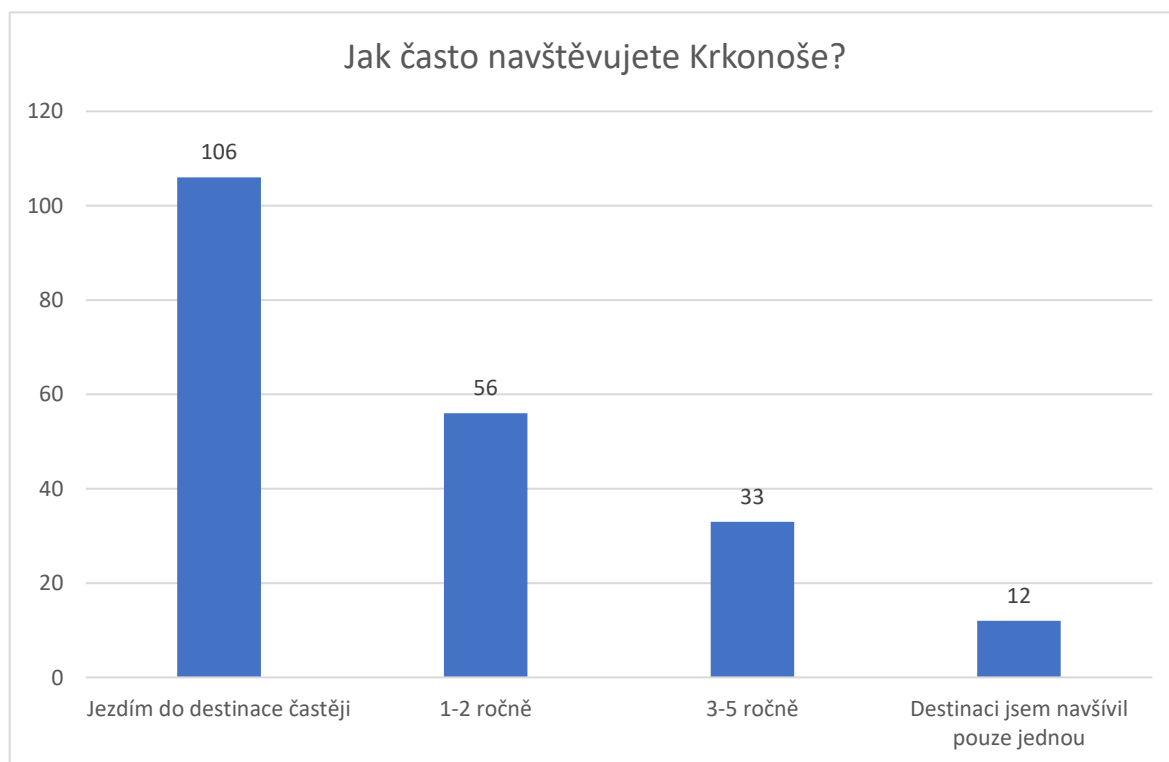
Obrázek 20 Jak často se dopravujete do Krkonošských středisek za pomoci veřejné dopravy?

V pořadí sedmá otázka se věnuje tématu délky posledního pobytu. Jedná se o uzavřenou otázku, kde respondenti měli na výběr z možností 1 den, 2 dny, nebo 3 a více. Nejvíce tázaných, konkrétně 94, bylo naposledy v krkonošských střediskách 3 a více dní. To ve většině zahrnuje prodloužené víkendy, více denní pobyty spojené se státními svátky či týdenní pobyty v období prázdnin. Dále bychom sem mohli zařadit také lidi s trvalým bydlištěm v některém ze středisek. Druhou nejpočetnější odpověď tvoří položka jednoho dne pobytu, kterou vybralo 89 tázaných. Společně s nejpočetnější odpovědí tvoří prakticky vyrovnanou skupinu respondentů. Tuto odpověď vybírali především turisté z nedalekého okolí, kteří nehledají ubytování a po dni stráveném v horách se vrací do vlastního domova. Také by se mohlo jednat o lidi pracující ve středisku, kteří po pracovní době jezdí zpět domů. Nejméně zastoupenou odpovědí je položka „2 dny“, kde označilo možnost pouze 11 % respondentů. Toto se týká víkendových pobytů na jednu noc, nebo jak už jsem zmiňoval některých státních svátků. Např. 5. a 6. července, nebo jiných po sobě jdoucích svátků.



Obrázek 21 Jak dlouho trvá/al váš poslední pobyt?

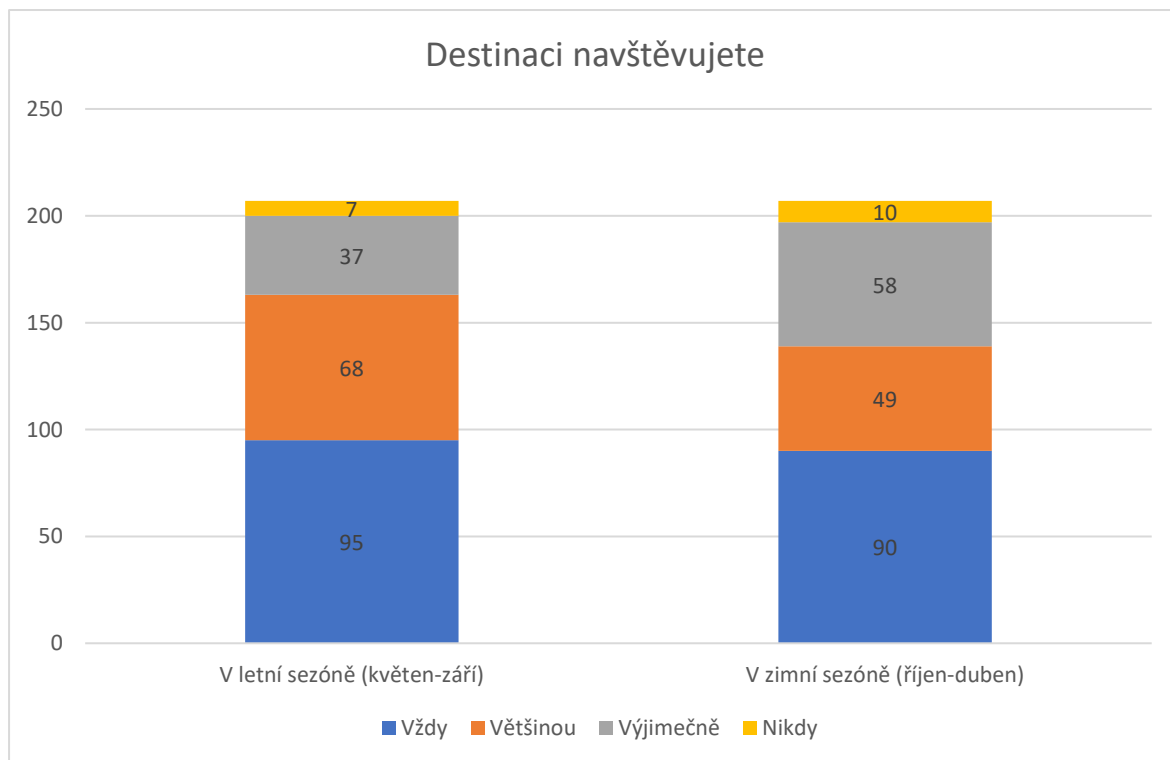
Otázka číslo 8 zjišťovala, jak často respondenti Krkonoše navštěvují. Otázka je uzavřená a respondenti vybírali z těchto možností: Destinaci jsem navštívil pouze jednou, 1-2 ročně, 3-5 ročně, nebo že do destinace jezdí častěji. Nadpoloviční většina 106 tázaných zaznamenala možnost, že do destinace jezdí častěji. Troufl bych si říci, že se jedná především o lidi s trvalým bydlištěm v horském centru, či lidi pracující na horách, nebo o respondenty jenž jsou z většího města a ve středisku mají buď pronajatý nebo, koupený byt/apartmán. Bohatí lidé především z Prahy často investují do nemovitostí, které kupují a posléze pronajímají, nebo je využívají jako své rekreační ubytování. Druhá polovina respondentů se rozptýlila mezi odpovědi 1-2 ročně, 3-5 ročně a že navštívili destinaci pouze jednou. Všechny tři skupiny bych označil za turisty. Někteří mohou být milovníky přírody a jezdí do Krkonoš až 5x ročně. Další zase příležitostně vyrážejí na horské túry, nebo využívají místní služby jako wellness, kterých zde není pomálu. Pouze 12 respondentů označilo odpověď, že v Krkonoších byli pouze jednou. Pět z nich mi vyplňovalo dotazník u Luční boudy a opravdu byli v Krkonoších poprvé.



Obrázek 22 Jak často navštěvujete Krkonoše?

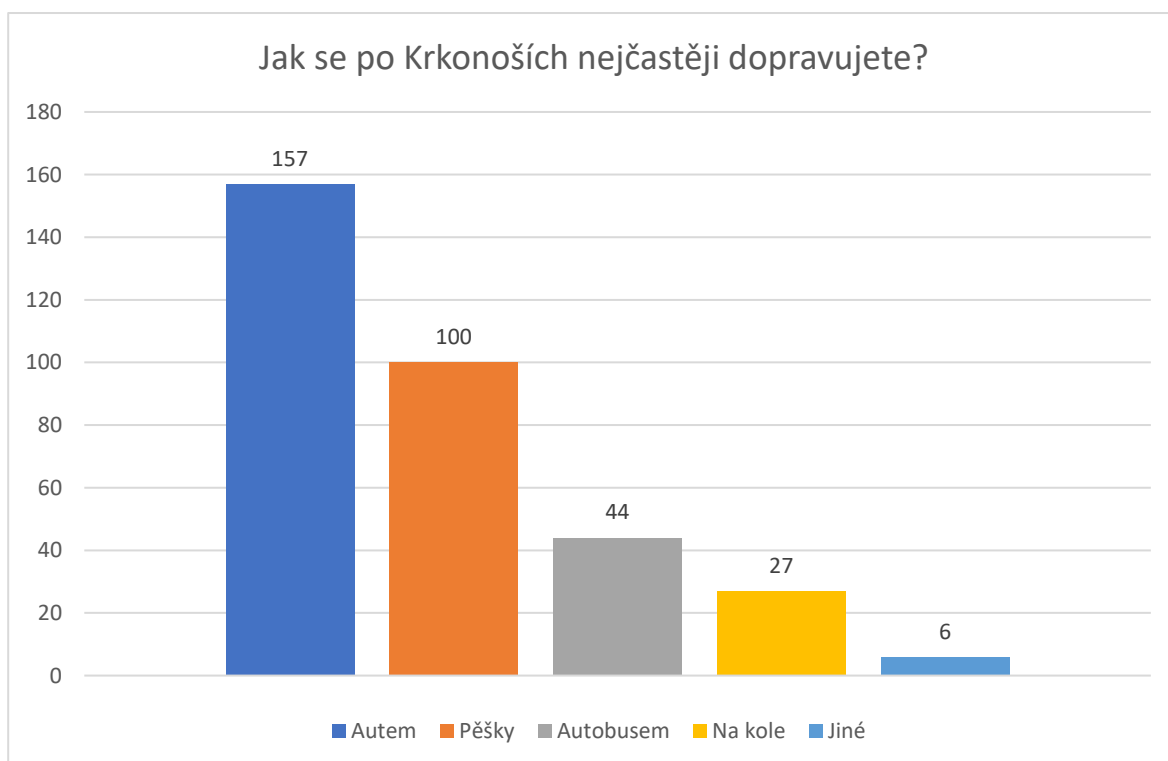


Devátá otázka se tázala respondentů na období, kdy nejčastěji do Krkonoš dojíždí. V dotazníku jsem použil matici s jednou možnou odpovědí na každém řádku. Tázání k obdobím „letní sezona“ a „zimní sezona“ přiřazovali odpovědi: vždy, většinou, výjimečně a nikdy. Mým plánem bylo, aby respondenti označovali odpověď „vždy“ u jedné sezony a „nikdy“ u druhé. To samé platí s možnostmi „většinou“ a „výjimečně“. Odpovědi „vždy“ a „většinou“ značí větší náklonnost. Na druhou stranu „výjimečně“ a „nikdy“ spíše vyznívají záporně. Z níže položeného grafu lze vyčíst lehkou převahu u návštěvnosti letní sezony. Dohromady 163 respondentů navštěvuje Krkonošské destinace hlavně v létě. O 24 tázaných méně dává přednost sezoně zimní. Zkusíme si porovnat některé z faktorů proč by tomu tak je. Prvním faktor je rozhodně cena. V letní sezoně, tedy od května do září, turista platí za dopravu (autobus, lanovka), popř. za občerstvení, které není nutností. Ubytování je oproti sezoně zimní také levnější. Dále v tomto období jsou delší dny a člověk tak za jeden den stihne více aktivit či delší turistické trasy. V neposlední řadě děti mají prázdniny a výlety do hor lákají nejednu sportovně založenou rodinu. Zimní sezona, tedy od října do dubna, je podstatně nákladnější. Nejlevnější ubytování bývá až o jednu čtvrtinu dražší než v létě (booking.com, 2023). Nyní se přesuneme k největšímu lákadlu krkonošských středisek, kterými jsou lyžařské sjezdovky. Někdo by mohl namítnout, že běžkování je bezplatné. To je pravda, ale lyže jsou pohodlnější a spoustu lidem běžky prostě nevyhovují kvůli nestabilitě, a především větší fyzické náročnosti. Jak už jsem zmiňoval v Krkonoších se nachází nejnavštěvovanější horské centrum Špindlerův Mlýn a největší SkiResort – Černá hora. V posledních letech, ale ceny permanentek raketově vzrostly a začínají se přibližovat cenám v alpských oblastech. Naše hory v porovnání s Alpami nenabízejí takové podmínky, a proto lidé čím dál tím víc dojíždějí raději např. do Rakouska. Jiní lidé třeba upřednostňují méně vytížené skiareály např. upřednostňují Vrchlabí před Špindlerovým Mlýnem.



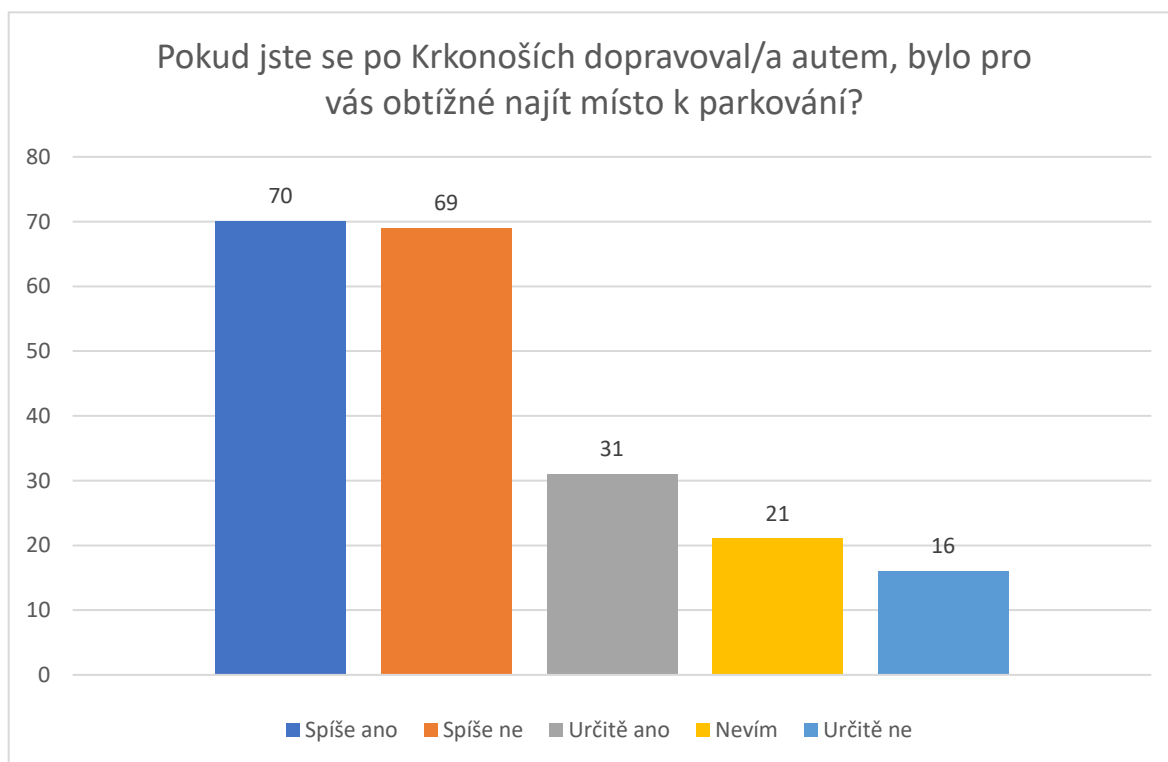
Obrázek 23 V jaké sezóně navštěvujete destinaci

Otázka s číslem 10 vyzvídala, jak se respondenti po Krkonoších dopravují. Otázka je uzavřená, ale tázaní si mohli vybrat jednu nebo více možností. Na výběr měli z možností: automobil, autobus, kolo, pěšky a jiné, kam měli respondenti možnost poznamenat další dopravní prostředek, který jsem neuvedl. Dopravní prostředek, který respondenti nejhojněji využívají je automobil, který poznamenalo 157 z nich. Automobil mohou používat místní lidé, respondenti pracující ve středisku, nebo i turisté, kteří se přesouvají či přibližují k některým z lákavých míst. Upřímně jsem doufal, toto číslo bude o poznání nižší, ale realita je jiná. Zbylé možnosti bych přiřadil k turistům, kteří pomocí dopravních prostředků pokusili popsat některou ze svých tras. Chůze pěšky je asi nejrozšířenějším způsobem dopravy ve vyšších oblastech hor. Správa národního parku zakazuje pohyb na kole na určitých místech či stezkách a podle *zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny je na území národních parků mimo zastavěná území obcí a zastavitelné plochy obcí zakázáno vjíždět a setrvávat s motorovými vozidly a obytnými přívěsy mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená orgánem ochrany přírody.* (KRNAP 2023). Proto na vrcholcích hor prakticky žádná motorová vozidla nepotkáme. Autobusy jsou závislé na upravované komunikaci a jezdí po předepsaných trasách. V zimě po střediskách jezdí skibusy, které bývají zdarma a rozváží většinou lyžaře po skončení provozu lanovek zpět na ubytování. Kola jsou na silnicích a místních komunikacích povolena, ale mimo ně mohou cyklisté jezdit pouze po cyklostezkách. V kolonce „jiné“ se objevilo hned několik dopravních prostředků, které jsem nezahrnul do možností. Jmenovitě to jsou lyže, běžky, skialpové lyže, koloběžka a vlak. Vlak je záležitostí především západní části pohoří a podhůří Krkonoš.



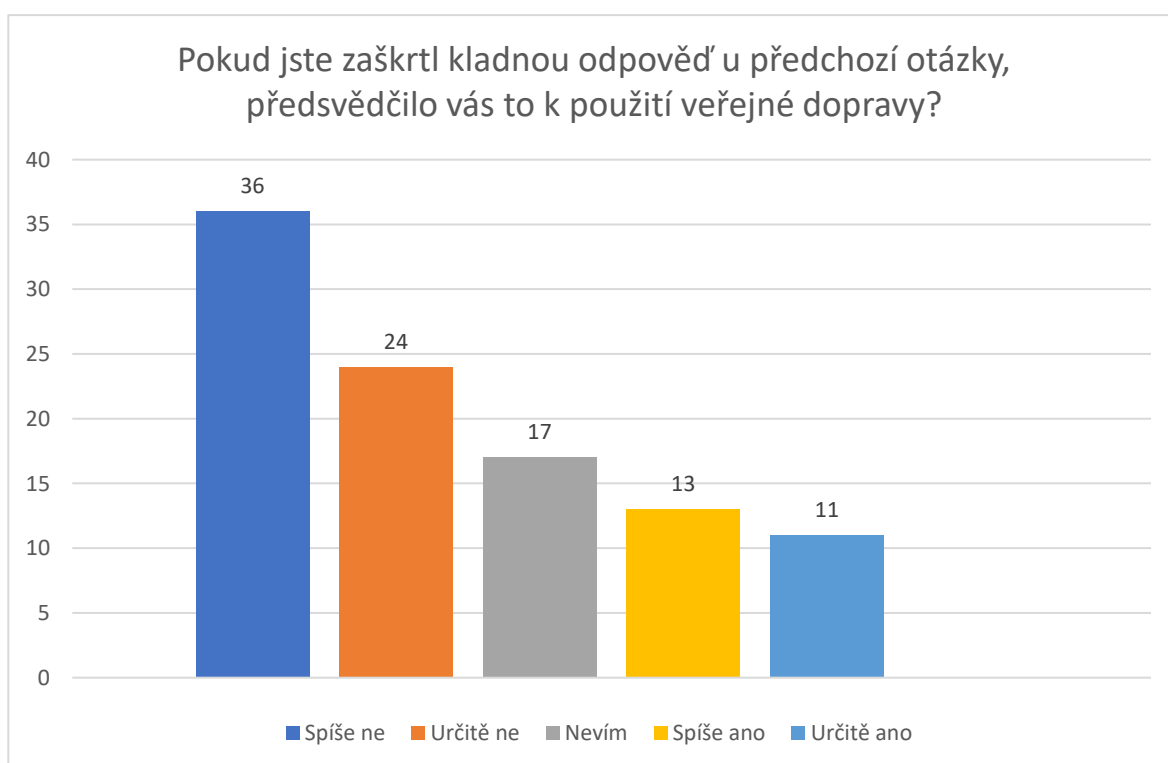
Obrázek 24 Jak se po Krkonoších nejčastěji dopravujete?

Jedenáctá otázka se zajímala o situaci parkovacích míst. Respondentům byla předložena otázka: Pokud jste se po Krkonoších dopravoval/a autem, bylo pro Vás obtížné najít místo k parkování? Po sečtení kladných a záporných odpovědí mi vyšlo, že 101 respondentů mělo problém s nalezením parkovacího místa a 85 tázaných podobné problémy nemělo. Dalších 25 si nevzpomnělo, a tak označili odpověď „nevím“.



Obrázek 25 Pokud jste se po Krkonoších dopravoval/a autem, bylo pro vás obtížné najít místo k parkování?

Následující otázka č. 12 plynule navazuje a zajímá se, zda ty, kteří označili kladnou odpověď (měl/a jsem problém najít parkovací místo), to přesvědčilo k použití veřejné dopravy. Velice mě zaskočilo, že necelých 60 % tázaných to k využití veřejné dopravy nepřesvědčilo a tím pádem dále jezdí do horských středisek autem a mají stále ty samé problémy s hledáním parkovacích míst. Samozřejmě chápu, že cestování automobilem je pohodlnější, a že člověk nemusí nikterak svou trasu upravovat na základě brzkého odjezdu autobusu. Asi jsem na tuto problematiku hleděl skrze „růžové brýle“ a doufal že bude více lidí, kteří na veřejnou dopravu přistoupili. Pouze 23 % od osobních automobilů upustilo a začalo používat veřejnou dopravu, která je velmi frekventovaná.

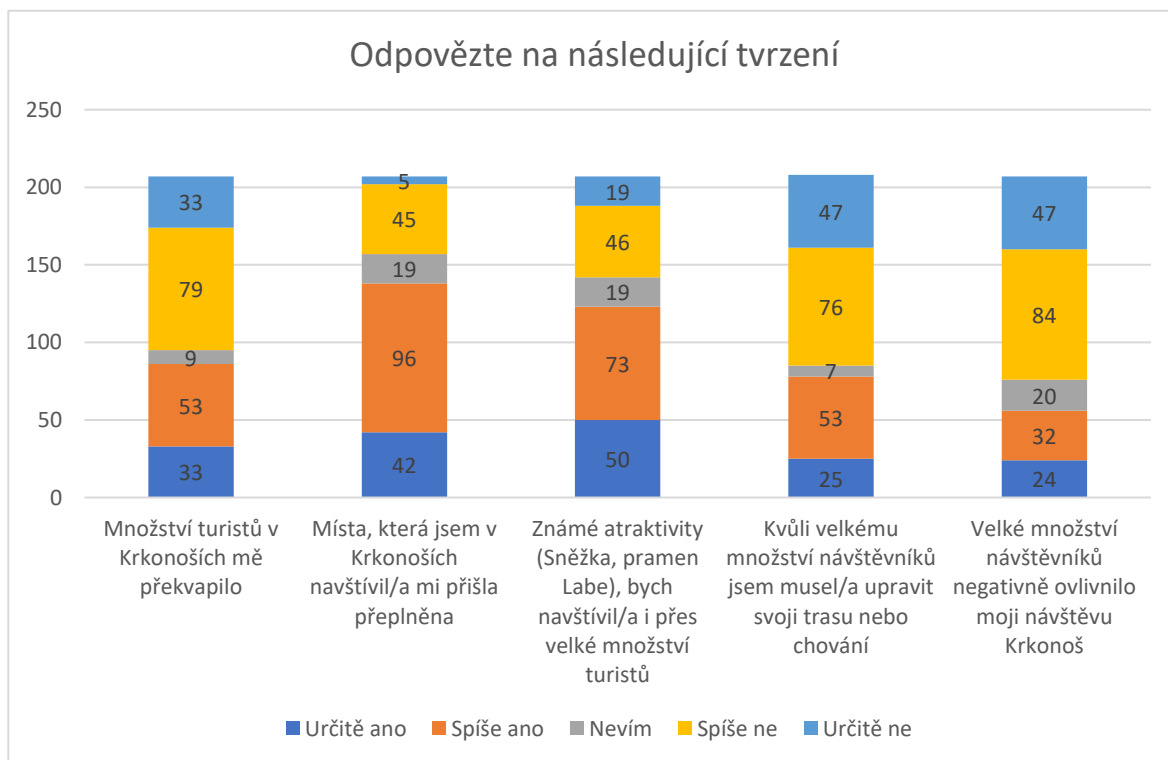


Obrázek 26 Pokud jste zaškrtl kladnou odpověď u předchozí otázky, přesvědčilo vás to k použití veřejné dopravy?

Otázka číslo 13 využívá matici, kde tázaný vyplňuje vždy jednu odpověď v každém řádku. V této otázce jsem se ptal na vlastní názor respondentů k různým otázkám souvisejícím s overturismem. Tázaný mohl odpovědět zaškrtnutím jedné z pěti možností: Určitě ano, Spíše ano, Nevím, Spíše ne, Určitě ne.

První podotázka zněla: Množství turistů v Krkonoších mě překvapilo. Poměr zaskočených a nepřekvapených bylo zhruba 4/5. Přeplnění Krkonoš není nová záležitost, ale od pandemie Covid-19 až doposud se zájem o „domácí“ hory rapidně zvýšil. Samozřejmě to podporuje ekonomiku horských měst, ale více lidí znamená i větší počet neukázněných turistů, kteří nejsou obeznámeni s návštěvnickým řádem národního parku. Druhá podotázka zjišťovala, zda turistům připadala místa, která v Krkonoších navštívili přeplněná. Zde už můžeme pozorovat citelnou převahu jednoho názoru. Dohromady 138 tázaných zaznamenalo odpověď „určitě ano“ či „spíše ano“. To jen potvrzuje mé dřívější tvrzení o nárůstu počtu turistů. V pořadí třetí podotázka zohledňovala chuť navštívit známé atraktivity i přes velký počet turistů. Na mysli jsem největší lákadla jako jsou Sněžka, pramen Labe, Zlaté návrší, Černá hora a další. Nadpoloviční většina 123 respondentů tvrdí, že i přes velký počet turistů by tato místa navštívila. Dost často jde hlavně o cestu než o samotný cíl. Ideálním časem, kdy jít turisticky vytiženým místům je šestá hodina odpolední. Ubytování turistů jsou v této době na večeri v hotelu a místa jako Zlaté návrší a pramen Labe jsou v podstatě liduprázdná. V případě Sněžky je to obtížnější, a to především z důvodu lanové dráhy. Ta umožňuje prakticky všem podívat se na vrchol naší nejvyšší hory, a proto je ze všech turistických lákadel nejvytiženější. Lanovka jezdí do 19:00 a poté se vrchol uklidní. Velmi zajímavé je, že 65 respondentů by na přeplněná místa spíše nebo určitě nevyrazilo. Řekl bych, že se jedná buď o místní obyvatele, nebo o zkušené turisty, kteří už s nejznámějšími místy měli tu čest a upřednostní proto méně známá nebo vytižená místa. Čtvrtá podotázka zněla: Kvůli velkému množství návštěvníků jsem musel/a upravit svou trasu nebo chování. Více než polovina respondentů odpověděla „spíše ne“ nebo „určitě ne“. Tento výsledek beru jako pozitivní, protože je to nejspíš negativně nepoznamenalo a v budoucnu se budou chtít zpět do Krkonoš vrátit. Na druhou stranu 78 respondentů negativně ovlivnilo velké množství návštěvníků. Ať už narazili na neukázněné turisty, větší míru znečištění, nebo se nedostali na místo kde se chtěli vyfotit např. studánka pramenu Labe. Nemyslím si, že negativní pocity ovlivní možnost budoucí návštěvy, ale i to je samozřejmě možné.

Poslední pátá podotázka se tázala, zda velké množství návštěvníků negativně ovlivnilo návštěvu Krkonoš respondentů. Celkem 131 tázaných nebylo negativně poznamenáno. Na druhou stranu 56 respondentů označilo možnosti „spíše ano“ či „určitě ano“, takže byli negativně ovlivněni velkým počtem turistů.



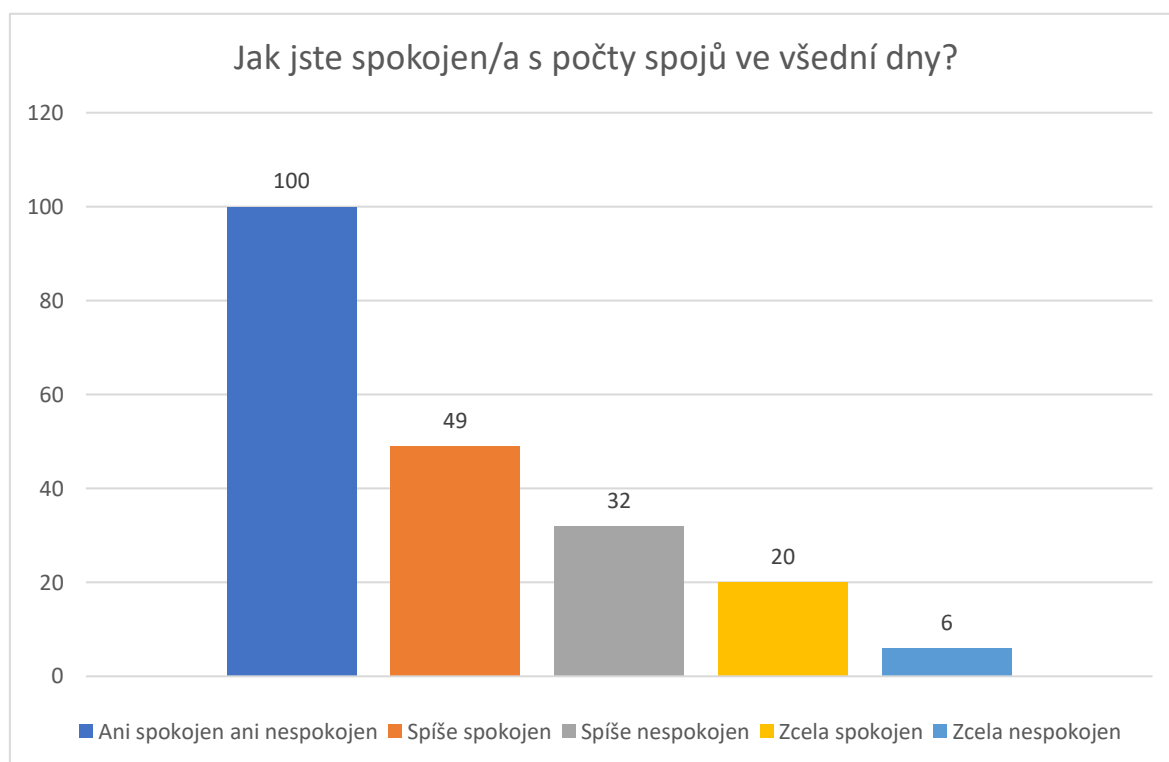
Obrázek 27 Odpovězte na následující tvrzení



#### 4.2.4 Kvalita veřejné dopravy

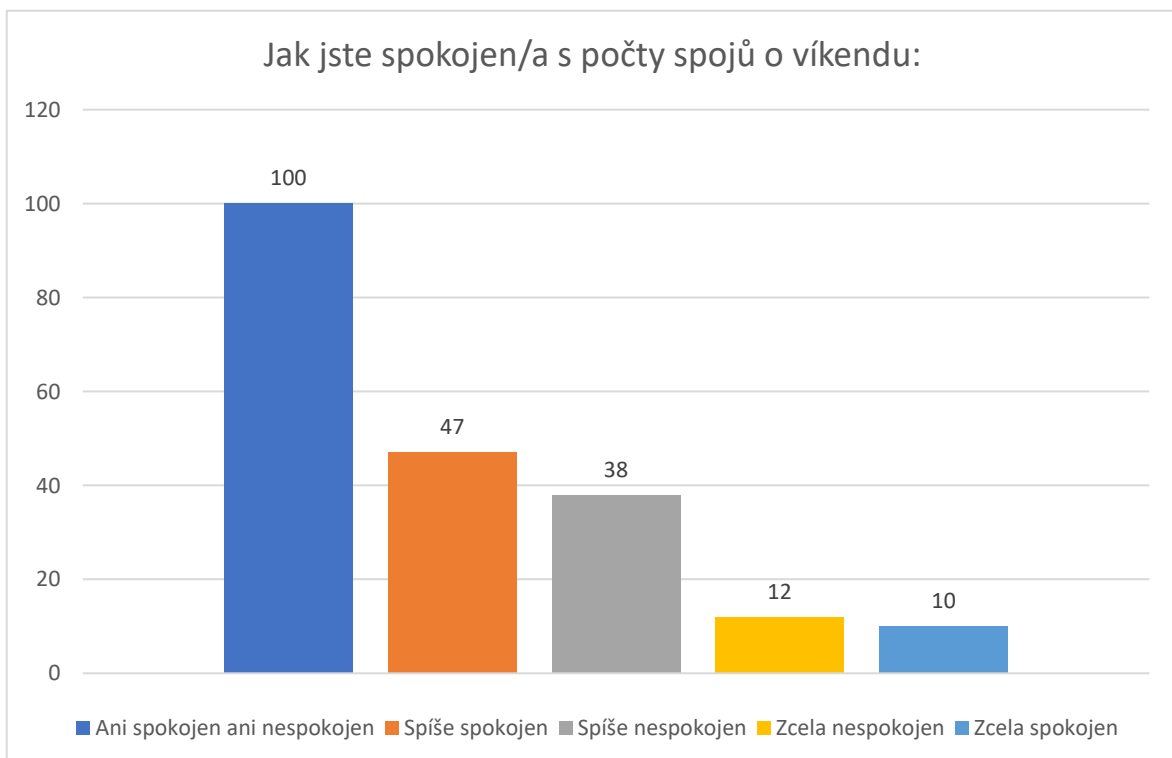
Otázky číslo 14 až 17 se zajímají o názor dotázaných ohledně veřejné dopravy. Jestli jsou spokojeni s počty spojů ve všední dny a o víkendech, cenou jízdného, nebo kapacitou vozidel. Otázky jsou uzavřené a respondenti vybírali vždy jednu z možností: Zcela dostačující, Spíše dostačující, Ani dostačující ani nedostačující, Spíše nedostačující, Zcela nedostačující.

Čtrnáctá otázka se zajímá, jak jsou respondenti spokojeni s počty spojů veřejné dopravy ve všední dny. Nevím, zda jsem otázku položil nějak nesrozumitelně, ale 100 tázaných nebylo ani spokojeno ani nespokojeno. V dalších kategoriích můžeme vyčíst, že lidé jsou spíše spokojeni, protože kladně odpovědělo 69 tázaných a záporně pouze 38. Ve všední dny jezdí pochopitelně méně linek, protože nejvíce lidí přijíždí o víkendech.



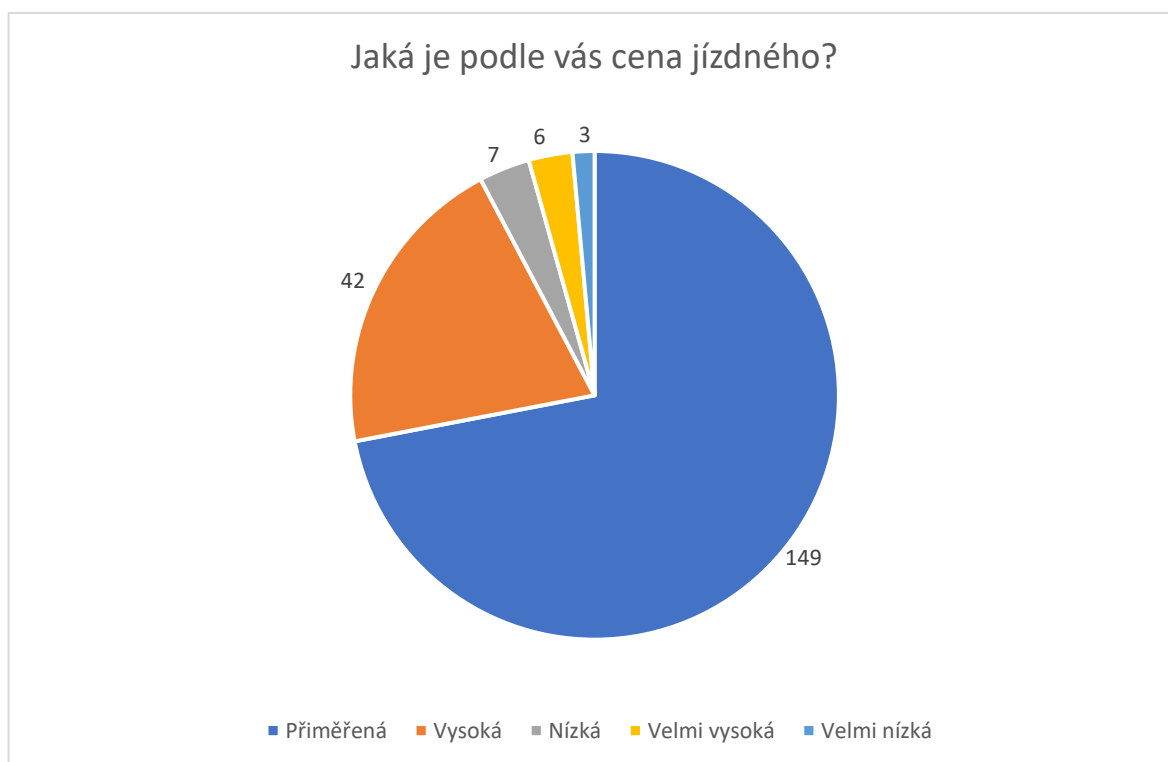
Obrázek 28 Jak jste spokojen/a s počty spojů ve všední dny?

Otázka s číslem 15 je velmi obdobná jako předešlá a ptá se na spokojenost s počty spojů o víkendech. Výsledky jsou taktéž velmi podobné. Opět 100 respondentů označilo odpověď „ani spokojen ani nespokojen“ a to možná proto, že až tolik veřejnou dopravu nevyužívají. Oproti předešlé otázce jsou skupiny respondentů vyrovnanější. Pozitivně se vyjádřilo 57 tázaných a negativně 50. Lidé si velmi často vybírají víkendy, které jsou atraktivní z důvodu volného pátku, nebo hezké předpovědi počasí. Tyto úmysly má však více lidí, a tak jsou mnozí naštvaní, že si např. nesednou v autobusu nebo se dokonce nevejdou.



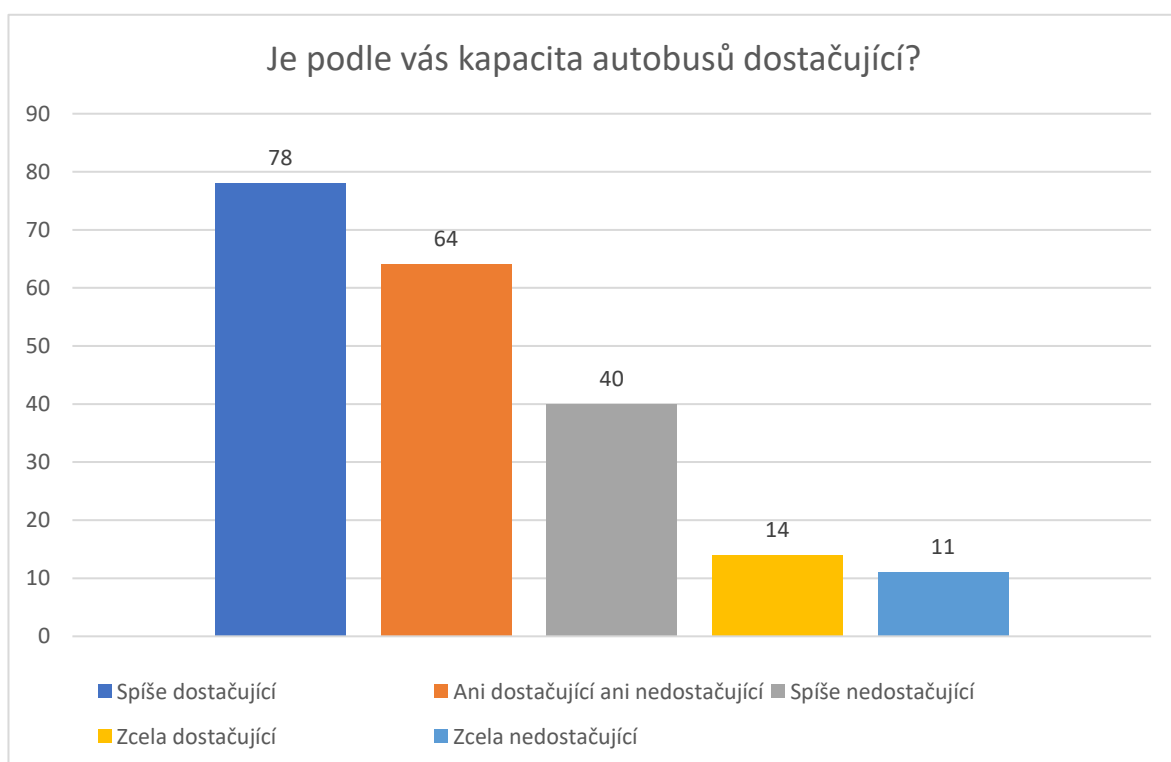
Obrázek 29 Jak jste spokojen/a s počty spojů o víkendu

V pořadí 16. otázka se ptala na názor respondentů ohledně ceny jízdného. Tázání odpovídali označením jedné z těchto možností: Velmi vysoká, Vysoká, Přiměřená, Nízká, Velmi nízká. Dohromady 149 respondentů si myslí že cena jízdného je přiměřená. Ostatní respondenti zastávali názor drahoty a označili položku „Vysoká“. Když se podíváme na ceny jízdného na příkladě Špindlerova Mlýna tak zjistíme, že jízdenka na MHD stojí 10,- Kč pro dospělého a 5,- Kč pro děti do 15 let a seniory starší 65 let. Toto platí pro MHD jezdící po městských částem. Další linka jezdí směrem na Špindlerovu boudu, která je vzdálená 12 km od města a nachází se o 500 metrů nad mořem výše. Tato jízda vychází na 50,- Kč pro každého.



Obrázek 30 Jaká je podle vás cena jízdného?

Poslední otázkou této podkapitoly je otázka č. 17. Ta se ptá, zda je podle respondentů, kapacita autobusů dostačující. Většina tázaných, konkrétně 92, je s kapacitou spokojena. Dalších 64 respondentů byla v tomto stanovisku neutrální a označili odpověď „Ani dostačující a nedostačující“. Zbýlých 51 tázaných se situací ohledně kapacity autobusů spokojeno není. To může být zapříčiněno negativní zkušeností, především ze zimního období. Po 16. hodině odpolední se zastavují lanovky a obrovské množství lidí míří na autobusové zastávky, kde čekají na skibus. Prakticky nikdy se všichni nevejdou do jednoho autobusu, a ti kteří zůstávají venku musí čekat dalších 15 minut na následující spoj. Města to v posledních letech řeší i vysláním 2 autobusů v již zmiňovanou hodinu, ale mnohdy ani to nestačí.

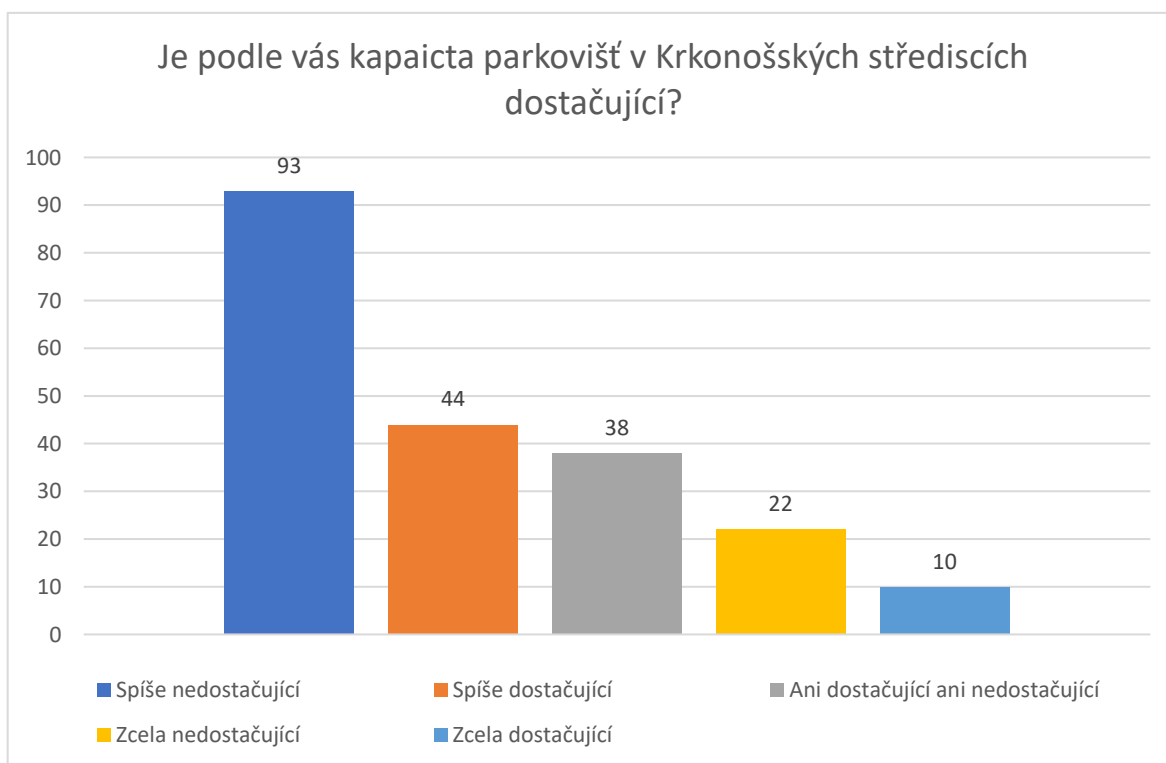


Obrázek 31 Je podle vás kapacita autobusů dostačující?

#### 4.2.5 Parkoviště

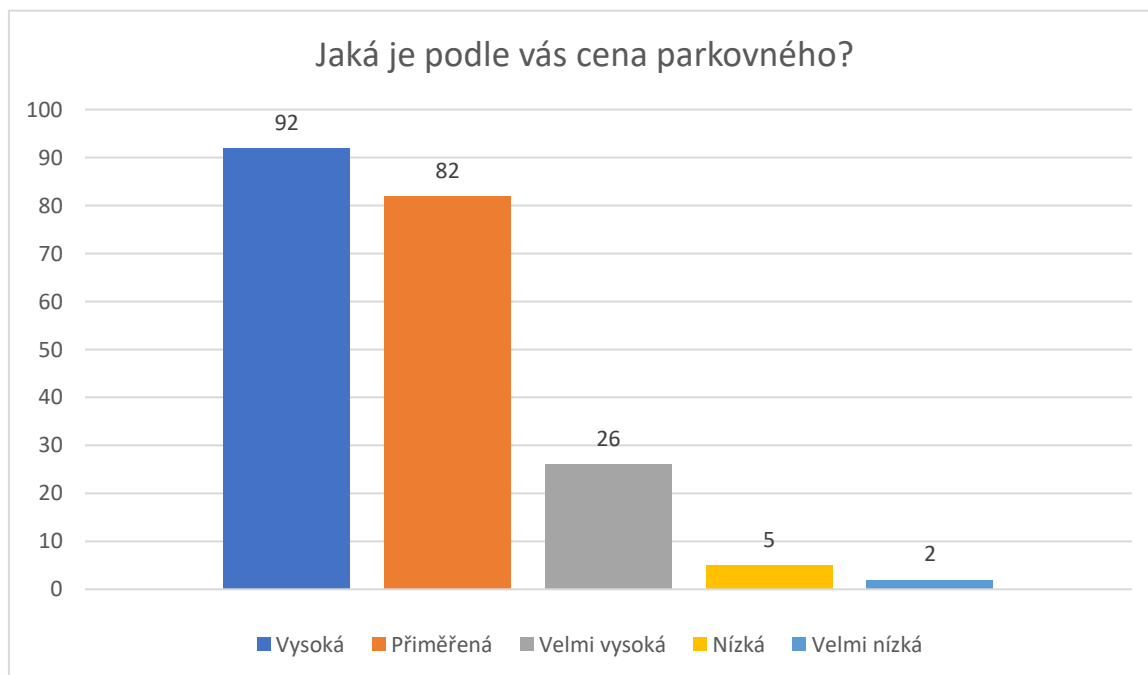
V následujících čtyřech otázkách se pokusíme shrnout názor respondentů na kapacitu, cenu a bezpečnost parkovišť. Otázky č. 18 až 20 jsou uzavřené a vyplňující odpovídají na obdobné otázky jako doposud. Poslední otázka je otevřená a respondent, který poznamená, že parkoviště jsou nebezpečná má možnost sdělit jaká poškození na svém vozidle našel, nebo zda mu byl vůz dokonce odcizen.

V 18. otázce se tedy blíže podíváme na názory respondentů ohledně kapacity parkovišť. Více než polovina respondentů označila kapacitu jako nedostačující. Toto mě nutí vrátit se k otázce č. 12 a připomenout, že více než polovina lidí nebyla ochotna přistoupit k použití veřejné dopravy navzdory tomu, že zdlouhavě hledali místo k parkování. Stavba nových parkovacích ploch či dokonce parkovacích domů, zabírá prostor přírodě, za kterou většina návštěvníků jezdí. Tento fakt si můžeme demonstrovat u města Pec pod Sněžkou. Na konci roku 2020 zde bylo vybudován velký parkovací dům. Peci to samozřejmě velmi ulevilo, co se dopravní situace týče, ale jedná se obrovský betonový komplex v srdci národního parku. Po 115 tázaných, kteří nejsou spokojeni tu máme pouze 54 respondentů jenž spokojeni jsou. Dalších 38 uvedlo neutrální odpověď „Ani dostačují a nedostačující“.



Obrázek 32 Je podle vás kapacita parkovišť v Krkonošských střediscích dostačující?

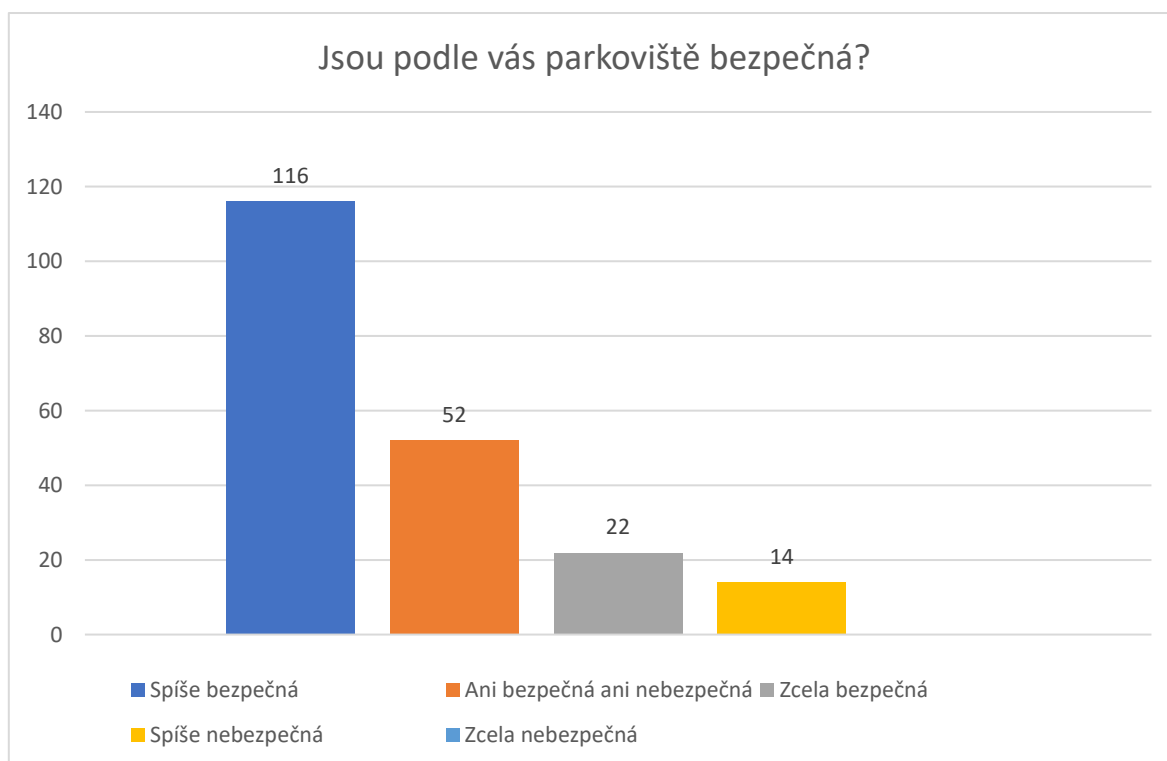
Jaká je podle vás cena parkovného? Takto zní devatenáctá otázka. Respondenti měli na výběr z 5 možností, které se týkaly výšky ceny. Naprostá většině se zdá se ceny jsou vysoké, protože 118 respondentů označilo odpovědi „vysoká“ nebo „velmi vysoká“. Dalších 82 zastává názor, že ceny jsou přiměřené lokalitě a vytíženosti. Zajímavé mi přišlo, že pouze 7 tázaných označilo odpovědi „nízká“ nebo „velmi nízká“. I když z této otázky můžeme vyvodit jasný závěr, že lidé nejsou spokojeni s drahými parkovišti. Stále jim dopravci KAD a BusLine nabízí kvalitní veřejnou dopravu, kterou nejsou ochotni využít.



Obrázek 33 Jaká je podle vás cena parkovného?

Poslední dvě otázky pozorují téma bezpečnosti parkovišť. Respondenti byli tázáni na otázku: Jsou podle vás parkoviště bezpečná? Naprostá většina 138 respondentů si myslí, že parkoviště jsou zcela bezpečná nebo spíše bezpečná. To je samozřejmě pochvala pro horská centra, které mívají zabudovaný kamerový systém, či je zde zaměstnán hlídač. Velké pozitivum je že pouze 17 tázaných není spokojeno s bezpečností. Toto je nejspíš ovlivněno negativními zkušenostmi, kdy tázaný našel své auto nějak drobně poškozené. Dalších 52 respondentů si buď nevzpomnělo, nebo si nebyli jisti a označili odpověď „Ani bezpečná ani nebezpečná“.

Otázka č. 21 je poslední z celého dotazníku. Jedná se o otevřenou otázku a respondent, který poznamená, že parkoviště jsou nebezpečná má možnost sdělit jaká poškození na svém vozidle našel, nebo zda mu byl vůz dokonce odcizen. Na tuto otázku jsem obdržel 11 odpovědí. Pár respondentů označilo parkoviště za nebezpečná z důvodu nakloněné roviny, či malého počtu hlídačů. Dále se především jednalo o drobná poškození. Jako např. odřený lak nebo promáčknuté plechy. Někteří měli více než drobná poškození jako uražené zrcátko a uražená „vana“ o pařez v trávě. Jedna respondentka prostor otevřené otázky využila, aby sdělila svůj názor na parkoviště. Naprosto s ní souhlasím, a proto sem její komentář zmíním: Kapacitu parkovišť pro jednodenní návštěvníky bych rozhodně již nenavyšovala, neboť se turisté již nemají do hor ani kam vejít... Líbí se mi model "omezený počet návštěvníků" v Adršpachu v letní sezoně, byla bych i pro něco podobného pro jisté partie Krkonoš...



Obrázek 34 Jsou podle vás parkoviště bezpečná?



## Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat turistickou infrastrukturu a dopravní obslužnost v obcích Krkonoš. Zaměřil jsem se na nejvíce navštěvovaná letoviska Špindlerův Mlýn a Pec pod Sněžkou. V rámci analýzy turistické infrastruktury jsem dohledal a popsal data o návštěvnosti parku a kapacity parkovacích ploch. Data k prozkoumání dopravní obslužnosti jsem shromáždil za pomoci internetové aplikace idos.cz a počty parkovacích ploch na stránkách příslušných měst a za pomoci internetové stránky mapy.cz.

Mezi hlavní výstupy výzkumu řadím: seznámení a popsání situace overturismu v Krkonoších, porovnání mého průzkumu s názory respondentů a popsání vývoje zapadlých horských osad v turistická letoviska.

Situace overturismu začíná být neúnosná a příslušná řešení jsou dle mého názoru nutností. Vyzdvihl jsem několik možných stanovisek jako přísnější pokuty, vstupné do národního parku nebo omezení provozu lanové dráhy z Pece na Sněžku. Při porovnávání odpovědí respondentů a mého vlastního výzkumu jsem došel k závěru, že i když většina tázaných pochází z královéhradeckého kraje mnoho z nich nezná základní principy zdravého fungování národního parku. Jinak řečeno dávají přednost vlastnímu komfortu před zdravím a prosperitou národního parku. Většina respondentů totiž není ochotná přistoupit k veřejné dopravě, i když mají opakovaný problém s hledáním parkovacích míst. Dalším zajímavým zjištěním byl počet parkovacích míst v Peci pod Sněžkou před stavbou parkovacího domu. Věděl jsem, že situace v tomto letovisku není příznivá, ale v průzkumu jsem zjistil, že nedostatek parkovacích ploch je extrémní. Když vezmeme v potaz, že letovisko je výchozím bodem k největšímu lákadlu celých Krkonoš Sněžce, tak něco okolo 600 míst k parkování je silně nedostačující. Situace se podstatně stabilizovala po stavbě již zmíněného parkovacího domu a celkový počet parkovacích míst vzrostl na 1108. Za poslední bych zmínil podobný historický vývoj horských středisek. Od malých hornických osad, kde horníci obdělávali nehostinnou oblast za pomoci chování dobytku. Následná transformace lokality po vyčerpání těžebních zdrojů na čistě zemědělské vesnice. Dále zrod turistického odvětví v průběhu 19. století a konečný vývoj a stav turistického střediska od začátku 20. století až dodnes.

## Seznam použitých zdrojů

ČSÚ – Český statistický úřad. 2020 Charakteristika okresu Trutnov [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/xh/charakteristika\\_okresu\\_trutnov](https://www.czso.cz/csu/xh/charakteristika_okresu_trutnov)

ČSÚ – Český úřad zeměměřičský a katastrální. 1998 Geomorfologické celky ČR [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z: [https://1url.cz/@geomorfologicke\\_jednotky](https://1url.cz/@geomorfologicke_jednotky)

HALL, C. M., PAGE S. J., 2014. *The geography of tourism and recreation: Environment, place and space* [online]. New York, (cit. 8. 7. 2023). ISBN 978-0-415-83398-1. Dostupné z: <https://www.routledge.com/The-Geography-of-Tourism-and-Recreation-Environment-Place-and-Space/Hall-Page/p/book/9780415833998>

Herlíkovice, 2023. [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z: <https://www.herlikovice.cz/zima/skibus/>

IDOS. 2023. *Spoje* [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/>

Krkonoše, 2023. [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z: <http://www.ergis.cz/krkonose/index.php?lang=cz&menu=23&navid=197&ID=6>

KRNAP, 2020. *Návštěvníci Krkonoš říkají: zachovejte národní park, bez něj by se zhoršila příroda i služby*. [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z: <https://www.krnep.cz/aktuality/tz-navstevnici-krkonos-rikaji-zachovejte-narodnipark-bez-nej-by-se-zhorsila-priroda-i-sluzby/60>

KRNAP, 2020. *Nová zonace KRNAP v otázkách a odpovědích* [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z: <https://www.krnep.cz/zonace-v-otazkach-a-odpovedich/>.

KRNAP, 2020. *Novinky v KRNAP: nová zonace, klidová území, nový návštěvní řád KRNAP a změna značení cyklotras*. [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z: <https://www.krnep.cz/aktuality/tz-novinky-v-krnap-nova-zonace-klidova-uzeminovy-navstevni-rad-krnap-a-zmena-znaceni-cyklotras/>

KRNAP, 2020. *Přírodní poměry* [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z: <https://www.krnep.cz/prirodni-pomery/>

KRNAP, 2021. *Data ze sčítačů potvrzují výjimečnost turistického roku 2020* [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z: <https://www.krnep.cz/tiskove-zpravy/data-ze-scitacupotvrzujivyjimecnost-turistickeho-roku-2020/>

KRNAP, 2022. *Jaká byla návštěvnost KRNAP v roce 2021?* [online]. (cit. 8. 7. 2023).  
Dostupné z: <https://www.krnep.cz/tiskove-zpravy/jaka-byla-navstevnost-krnap-vroce-2021/>

KRNAP, 2022. *Ročenka 2021* [online] (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z:  
<https://www.krnep.cz/media/pvhelgev/rocenka-2021.pdf>

KRNAP, 2023. [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z:  
<http://www.visitkrkonose.cz/cz/krkonosky-narodni-park/24/>

KRNAP: *Veřejný mapový portál, 2023* [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z:  
<https://ags.krnep.cz/mapy/prohlizecka/>

Malá Úpa, 2023. [online]. (cit. 9. 7. 2023) Dostupné z: <https://malaupa.cz/sluzby/doprava/>

Mapy.cz, 2023. [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z:  
<https://mapy.cz/turisticka?x=15.6054521&y=50.7071658&z=11>

MZP – Ministerstvo životního prostředí. 2013 Půdní mapy [online]. (cit. 8. 7. 2023).  
Dostupné z: [https://www.mzp.cz/cz/pudni\\_mapy](https://www.mzp.cz/cz/pudni_mapy)

Pec pod Sněžkou, 2023. [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z:  
<https://www.pecpodsnezkou.cz/>

PEETERS, P., GÖSSLING, S., KLIJS, J., MILANO, C., NOVELLI, M., DIJKMANS, C.,  
EIJGELAAR, E., HARTMAN, S., HESLINGA, J., ISAAC, R., MITAS, O., MORETTI, S.,  
NAWIJN, J., PAPP, B., POSTMA, A., 2018. *Research for TRAN Committee - Overtourism:  
impact and possible policy responses* [online]. Brussels, (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z:  
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL\\_STU\(2018\)629184\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU(2018)629184_EN.pdf)

Rokytnice nad Jizerou, 2023. [online]. (cit. 8. 7. 2023) Dostupné z:  
<https://www.rokytnice.com/cs/>

ROMEO, R., RUSSO, L., PARISI, F., NOTARIANNI M., MANUELLI S., CARVAO  
S., 2021. *Mountain tourism – Towards a more sustainable path* [online]. Roma, (cit. 8. 7.  
2023). ISBN 978-92-844-2316-3. Dostupné z: <https://doi.org/10.4060/cb7884en>

Špindlerův Mlýn, 2023. [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z:  
<https://www.mestospindleruvmlyn.cz/>

Wikipedie, 2023. *Krkonoše* [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z:  
<https://cs.wikipedia.org/wiki/Krkono%C5%A1e>

Wikipedie, 2023. *Skibus* [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z:  
<https://cs.wikipedia.org/wiki/Skibus>

Wikipedie, 2023. *Veřejná doprava* [online]. (cit. 8. 7. 2023). Dostupné z:  
[https://cs.wikipedia.org/wiki/Ve%C5%99ejn%C3%A1\\_doprava](https://cs.wikipedia.org/wiki/Ve%C5%99ejn%C3%A1_doprava)

WORLD TOURISM ORGANIZATION.,2021. *Tourism and the Sustainable Development Goals – Journey to 2030: Highlights* [online]. Madrid, (cit. 8. 7. 2023). ISBN 978-92-844-1933-3. Dostupné z: <https://doi.org/10.4060/cb7884en>