

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
KATEDRA OBCHODU A CESTOVNÍHO RUCHU

Studijní program: N6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Obchodní podnikání – cestovní ruch

DIPLOMOVÁ PRÁCE

CYKLOTURISTIKA NA LIPENSKU

Vedoucí diplomové práce:
Mgr. Vladimír Dvořák

Autor:
Kristina Štěrbová

2010

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta
Katedra obchodu a cestovního ruchu
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Kristina ŠTĚRBOVÁ**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání**

Název tématu: **Cykloturistika na Lipensku**

Zásady pro vypracování:

Cíl práce:

Analýza předpokladů rozvoje cykloturistiky v mikroregionu Lipensko. Příprava projektu čerpání dotačních prostředků EU.

Metodický postup:

1. Studium literatury a pramenů
2. Provedení situační analýzy zvoleného regionu
3. Příprava a realizace marketingového výzkumu
4. Návrhy a doporučení
5. Příprava projektu zacíleného na cykloturistiku

Rámcová osnova:

1. Úvod. 2. Literární přehled. 3. Cíle a metodika. 4. Situační analýza. 5. Terénní šetření. 6. Vyhodnocení analýzy. 7. Návrhy a doporučení. 8. Závěr. 9. Seznam literatury. 10. Přílohy.

Rozsah grafických prací: dle potřeby
Rozsah pracovní zprávy: 60 - 80 stran
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

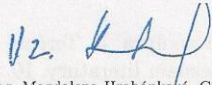
Seznam odborné literatury:

- Hesková, M. a kol. *Cestovní ruch*. Praha: Fortuna, 2006.
Horner, S.; Swarbrooke J. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: Grada Publishing, 2003.
Királová, A. *Marketing destinace cestovního ruchu*. Praha: Ekopress, 2003.
Malá, V. a kol. *Cestovní ruch a Evropská unie*. Praha, 2000.
Morrison M. A. *Marketing pohostinství a cestovního ruchu*. Praha: Victoria Publishing, 2005
Orieška, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis, 1999.

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Vladimír Dvořák
Katedra obchodu a cestovního ruchu


Datum zadání diplomové práce: 15. února 2009

Termín odevzdání diplomové práce: 30. dubna 2010


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.

děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDEJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
L. Studentská 13 (25)
370 05 České Budějovice


Ing. Kamil Pícha, Ph.D.

vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 16. března 2009

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně na základě vlastních zjištění a za použití uvedené literatury.

Dále prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění, souhlasím se zveřejněním své diplomové práce a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou na veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

Černá v Pošumaví, 4. 4. 2010

.....

Kristina Štěrbová

Poděkování:

Děkuji Mgr. Dvořákovi za ochotu a odbornou spolupráci při zpracování mé diplomové práce.

Poděkování patří také mé rodině, která mě velmi podporovala.

Černé v Pošumaví, 4. 4. 2010

.....

Kristina Štěrbová

Abstrakt

Tématem diplomové práce byl mikroregion Lipensko, kde byla provedena analýza předpokladů rozvoje cykloturistiky. Na tuto analýzu navazoval marketingový výzkum, který byl koncipován na předem stanovené hypotézy. Hypotézy byly stanoveny tři a dvě z nich byly vyvráceny. S negovanými hypotézami bylo dále pracováno jako s náměty na zpracování projektu. Závěrečnou fází práce tvoří návrh projektu čerpání dotačních prostředků z Evropské unie.

Klíčová slova

Lipenská magistrála – infopointy - Lipensko – Cykloturistika – Svazek Lipenských obcí – mikroregion – Chráněná krajinná oblast Šumava – Národní park Šumava – technické památky – kulturně historické památky – Cyklotrans – dotace z EU – informace – mapy – protahovadla – poznávání přírody.

Obsah:

1. Úvod	11
2. Literární přehled	12
2. 1. Cestovní ruch	
2. 1. 1. Cestovní ruch	
2. 1. 2. Druhy cestovního ruchu	15
2. 2. Mikroregion, region	16
2. 2. 1. Mikroregion	
2. 2. 2. Region	
2. 2. 3. Region cestovního ruchu	17
2. 2. 4. Infrastruktura cestovního ruchu	
2. 3. Účastník cestovního ruchu	18
2. 3. 1. Návštěvník	
2. 3. 2. Turista	
2. 3. 3. Stálý obyvatel – rezident	19
2. 4. Destinace	
2. 4. 1. Destinace	
2. 4. 2. Destinace cestovního ruchu	20
2. 5. Cyklistika	21
2. 5. 1. Cykloturistika	
2. 5. 2. Cyklista	
2. 5. 3. Cyklistická trasa	
2. 5. 4. Stezka pro cyklisty	22
2. 5. 5. Typy jízdních kol	23
2. 5. 6. Desatero horské cyklistiky	25
2. 6. Marketing, management	26
2. 6. 1. Marketing	
2. 6. 2. Management destinace	27
2. 7. Marketingový výzkum	28
2. 7. 1. Marketingový výzkum	
2. 7. 2. Dotazník	31
2. 7. 3. Kvantitativní výzkum	32

2. 7. 4. Respondent	
2. 7. 5. Tazatel	
2. 8. Situační analýza	
2. 8. 1. Situační analýza	
2. 8. 2. Předvstupní programy	34
2. 8. 3. Program Phare	
2. 8. 4. CBC Phare	35
2. 9. Projekt	37
2. 9. 1. Projekt	
2. 9. 2. Region soudržnosti	
2. 9. 3. Operační program	
2. 9. 4. Územní statistické jednotky NUTS	38
2. 9. 5. Prioritní osa	
2. 9. 6. Oblast podpory	
2. 9. 7. Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF)	
2. 9. 8. Žadatel – příjemce	
2. 9. 10. Etapa projektu	39
2. 9. 11. Infopoint	
2. 9. 12. Nordic walking	
2. 9. 13. Marketingový kanál – distribuční kanál	
2. 9. 14. Banner	40
2. 9. 15. Poplatek za rekreační pobyt	
2. 9. 16. Poplatek z ubytovací kapacity	
3. Cíle a metodika	41
3. 1. Cíle práce	
3. 2. Vedlejší cíle	
3. 3. Pracovní hypotézy	
3. 4. Metodika zpracování diplomové práce	42
3. 5. Zdroje používaných informací	43
3. 5. 1. Primární zdroje	
3. 5. 2. Sekundární zdroje	

4. Analýza zkoumané oblasti	44
4. 1. Geografické vymezení regionu Lipensko	
4. 1. 1. Turistická centra na Magistrále	47
4. 1. 2. Půdní fond	50
4. 1. 3. Příroda a péče o ni	51
4. 1. 4. Vodní dílo Lipno I	53
4. 2. Demografické vymezení mikroregionu	55
4. 2. 1. Věkové kritérium	
4. 2. 2. Kritérium vzdělání	56
4. 3. Kulturní a sportovní možnosti v regionu	57
4. 3. 1. Kultura	
4. 3. 2. Sportovní zařízení	58
4. 4. Zhodnocení Jižních Čech pro cyklistiku	59
4. 4. 1. Jižní Čechy	
4. 4. 2. Jihočeské páteřní cyklostezky	
4. 4. 3. Cyklotrans	60
4. 5. Analýza cykloturistiky v mikroregionu Lipensko	62
4. 5. 1. Mikroregion Lipensko	
4. 5. 2. Lipenské cyklotrasy	
4. 6. Lipenská magistrála	69
4. 6. 1. Projekt Páteřové cyklotrasy Lipno	
4. 6. 2. Stručný popis projektu	70
4. 6. 3. Všeobecné cíle projektu	
4. 6. 4. Specifické a kvantitativní cíle projektu	
4. 6. 5. Očekávaný dopad akce na životní prostředí	
4. 6. 6. Předpokládaná doba návratnosti projektu	71
4. 6. 7. Harmonogram	
4. 6. 8. Charakteristika trasy	72
4. 6. 9. Možnosti parkování	
4. 6. 10. Zajímavosti na trase	73
4. 6. 11. Popis trasy	74

5. Terénní šetření	75
5. 1. Příprava terénního šetření	
5. 2. Realizační fáze	
5. 3. Vyhodnocení terénního šetření	76
6. Vyhodnocení analýzy	85
6. 1. Profil dotázaných	
6. 2. Hypotézy	
6. 2. 1. Stav a vybavenost Lipenské magistrály	
6. 2. 2. Využití cyklostezky i pro jiné účely	
6. 2. 3. Lipensko umí přilákat turisty na cykloturistiku v mikroregionu	
6. 3. Závěry z otázek (7, 11 a 16)	87
6. 4. Inovace trasy dle dotázaných	
7. Návrh projektu čerpání dotačních prostředků	88
7. 1. Příprava projektu	
7. 2. Motivy a cíle projektu	89
7. 3. Realizace projektu	
7. 3. 1. Vybavenost cyklostezky	90
7. 3. 2. Marketingové aktivity	94
7. 3. 3. Celková kalkulace finančních prostředků	96
7. 4. Vyčíslení finančních přínosů zhodnocení trasy	
8. Závěr	98
8. 1. Závěr	
8. 2. Summary	101
9. Seznam literatury	102
9. 1. Odborná literatura	
9. 2. Regionální literatura	104
9. 3. Internetové stránky	105
9. 4. Seznam tabulek a vyobrazení	106
10. Přílohy	109

1. Úvod

Prvotní úvahy, proč zpracovat toto téma vychází z faktu, že Lipensko se velice dobře umí prezentovat jako kvalitní lyžařské středisko s množstvím ubytovacích kapacit a různorodých doprovodných služeb. Co však ale letní sezóna? Velkým překvapením bylo zjištění, že Lipensko se jako cyklistická oblast vůbec neprezentuje. V nejrůznějších prospektech, či letácích Jihočeské centrály cestovního ruchu se o Lipensku v souvislosti právě s touto aktivitou vůbec nemluví. Do turistických produktů je zde zahrnuto především Třeboňsko jako ráj cyklistů, Česká Kanada ve spojitosti s úzkorozchodnou dráhou, Na kole po Jindřichohradecku, Přes Písecké hory na kole i pěšky či Pětidenní cyklistický okruh jižními Čechami, který končí v Českém Krumlově. Kdo víc by měl prezentovat právě Lipensko z tohoto hlediska než Jihočeská centrála cestovního ruchu. Nedostatek bude i v přístupu zástupců Lipenska (SLO)¹⁾. Diplomová práce by měla být inspirující právě pro tyto zástupce mikroregionu. Z dalších materiálů, které byly k dispozici od jiných vydavatelství bylo Lipensko jako cyklistická oblast spojováno s příhraničními oblastmi. Právě v brožuře Dunaj – Vltava Zážitek na Kole jsou popisovány cyklistické trasy v pohraničí.

Pokud turista ví, že chce vyrazit na Lipensko s kolem, zřejmě ví, že jsou zde také cyklotrasy a to v hojném počtu. Je přece tak jednoduché koupit si mapu. Například nakladatelství Kartografie Praha vydala Jihočeské cyklotrasy v měřítku 1 : 200 000. Však takovýto turista není tak úplně marketingově zajímavý. Pro region jsou důležití takoví, kteří se nechají zlákat nejrůznější reklamou či nápaditostí samotné trasy, která je pro ně přichystána. Cykloturistika je velice dynamicky se rozvíjející sportovní odvětví a cílem práce bylo zjistit, jak je vnímána kvalita či lákavost hlavní Lipenské magistrály schválené v rámci předvstupního programovacího období v roce 1995 turisty. Co změnit, co ponechat. Je možné se flexibilně přizpůsobit současných trendům? Je in-line bruslení konkurencí horských kol? Jak nalákat turisty?

1) SLO – Svazek Lipenských obcí.

2. Literární přehled

Literární přehled byl rozdělen a následně vypracován v rámci několika tematických celků. Ve své podstatě zde byly popsány vybrané kapitoly diplomové práce dle použitých pojmů.

2. 1. Cestovní ruch

2. 1. 1. Cestovní ruch

Cestovní ruch podle Horner, Swarbrooke¹⁾ je aktivita, při níž lidé tráví kratší období mimo domov buď pracovně, nebo pro své potěšení. Definice zní jednoduše, ale není plně výstižná. Nezahrnuje například lukrativní oblast služebních cest, kde hlavním smyslem cestování je práce, nikoli zábava. Je také nesnadné určit, jak daleko člověk musí cestovat nebo kolik nocí musí strávit mimo domov, abychom jej mohli považovat za turistu. Mezi cestovním ruchem a cestováním nepochybně existuje silná spojitost.

Cestovní ruch hraje důležitou roli v ekonomice mnoha zemí světa, jak uvádí Svět poznání²⁾ Poskytuje lidem práci a z příjmů z cestovního ruchu se často financují projekty péče o ochranu přírody. Velké počty turistů však mohou zničit přírodní prostředí, na které se přijeli podívat.

Podle Királové³⁾ je cestovní ruch jedním z největších a nejrychleji se rozvíjejících průmyslů světa. Má vliv na zaměstnanost, na tvorbu hrubého domácího produktu, vytváření devizových rezerv státu, záchranu kulturních, uměleckých a historických památek, zvyšuje všeobecnou vzdělanostní úroveň obyvatelstva. I když je ekonomický přínos cestovního ruchu pro stát jednoznačný, je třeba si uvědomit, že je víc než jen ekonomický fenomén.

1) Horner, S.; Swarbrooke J.: Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času.

Praha: Grada Publishing, 2003, s. 471.

2) Svět poznání, 2005, s. 255.

3) Királová, A.: Marketing destinace cestovního ruchu. Praha: EKOPRESS, 2003, s. 9.

Cestovní ruch je UNWTO⁴⁾ vnímán jako hospodářský a sociální fenomén.

Přes deset let zažívá cestovní ruch růst a stává se jedním z nejrychleji rostoucích hospodářských sektorů na světě. Současný cestovní ruch je těsně spojen s vývojem a rostoucím množstvím nových destinací. Tato dynamičnost označila cestovní ruch jako klíčovým pro socio-ekonomický růst.

Věhlas cestovního ruchu se rovná či dokonce překonává naftový export, potravinářské produkty či automobily. Cestovní ruch se stal jedním z hlavních hráčů v mezinárodním obchodu a představuje zároveň jeden z hlavních příjmových zdrojů pro mnoho rozvojových zemí. Tento růst jde ruku v ruce s rostoucí rozmanitostí a soutěživostí mezi destinacemi.

Jiný pohled na cestovní ruch má Hesková⁵⁾ a kol., Cestovní ruch je významný společensko-ekonomický fenomén jak z pohledu jednotlivce, tak i společnosti. Každoročně představuje největší pohyb lidské populace za rekreací, poznáváním a naplněním vlastních snů z příjemné dovolené. Je součástí spotřeby a způsobu života obyvatel zejména ekonomicky vyspělých zemí. Ve světovém měřítku patří vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem ke třem největším exportním odvětvím.

Hladká⁶⁾ vidí význam cestovního ruchu jako ukazatel životní úrovně obyvatelstva. Společenské funkce cestovního ruchu jsou podle Hladké následující:

- a) podílí se na všestranném rozvoji osobnosti
- b) umožňuje obnovu fyzických a duševních sil - rekreačně-zdravotní
- c) je nástrojem preventivně léčebného působení
- d) slouží k účelnému využití volného času
- e) pomáhá utvářet nový životní styl - přenosem zvyků a návyků z jiných zemí nebo oblastí
- f) slouží jako nástroj vzdělání a kulturní výchovy člověka
- g) zahraniční cestovní ruch přispívá k vzájemnému poznání a porozumění mezi lidmi, motivuje k získávání jazykových znalostí
- h) vědecko-informační funkce - výměna informací, vědeckých poznatků (kongresová turistika)

4) Světová organizace cestovního ruchu: www.unwto.org, 16. 10. 2009.

5) Hesková, M. a kol.: Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2006, s. 9.

6) Hladká, J.: Technika cestovního ruchu. Praha: Grada Publishing, 1997, s. 13.

i) ekonomická funkce - vytváří řadu pracovních příležitostí, přináší devizové prostředky do státní pokladny.

Podle Orišky⁷⁾ trhem cestovního ruchu rozumíme souhrn směnných vztahů mezi osobami prodávajícími zboží a služby cestovního ruchu (představujícími nabídku) a osobami kupujícími zboží a služby cestovního ruchu (představujícími poptávku). Jeho součástí je také ekonomický mechanismus, který umožňuje zjistit až na trhu, zda náklady vynaložené na výrobu zboží a poskytnutí služby byly opodstatněné. Trh cestovního ruchu je specifickou, relativně samostatnou součástí zbožího trhu. Jeho zvláštností je, že se na něm prodávají hlavně služby. Převahu služeb nemůže oslabit ani tendence zvýšeného prodeje zboží, k němuž dochází v souvislosti s rozvojem některých forem cestovního ruchu sportovně rekreačního a mototuristiky.

Dle ČSN EN 13809⁸⁾ je cestování a cestovní ruch činnosti lidí, kteří cestují na místa mimo své běžné prostředí a/nebo zde pobývají za účelem zábavy, pracovní nebo z jiných důvodů.

Foret⁹⁾ říká, že cestovní ruch a cestování mají velmi dlouhou historii a jsou spjata s počátky naší civilizace. První výpravy vedly po souši i po vodě, později také vzduchem a nakonec i vesmírným prostorem. Jejich důvody byly obchodní (obchodní stezky), vojenskopolitické (dobyvatelská válečná tažení), náboženské (misijní činnost), poznávací (přírodovědecké expedice), sportovní (zdolání velehor) či dokonce čistě prestižní (první člověk ve vesmíru, první přistání na Měsíci). K nejznámějším postavám počátků cestování nepochybně patří Marco Polo a Kryštof Kolumbus. S novodobým rozvojem cestovního ruchu a jeho hromadným organizováním je nezapomenutelně spojeno jméno Angličana Thomase Cooka, který roku 1841 založil první a dodnes fungující cestovní kancelář.

Autoři Goeldner, Ritchie¹⁰⁾ vnímají cestovní ruch jako aktivity osob, které cestují a pobývají v místech mimo jejich obvyklé prostředí méně než jeden rok za účelem volna, obchodu či pro jiné účely. Další význam cestovního ruchu popisují

7) Oriška, J.: Technika služeb cestovního ruchu. Praha: Idea servis, 1999, s. 5.

8) ČSN EN 13809, 2004, s.7.

9) Foret, M.; Foretová V.: Jak rozvíjet místní cestovní ruch. Praha: Grada Publishing, 2001, s. 13.

10) Goeldner Ch. R.; Brent Ritchie J. R.: Tourism. Principles, practices, philosophies. New Jersey: John Wiley & Sons, 2009, s.7.

Goeldner, Ritchie¹¹⁾ celý světový průmysl cestování, hotelů, dopravy, a všech dalších komponent, včetně propagace, která slouží přáním a potřebám turistů. Cestovní ruch dnes dostal nový význam a je v první řadě termínem ekonomickým, zaužíval se pojem průmysl cestovního ruchu. Uvnitř státu je vnímán úhrn výdajů turisty jako národní turistiky. Cestovní ruch je tak řazen k ostatním národním průmyslovým odvětvím. Důležitější než celková peněžní hodnota produktu turistiky je jeho role v obchodní bilanci. Zde turistické příjmy z cizinců opravdu představují vývozní průmysl. Turistika je "neviditelný" export.

2. 1. 2. Druhy cestovního ruchu

Hesková a kol.¹²⁾ uvádí základní druhy cestovního ruchu jako rekreační, tématický, sportovní, dobrodružný, myslivecký, kulturní, poutní, lázeňský, zdravotní, kongresový a incentivní.

Foret¹³⁾ říká, že druhů cestovního ruchu může být v závislosti na zvolených kritériích celá řada. Podle místa se bude jednat o domácí či zahraniční, podle času o krátkodobý nebo naopak dlouhodobý, podle způsobu organizace o skupinový neb individuální atd. Za základní se považuje klasifikace podle účelu (motivů, cílů). Proto právě s tímto rozlišením začneme a dělíme cestovní ruch na: rekreační, kulturně-poznávací, náboženský, vzdělávací, společenský, zdravotní, sportovní, poznávání přírody, dobrodružný, profesní, politický, nákupní, specifický.

Zde byly uvedeny typické druhy cestovního ruchu pro mikroregion Lipensko:

a) Rekreační CR (recreation)

Je druh cestovního ruchu, pro který je charakteristický pasivní, ale i aktivní odpočinek ve vhodném přírodním prostředí s cílem obnovy psychických i fyzických sil. Pobyt v příznivém přírodním prostředí kombinovaný s různými rekreačními aktivitami (pohybové a nenáročné sportovní činnosti, např. procházky, táboření v přírodě, chalupaření aj.) má vliv na organizmus a duševní pohodu člověka.

11) Goeldner Ch. R.; Brent Ritchie J. R.: *Tourism. Principles, practices, philosophies*. New Jersey: John Wiley & Sons, 2009, s. 616.

12) Hesková, M. a kol.: *Cestovní ruch*. Praha: Fortuna, 2006, s. 21.

13) Foret, M.; Foretová V.: *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada Publishing, 2001, s. 17.

Rekreační cestovní ruch má podobu individuální nebo rodinné rekreace, kterou si účastníci organizují sami ve vlastních nebo pronajatých zařízeních, nebo organizovanou formou ve veřejnosti přístupných zařízeních cestovního ruchu. Hesková a kol.¹⁴⁾

b) Sportovní cestovní ruch (sport tourism)

Je charakteristický pobyt ve vhodném přírodním prostředí, s aktivním vykonáváním různých sportovních činností, které předpokládají určitou fyzickou kondici. Jde například o turistiku, která může být pěší, horská, vodní, cykloturistika nebo mototuristika, ke které patří kempování a karavaning. S ohledem na roční období jsou oblíbené mnohé sportovní aktivity např. koupání a plavání ve volné přírodě nebo na koupalištích, míčové hry, tenis, golf, lyžování, sáňkování, bruslení. Pohybové a sportovní aktivity mimo zvyšování fyzické zdatnosti působí i na rozvíjení morálních a volních vlastností člověka, jako je např. vytrvalost, houževnatost, odvaha, kolektivnost. Technicky náročným druhům sportu se věnují účastníci CR převážně v pasivní podobě, a to jako sportovní diváci. Hesková a kol.¹⁵⁾

2. 2. Mikroregion, Region

2. 2. 1. Mikroregion¹⁶⁾

Mikroregion je sdružení několika obcí za účelem dosažení společného cíle. Typickým rysem takového svazku je vznik z vlastní iniciativy, nikoliv příkazem nadřízeného orgánu nebo ze zákona.

2. 2. 2. Region

Region je obvykle vymezen jako územní celek vyznačující se společnou úrovní výskytu určitých znaků (atributů) nebo společnými procesy (vazbami). Region je používán pro různé územní celky, může se shodovat s vymezením destinace, vymezení může být i z pohledu administrativního, statistického nebo pro plánovací účely. Hesková a kol.¹⁷⁾

14) Hesková, M. a kol.: Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2006, s. 22.

15) Tamtéž, s. 23.

16) Internetová encyklopedie: www.wikipedia.cz, 3. 3. 2010.

17) Hesková, M. a kol.: Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2006, s. 153.

2. 2. 3. Region cestovního ruchu

Území, v kterém se ve funkční návaznosti organizují ekonomické a sociální činnosti, využívající specifické prvky primární a sekundární nabídky a ekonomické zdroje na rozvoj aktivit cestovního ruchu. Přitom existuje propojení z hlediska krajiny, kultury a historie. Z hlediska návštěvníka je region cestovního ruchu identifikovatelnou územní jednotkou, která vyvíjí marketingové aktivity na trhu, především nabízí produkty a organizuje podporu jejich prodeje. Není možné ho tedy ztotožňovat s územními správními jednotkami (např. kraji). V cestovním ruchu jsou regiony různě velké, od mikroregionů (několik sousedních obcí) až po makroregiony (kontinenty). Gúčík a kol.¹⁸⁾

Hesková a kol.¹⁹⁾ popisuje region cestovního ruchu jako jeden z typů regionů. Jde o oblasti, pro něž je typický určitý druh cestovního ruchu, který jednotlivé prvky dané oblasti spojuje a sjednocuje; zároveň je odlišuje od ostatních regionů. Základem je existence produktů a souboru nabídky služeb cestovního ruchu.

2. 2. 4. Infrastruktura cestovního ruchu

Hesková a kol.²⁰⁾ říká, že se infrastrukturní vybavenost označuje jako sekundární nabídka. Jde o podniky, zařízení, a instituce cestovního ruchu, které umožňují návštěvníkům cílového místa přechodně se ubytovat, stravovat a vykonávat různé rekreační, sportovní, kulturní a jiné aktivity typické pro cestovní ruch. Druhá struktura zařízení cestovního ruchu závisí od primární nabídky, jejich funkcí, významu a délky využívání v průběhu roku.

Gúčík²¹⁾ podotýká, že je součástí sekundární nabídky cestovního ruchu. Zahrnuje všechna zařízení přístupná veřejnosti, která umožňují vykonávat aktivity cestovního ruchu. Prvky infrastruktury cestovního ruchu jsou ubytovací a stravovací zařízení, která se označují jako suprastruktura cestovního ruchu, dále cestovní kanceláře, turistické informační kanceláře, kongresové sály, herny, kasína, horské dopravní zařízení (lyžařské vleky a lanovky), lázeňská zařízení. Služby těchto zařízení uspokojují potřeby návštěvníků v místě trvalého bydliště (cestovní kanceláře), při cestování (motoresty, motely) a v cílových místech (ubytovací zařízení, turistické informační kanceláře, kongresové sály).

18) Gúčík, M. a kol.: Krátký slovník cestovního ruchu. Banská Bystrica: Trian, 2004, s. 107.

19) Hesková, M. a kol.: Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2006, s. 153.

20) Tamtéž, s. 15.

21) Gúčík, M. a kol.: Krátký slovník cestovního ruchu. Banská Bystrica: Trian, 2004, s. 50.

2. 3. Účastník cestovního ruchu

2. 3. 1. Návštěvník

Podle ČSN EN 13809²²⁾ je návštěvník cestující, jenž přijel na místo, které není jeho trvalým bydlištěm.

Hesková a kol.²³⁾ Návštěvník je osoba, která v domácím cestovním ruchu cestuje na jiné místo v zemi svého trvalého bydliště na kratší dobu než šest měsíců.

Malá a kol.²⁴⁾ obdobně říká, že v domácím cestovním ruchu je návštěvníkem osoba, která má trvalé bydliště v dané zemi a která cestuje na jiné místo v zemi mimo své bydliště na dobu kratší než šest měsíců přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.

2. 3. 2. Turista

ČSN EN 13809²⁵⁾ vnímá turistu jako cestujícího za účelem zábavy a naplnění volného času.

Turista je návštěvník, který cestuje do jiné země než v níž má své obvyklé bydliště na dobu zahrnující alespoň jedno přenocování, avšak ne delší jednoho roku, a hlavní účel jeho návštěvy je jiný než výkon placené činnosti v navštívené zemi.

V domácím cestovním ruchu návštěvníka usedlého v zemi, který cestuje do místa v zemi odlišného od jeho běžného prostředí na dobu zahrnující alespoň jedno přenocování, ale ne delší šesti měsíců, přičemž hlavní účel jeho návštěvy je jiný než výkon placené činnosti v navštíveném místě.

Osoba, která cestuje z místa na místo z nepracovních důvodů. Spojené národy vymezily turistu jako někoho, kdo zůstává více než jednu noc, ale ne déle než jeden rok včetně cest spojených s obchodem a konvenčním cestováním. Toto myšlení je ovládané rovnováhou obchodních konceptů. Vojenský personál, diplomaté, přistěhovalci a studenti nejsou turisté tvrdí Goeldner, Ritchie.²⁶⁾

22) ČSN EN 13809, 2004, s. 7.

23) Hesková, M. a kol.: Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2006, s. 14.

24) Malá, V.: Základy cestovního ruchu. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2002, s. 11.

25) ČSN EN 13809, 2004, s. 7.

26) Goeldner Ch. R.; Brent Ritchie J. R.: *Tourism. Principles, practices, philosophies*. New Jersey: John Wiley & Sons, 2009, s. 616

Další pohled a přiblížení pojmu turista. Turista hledá různé duševní a fyzické zkušenosti a uspokojení podle Goeldner, Ritchie.²⁷⁾ Jejich povaha je velkou měrou určena zbožím a službami, které trh cestovního ruchu (turisté) požaduje.

2. 3. 3. Stálý obyvatel - rezident

V domácím cestovním ruchu ve vztahu k určitému místu je za stálého obyvatele považována osoba, která v tomto místě žije alespoň šest po sobě jdoucích měsíců před příjezdem do jiného místa na dobu kratší šesti měsíců říká Malá.²⁸⁾

Stálý obyvatel státu. Podle UNWTO v domácím cestovním ruchu je to osoba, která žije alespoň šest po sobě následujících měsících v určitém místě před odjezdem do jiného místa na kratší čas než šest měsíců. V zahraničním cestovním ruchu je to osoba, která žije v místě alespoň 1 rok před odjezdem do jiného místa na dobu kratší než 1 rok podotýká Gúčik²⁹⁾

2. 4. Destinace

2. 4. 1. Destinace

Podle autorů Goeldner, Ritchie³⁰⁾ je destinace vnímána jako, konečné místo k zastavení podle přepravní smlouvy. Dále uvádějí, že destinace může být určena jako místo, které turistům nabízí 1500 pokojů.

Hesková a kol.³¹⁾ vyjadřuje destinaci jako geografický prostor, který host volí jako cíl účasti na cestovním ruchu. Destinace zahrnuje komplex služeb pro potřeby cestovního ruchu. Obecně je chápána jako směrování, cíl cesty, místo navštívené účastníkem cestovního ruchu. Termín je využíván v různém pojetí a nemusí souviset pouze s cestovním ruchem.

27) Goeldner Ch. R.; Brent Ritchie J. R.: *Tourism. Principles, practices, philosophies*. New Jersey: John Wiley & Sons, 2009, s. 5.

28) Malá, V.: *Základy cestovního ruchu*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2002, s. 11.

29) Gúčik, M. a kol.: *Krátký slovník cestovního ruchu*. Banská Bystrica: Trian, 2004, s. 110.

30) Goeldner Ch. R.; Brent Ritchie J. R.: *Tourism. Principles, practices, philosophies*. New Jersey: John Wiley & Sons, 2009, s. 614.

31) Hesková, M. a kol.: *Cestovní ruch*. Praha: Fortuna, 2006, s. 153.

2. 4. 2. Destinace cestovního ruchu

Horner, Swarbrooke³²⁾ tvrdí, že destinace existují na různých geografických úrovních, které jsou spolu ve vzájemných vztazích. V evropském kontextu někteří turisté mohou považovat celý kontinent za jednu destinaci. Například ti, kteří cestují železnicí s jízdenkou, která jim umožňuje navštívit většinu evropských zemí. Jiní hovoří o některé zemi jako o destinaci: „Letos plánujeme autobusový zájezd do Irska.“ Také regiony složí jako destinace například údolí Loiry ve Francii nebo Toskánsko v Itálii.

Destinace je představována svazkem různých služeb koncentrovaných v určitém místě nebo oblasti, které jsou poskytovány v návaznosti na potenciál cestovního ruchu (atraktivitu) místa nebo oblasti, říká Palatková.³³⁾ Atraktivita destinace tak představují podstatu destinace a hlavní motivační stimul návštěvnosti destinace.

Destinace je též chápána jako zeměpisný prostor, kde návštěvník zůstává a destinace je právě cílem jeho cesty.^{33I)}

Destinace cestovního ruchu je samostatná jednotka, ve které se uskutečňuje prodej služeb. Destinace má také různé funkce jako je marketingová, nabídková, plánovací a zastupuje zájmové skupiny.^{33II)}

Hesková a kol.³⁴⁾ doplňuje, že podle World Tourism Organisation, je definována „jako místo s vhodnými atraktivitami v spojitosti se zařízeními a službami cestovního ruchu, které si účastník cest. ruchu nebo skupina zvolil pro návštěvu“. Z této definice vyplývá, že pojem destinace cestovního ruchu může představovat cílové místo cest. ruchu, ale i produkt cestovního ruchu spojený s daným místem. Podstatné je, že definice vymezuje destinaci z pohledu zákazníků. Významné je, jak zvolený geografický prostor (region) přináší celkový užitek (prospěch) návštěvníkovi. Takto pojatá charakteristika destinace cestovního ruchu prezentuje přístup vymezení destinace z pohledu zákazníka, klienta, účastníka cestovního ruchu.

32) Horner, S.; Swarbrooke J.: Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času. Praha: Grada Publishing, 2003, s. 289.

33) Palatková, M.: Marketingová strategie destinace cestovního ruchu. Jak získat více příjmů z cestovního ruchu. Praha: Grada Publishing, 2006, s. 16.

33I) Vlastní definice destinace cestovního ruchu inspirovaná autorkou Palatkovou.

33II) Taktéž.

34) Hesková, M. a kol.: Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2006, s. 153.

2. 5. Cyklistika

2. 5. 1. Cykloturistika³⁵⁾

Cykloturistika je odnož turistiky provozovaná na kole.

Začátky cykloturistiky sahají na českém území na konec 19. století. Největší rozmach ale cykloturistika zaznamenala po rozšíření horských a trekkových kol. Vzniklo hodně cykloturistických oddílů a sdružení. Také vzniklo hodně cestovních kanceláří zabývajících se touto problematikou. Rozvoji cykloturistiky pomáhá stále větší počet cyklotras a cyklostezek, které poslední léta vznikají kolem měst a obcí. Tento rozmach, ale přineslo jedno negativum, přetlak cyklistů na značených turistických trasách, a to občas vyvolává konflikty mezi turisty.

2. 5. 2. Cyklista³⁶⁾

Cyklistou rozumíme jezdce na kole.

2. 5. 3. Cyklistická trasa³⁷⁾

Cyklistická trasa (cyklotrasa) je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním nebo turistickým značením. Cyklotrasa by měla účelně spojovat místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistickou dopravu, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu na silničním jízdním kole.

Cyklistická trasa může být vedena místy po stezce pro cyklisty, místy po vozovce nebo vyhrazeném jízdním pruhu. Běžné cyklotrasy by měly být vedeny jen po pozemních komunikacích s povrchem silniční kvality, některé jsou vedené i po nezpevněných cestách v terénu.

Pro cyklistické trasy s převažujícím turistickým účelem se používá i označení cykloturistická trasa. To se někdy používá i v zúženém významu pouze pro nesilniční trasy v náročnějším terénu: v praxi se náročnější trasy nevhodné pro silniční kola označují zkratkou MTB (mountain bike, horské kolo).

35) Internetová encyklopedie: www.wikipedia.cz, 16. 10. 2009.

36) Tamtéž, 13. 3. 2010.

37) Tamtéž, 16. 10. 2009.

2. 5. 4. Stezka pro cyklisty³⁸⁾

Stezka pro cyklisty (cyklostezka, cyklistická stezka) je pozemní komunikace nebo její jízdní pás (nikoliv jen jízdní pruh!) vyhrazené dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole. Je určena pouze pro cyklistickou dopravu. Automobilová a motocyklová doprava je z ní vyloučena. Pravidla silničního provozu povolují užití cyklostezky též například jezcům na kolečkových bruslích, lyžařům a pod.

Stezka pro chodce a cyklisty je oproti pouhé cyklostezce přístupná též chodcům. Od roku 2001 umožňují dopravní značky rozlišit, zda je stezka pro chodce a cyklisty rozdělena na samostatné pruhy, nebo zda celá šířka stezky je určena chodcům i cyklistům dohromady.

Cyklostezka může být též doplněna vodorovným dopravním značením (šipky, podélné čáry, přechody) pro chodce přes stezku) a může na ni navazovat přejezd pro cyklisty. V některých případech bývá před dopravně kolizním místem (křížení s pozemní komunikací apod.), kde není zajištěn bezpečný průjezd cyklistů, cyklostezka ukončena, případně doplněna značkou příkazující sesednout z kola, a za tímto místem je označen znovu začátek cyklostezky.

Cyklostezky jsou velmi rozšířené v některých západoevropských státech, ale i v rovinatých českých městech (například Hradec Králové a Pardubice). Nové právní a technické předpisy připravují podmínky pro systematický rozvoj sítě cyklostezek v Česku.

Pokud není pruh pro cyklisty od vozovky pro ostatní silniční vozidla oddělen fyzicky (obrubníkem, dělicím pásem, pásem zeleně atd.), jde zpravidla pouze o tzv. vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, nikoliv o stezku pro cyklisty. Vztahují se na něj obdobně ta ustanovení pravidel silničního provozu, která byla psána prvořadě pro jízdní pruh vyhrazený pro autobusy nebo trolejbusy městské hromadné dopravy.

Pojem cyklostezky je nutno rozlišit od cyklotrasy, která znamená orientační směrové vedení cyklistů a může být vedena jak po cyklostezkách, tak i po vhodných komunikacích společných se silniční dopravou.

38) Internetová encyklopedie: www.wikipedia.cz, 16. 10. 2009.

2. 5. 5. Typy jízdních kol

a) Jízdní kolo³⁹⁾

Jízdní kolo (starším označením bicykl) je jednostopé vozidlo, poháněné silou lidských svalů. Bylo vynalezeno Karlem Draisem v roce 1817 v Karlsruhe v dnešním Německu. Na světě je přes 1 000 000 000 jízdních kol. V mnoha regionech představuje hlavní dopravní prostředek, jinde zase slouží k rekreačním jízdám. Pozoruhodné je také jeho rozšíření v různých polích lidské působnosti, například slouží dětem jako hračka, dospělým zase pro rekreaci, závodění či jako posilovací stroj ve fitness (konkrétně nepohybující se varianta kola - rotoped).

b) Trekkingové kolo⁴⁰⁾

Trekkingové kolo je druh jízdního kola, který je určený především na delší cestování po silnici nebo po kvalitnějších zpevněných cestách. Jelikož jsou trekkingová kola určena na delší cestování, tak bývají zpravidla vybavena již v základním provedení blatníky, nosiči, odpruženou sedlovkou či světly. Vše je nachystáno pro přepravu věcí potřebných k delším trasám (stan, spacák, jídlo, atd...). Kola o velikosti 28“ (palců) zajišťují trekkingu snadné vedení, držení stopy a nízký valivý odpor. Převodové systémy trekkingových kol si v ničem nezdají se systému kol horských.

c) Horské kolo

Horské kolo⁴¹⁾ neboli MTB je „určeno pro použití ve všech terénech, ale nejvíce si samozřejmě hová v terénu neupraveném. Ovšem zvolením vhodného pláště se z jízdního kola dá během chvilky stvořit městský všeuměl či cestovatel na středně dlouhé trasy. 26“ velikost kol zaručuje maximální manévrovatelnou a určitou hravost při jízdě.

39) Internetová encyklopedie: www.wikipedia.cz, 16. 10. 2009.

40) <http://jizdni-kola.online-sport.cz>, 17. 10. 2009.

41) Tamtéž, 17. 10. 2009.

Pehle a kol.⁴²⁾ dodává, od 80. let získává i v Evropě stále větší oblibu. Bylo to právě horské kolo, které přivedlo k cyklistice nejvíce lidí a vzbudilo o tento sport nebyvalý zájem.

Jízdní vlastnosti horského kola jsou samozřejmě podmíněny jeho konstrukcí. Pneumatiky na ráfcích o průměru 26 palců jsou dosti široké (nejčastěji 1,9 – 2,3 palce), i mají tak v těžkém terénu dobrou přilnavost k podkladu. Řadící systém má 24 – 27 rychlostí, sestává ze tří převodníků a z 8 - 9 pastorků. S tímto vybavením lze vždy zvolit správný převod a i velká stoupání se dají bez potíží zvládnout.

d) Krosové kolo⁴³⁾

Krosové (crossové) kolo je „optimální volbou pro rychlé cestování po převážně zpevněných cestách, ale ani v lehčím terénu se tento typ kola neztratí. Rychlost a komfort při cestování je dán především vyšší stavbou rámu a užšími koly o průměru 28“. Optimální volba pro ty co nechtějí jezdit na kole silničním, ale chtějí si užívat jeho rychlost při mnohem větší dávce pohodlí. Převážná většina krosových kol je v základu vybavena odpruženou sedačkou a vidlicí.

e) Městská neboli City kola⁴⁴⁾

Městská neboli City kola jsou stále populárnější formou dopravy ve městě i mimo něj. Tento typ jízdních kol je velmi oblíbený především v západní Evropě a tento trend se začíná projevovat i u nás. Městská kola se svým založením zcela liší od 18 ostatních jízdních kol, určených především na sport. Design je navržen tak, aby byla zajištěna pokud možno, co největší míra pohodlí a komfortu při jízdě nebo nasedání a vysedání. V základní výbavě zpravidla nechybí nosiče, pumpa, kryt řetězu, světla, blatníky, košíky a další praktické doplňky.

f) Silniční kolo⁴⁵⁾

Silniční kolo je jízdní kolo určené vyloženě pro využití na cestách a silnicích. Stavba rámu, řídítek, sedátka a celkové geometrie je navržena, tak aby docházelo k co nejefektivnějšímu přenosu sil z jezdce na kolo a zároveň k co nejmenšímu aerodynamickému a valivému (galusková kola 28“) odporu za jízdy. Silniční kola neznají nic jiného než rychlost a výkon.

42) Pehle, T. a kol.: Lexikon – Cyklistika. Dobřeějovice: Rebo Productions CZ, 2008, s. 96.

43) Internetový obchod se sportovním zbožím: <http://jizdni-kola.online-sport.cz>, 17. 10. 2009.

44) Tamtéž, 17. 10. 2009.

45) Tamtéž, 17. 10. 2009.

g) Dětské /Juniorské kolo⁴⁶⁾

Dětské / Juniorské kolo je jak již název napovídá určeno hlavně a především dětem. Rámy a průměr kol (12“ až 24“) jsou zmenšeny, tak aby umožnily jezdit na kole každé holce či klukovi. I tato kategorie zohledňuje nároky dítěte na jízdu, a tak se dají zakoupit dětská kola základní s ocelovým rámem, ale samozřejmě jsou kola s hliníkovým rámem a top výbavou na úrovni kol pro dospělé.

h) Skládací kola⁴⁷⁾

Skládací kola jsou „hitem dneška a není se co divit. Technologie pokročila již tak daleko, že si můžete dovolit mít nekompromisní celoodpružené profi horské kolo, které za pár minut jednoduše složíte do kufru auta nebo prostě malou skládačku, kterou sebou můžete vzít úplně všude, ale přitom zabere minimum místa a doveze vás až tam, kam vám budou nohy stačit.

2. 5. 6. Desatero horské cyklistiky⁴⁸⁾

1. Berte ohled na přírodu a nejezděte chráněnými zónami.
2. Používejte zpevněné, široké cesty a podle možností vyznačené cyklistické stezky.
3. Respektujte turisty a dávejte jim přednost.
4. Šetřete turistické stezky a nezpůsobujte zbytečné rýhy brzděním.
5. Plánujte své výlety a jezděte po méně frekventovaných cestách.
6. Přizpůsobujte svůj styl jízdy a rychlost svým dovednostem.
7. Chovejte se ohleduplně a dbejte tak na to, aby byli horší cyklisté i nadále uznáváni jako přátelé přírody a mohli tak neomezeně provozovat svůj sport.
8. Nezanechávejte nikde odpadky.
9. Berte zvláštní ohled na divokou zvěř.
10. Užívejte si!

46) Internetový obchod se sportovním zbožím: <http://jizdni-kola.online-sport.cz>, 17. 10. 2009.

47) Tamtéž, 17. 10. 2009.

48) Gerig, U.; Frischknecht T.: Jezdíme na kole. České Budějovice: KOPP, 2004, s. 122.

2. 6. Marketing, management

2. 6. 1. Marketing

Podle Horner, Swarbrooke⁴⁹⁾ většina lidí si pod tímto pojmem představuje prodej a reklamu. Marketing mimo jiné skutečnosti znamená prodej a reklamu. Jestliže však produkty mají vyhovovat potřebám zákazníka, prodej a reklama jsou pouhou polevou na dortu.

Marketing se zabývá vztahy mezi kupujícími a prodávajícími a činnostmi, které mají tyto vztahy dovést k uspokojivému závěru. Na rozdíl od ekonomiky, která se soustřeďuje na vztah mezi nabídkou a poptávkou, marketing vychází z myšlenky, že ústředním zájmem všech lidí pracujících v organizaci je zákazník. Orientace firmy na marketing znamená učinit zákazníka středem všech rozhodovacích procesů.

Pojetí marketingu by mělo být o hodnotném a uspokojivém zboží a službách, které budou nakupovat zákazníci.^{49I)}

Marketing je plynulý proces probíhající v dílčích krocích, prostřednictvím něhož management v odvětví pohostinství a cestovního ruchu (skupina vzájemně propojených organizací poskytujících osobní služby zákazníkům mimo jejich domov) plánuje, zkoumá, naplňuje, kontroluje a vyhodnocuje činnosti navržené k zajištění jak zákaznických potřeb a skrytých přání, tak i cílů své vlastní organizace říká Morrison.⁵⁰⁾ K dosažení největší účinnosti vyžaduje marketing úsilí každého jednotlivce a jeho účinnost se dále může zvýšit či snížit činností dalších komplementárních organizací.

49) Horner, S.; Swarbrooke J.: Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času.

Praha: Grada Publishing, 2003, s. 28.

49I) Vlastní definice marketingu inspirovaná Horner, Swarbrooke.

50) Morrison, M. A.: Marketing pohostinství a cestovního ruchu.

Praha: Victoria Publishing, 1995, s. 16.

2. 6. 2. Management destinace

Palatková⁵¹⁾ přejala management destinace (destinační management) podle Bartla a Schmidta a popisuje ho jako strategii a cestu pro silné regiony, které mají odvahu ke koncentraci sil pro společný rozvoj, organizaci a aktivní prodej svých klíčových konkurenčních výhod. Touto cestou vznikají destinace, které nabízejí klientovi perfektně zorganizovaný řetězec služeb odpovídající jeho volbě a zahrnující informace a pohodlnou rezervaci, bezchybný průběh pobytu a návrat domů.

Autoři Goeldner, Ritchie⁵²⁾ říkají, že destinační management se zaměřuje na aktivity, které realizují politický a plánovací rámec na denním, operačním základu. Těchto devět aktivit zahrnuje efektivní organizaci, marketing destinace, zajištění vysoce kvalitní návštěvnické zkušenosti, hromadící a rozšiřuje informaci, vývoj lidských zdrojů, získání adekvátního financujícího a rizikového kapitálu, efektivní návštěvnický management, pokračující zdrojové správcovství, a být připravený k tomu, aby řídilo neočekávané krize.

Királová⁵³⁾ pod pojmem management destinace vidí soubor technik, nástrojů a opatření používaných při koordinovaném plánování, organizaci, komunikaci, rozhodovacím procesu a regulaci cestovního ruchu v destinaci za účelem dosažení jeho udržitelného rozvoje a zachování konkurenceschopnosti na trhu.

Součástí managementu destinace je:

- návštěvnický management, tj. soubor řídicích technik a nástrojů, používaných sdružením cestovního ruchu za účelem usměrňování toků návštěvníků a ovlivňování jejich chování (přístupový management, cenová politika, zonace, budování informačních kanceláří cestovního ruchu, zpracování etických kodexů a kodexů chování podnikatelských subjektů a návštěvníků, pořádání seminářů a výchovně vzdělávacích akcí)
- model limit přijatelné změny, tj. stanovení únosného zatížení území a využívání indikátorů udržitelného rozvoje cestovního ruchu

51) Palatková, M.: Marketingová strategie destinace cestovního ruchu. Jak získat více příjmů z cestovního ruchu. Praha: Grada Publishing, 2006, s. 46.

52) Goeldner Ch. R.; Brent Ritchie J. R.: *Tourism. Principles, practices, philosophies*. New Jersey: John Wiley & Sons, 2009, s. 443.

53) Királová, A.: *Marketing destinace cestovního ruchu*. Praha: EKOPRESS, 2003, s. 22.

- spektrum rekreačních příležitostí, které zahrnuje lokalizační předpoklady (geografické, přírodní, kulturně-historické, ostatní antropogenní), realizační předpoklady (supra a infrastruktura cestovního ruchu, dostupnost a ostatní infrastruktura) a selektivní předpoklady (demografické, sociální a ekonomické charakteristiky návštěvníků) rozvoje cestovního ruchu v destinaci.

Hesková a kol.⁵⁴⁾ připojuje k destinačnímu managementu ještě marketing. Destinační management a marketing představuje soubor činností na vybraných úrovních řízení a koordinace, strategické plánování, různé formy spolupráce na úrovni mikroregionů a regionů, využívání podpůrných fondů. Cestovní ruch v mnoha destinacích se může stát nosným prvkem rozvoje nebo jedním z jeho významných prvků. Z pohledu destinačního managementu je cestovní ruch společně s dalšími aktivitami součástí jednoho komplexního produktu tedy produktu, který tvoří a představuje celá destinace (oblast, region). Výsledný destinační produkt není finálním dílem jednoho subjektu, ale zahrnuje celou řadu participujících subjektů.

2. 7. Marketingový výzkum

2. 7. 1. Marketingový výzkum

Kotler⁵⁵⁾ chápe marketing jako „umění nacházet příležitosti, rozvíjet je a výnosně jich využívat“. K nalezení, rozvoji a využití marketingových příležitostí musí organizace destinačního marketingu provádět neustálou analýzu trhu, jejíž součástí je sběr a vyhodnocování informací z oblasti makroprostředí, úkolového prostředí a prostředí vlastní společnosti destinačního marketingu. Výzkum potřeb, přání, postojů a preferencí klienta je základem marketingového plánování. Zvláštní pozornost si zaslouhuje analýza tržního portfolia destinace (zkoumání tržního portfolia, tedy jednotlivých trhů v souboru všech trhů přinášejících výnosy (zisk), nejčastěji z hlediska nákladů na udržení těchto trhů v závislosti na výnosech (zisku), ale i z hlediska návštěvnosti, počtu přenocování, dynamiky, dlouhodobé udržitelnosti, konkurence atd. Snad nejvýznamnější součástí marketingového průzkumu je průzkum trhu zaměřený na spotřebitelské chování.

Marketingový výzkum byl definován jako souvislý proces sběru, analýzy a interpretace dat o daném prostředí.^{55I)}

54) Hesková, M. a kol.: Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2006, s. 152.

55) Kotler, P.: Marketing podle Kotlera. Praha: Management Press, 2000, s. 52)

55I) Vlastní definice marketingového výzkumu inspirovaná Kotlerem.

Základními fázemi výzkumu vždy zůstávají identifikace a definice problému, průzkum informačních zdrojů, které jsou v dané chvíli k dispozici, stanovení výzkumného plánu, sběr dat, analýza dat a prezentace výsledků výzkumu.

Metody sběru dat lze rozčlenit na tři oblasti:

Pozorování není pro marketing destinace právě typické, nicméně někdy může být jedinou vhodnou metodou, např. k testování návrhů značky destinace.

Sběr sekundárních dat od národních statistických úřadů, národních bank, data nakoupená/získaná od specializovaných institucí (např. European Travel Monitor, World Tourism Organisation- UNWTO, World Tourism and Travel Council – WTTC, Organisation for Economic Cooperation and Development – OECD), kromě toho i noviny, časopisy, internet, publikace profesních organizací, vnitrofiremní ukazatele a další.

Sběr primárních dat je nákladný a využívá metod, jako jsou individuální pohovory, studium ohniskových skupin, korespondenční, ústní a telefonická šetření, Delphi metoda a experimenty. (Delphi metoda představuje metodu získávání názorového konsenzu skupiny odborníků v daném oboru, kde není dostatek podkladů k předpovídání budoucnosti, nebo v situacích tak komplexních, že je potřeba posouzení ze strany odborníků. Dotazování probíhá v několika kolech, kdy odborníci používají číselnou stupnici nebo písemné hodnocení. Cílem je získat data využitelná pro kvalitativní i kvantitativní výzkum. Společnost destinačního marketingu většinou sběr primárních dat zadává specialistům na výzkum (s výjimkou jednoduchých dotazování, např. na veletrzích, zahraničních zastoupení, rozhovorů s obchodními partnery, informací od vlastních pracovníků..). Často se využívá tzv. namátkového průzkumu, tedy získání informací o velké skupině populace na základě průzkumu její malé části, pravděpodobnostního vzorku.

S rozvojem informačních technologií roste význam internetu jako prostředku sběru primárních dat. Lze počítat a třídit přístupy na webové stránky organizace destinačního marketingu podle geografického segmentu, lze statistiky zjistit některé informace o velikosti a struktuře poptávky po produktech destinace na základě e-mailových dotazů. Organizace destinačního marketingu mohou na své stránky umístit dotazník nebo anketu, přístupy přes registrační formuláře, jejichž vyplněním poskytují uživatel další data.

Cestovní ruch jako interdisciplinární odvětví klade vysoké nároky na kvalitu a rozsah výzkumných oborů, které je možné rozdělit do následujících oblastí:

- sledování turismu jako komplexu na sebe navázaných služeb (doprava, ubytování, rekreace, atrakce, stravování)
- specializované případové studie
- statistika a prognózování v turismu
- průzkum životního prostředí a územní plánování
- průzkum motivace a spotřebního chování v turismu
- management a školení
- politika turismu, plánování a analýzy.⁵⁶⁾

Kotler⁵⁷⁾ zmiňuje, že cílem marketingového výzkumu je systematické plánování, shromažďování, analýza a vyhodnocování informací, které jsou potřebné pro účinné řešení konkrétních marketingových problémů. Firmy využívají marketingový výzkum v řadě situací. Marketingová analýza může pracovníkům pomoci stanovit tržní potenciál a možný tržní podíl, porozumět potřebám klientů a tržnímu chování a měřit efektivnost výroby a propagačních aktivit.

Definování problémů a cílů výzkumu – příprava plánu výzkumu, návrh metodiky
– realizace výzkumu – shromažďování a analýza dat – vypracování zprávy a prezentace výsledků.

56) Palatková, M.: Marketingová strategie destinace cestovního ruchu. Jak získat více příjmů z cestovního ruchu. Praha: Grada Publishing, 2006, s. 83 – 85.

57) Kotler, P.: Marketing. Praha: Grada Publishing, 2004, s. 227.

Tabulka č. 1: Metody výběrového šetření

Pravděpodobnostní výběr	
Prostý náhodný výběr	Do výběrového souboru může být zařazen kdokoli, všichni mají stejnou šanci být vybráni.
Stratifikovaný výběr	Populace je rozdělena do skupin podle vybraných kritérií (např. podle věku) a výběrový soubor je vybrán z každé skupiny.
Vícestupňový výběr	Populace je rozdělena na dílčí soubory, nejprve na primární skupiny a ve druhém stupni se již jen ve vybraných přímých jednotkách vybírají tzv. sekundární jednotky.
Nenáhodný výběr	
Jednoduchý výběr	Tazatel si pro dotazování vybírá nejsnáze dosažitelné respondenty.
Záměrný výběr (podle vlastního uvážení tazatele)	Tazatel používá svůj úsudek k výběru jednotlivých respondentů, kteří mu podle jeho názoru poskytnou přesné informace.
Kvótní výběr	Tazatel se dotazuje předem stanového počtu respondentů z každé vybrané skupiny.

Zdroj: Kotler, P.: Marketing. Praha: Grada Publishing, 2004, s. 244.

2. 7. 2. Dotazník⁵⁸⁾

Nástroj sběru dat pro kvantitativně orientovaný výzkum, formulář určený respondentovi obsahující otevřené otázky, na které se očekávají spontánní odpovědi a nebo uzavřené otázky s alternativními odpověďmi. Často se uplatňuje při výzkumu cestovního ruchu, protože umožňuje reprezentativní zkoumání a rychlé zpracování dat. Jeho nevýhodou je nízká návratnost, pokud se zasílá poštou, respondentovi neposkytuje dostatek prostoru na vyjádření.

58) Gúčík, M. a kol.: Krátký slovník cestovního ruchu. Banská Bystrica: Trian, 2004, s. 27.

2. 7. 3. Kvantitativní výzkum

Kvantitativní výzkum je orientován na výzkum jevů, které lze kvantifikovat. Čertík.⁵⁹⁾

Hauge⁶⁰⁾ říká, že kvantitativní výzkum se zabývá měřením trhu a zahrnuje do oblasti, jako například velikost trhu, velikost částí trhu, podíly značky, frekvence nákupu, míru povědomí o značce, úroveň prodeje atd. Kvantitativní údaje požadované pro určitou úroveň přesnosti (ačkoli ne ve všech případech jde o úroveň vysokou) a užité metody musejí být takové, aby cíle bylo dosaženo. Alespoň, že ve spotřebních trzích je kvantitativní informace založena na výtahu ze vzorku průměrné populace či trhu a návrh výzkumu, zejména výběrové metody musí být dostatečně přesné, aby to umožnily.

2. 7. 4. Respondent⁶¹⁾

Osoba odpovídající na otázky, které jsou součástí výzkumu. Otázky je možné klást v rozhovoru (řízený rozhovor) a nebo formou dotazníku.

2. 7. 5. Tazatel⁶²⁾

Tazatel je osoba provádějící dotazování ve výzkumu.

2. 8. Situační analýza

2. 8. 1. Situační analýza

Situační analýza je prostředek, který na základě analytického zhodnocení minulého vývoje a současného stavu a na základě kvalifikovaného odhadu pravděpodobného budoucího vývoje ve strategickém období může pomoci při formulování budoucí tržní pozice podniku. Šetří vnitřní situaci organizace (schopnosti, dovednosti, jedinečnosti, zdroje) především vzhledem k trhům a konkurenci a zkoumá komplexně vliv faktorů vnějšího prostředí na organizaci. Představuje dva typy analýzy – interní a externí. Interní podmínky (které jsou do jisté míry z pozice podniku ovlivnitelné a kontrolovatelné) vypovídají o vnitřní situaci,

59) Čertík, M. a kol.: Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení. Praha: OFF, 2001, s. 67.

60) Hauge, P.: Průzkum trhu. Brno: Computer press, 2003, s. 10.

61) Gúčík, M. a kol.: Krátký slovník cestovního ruchu. Banská Bystrica: Trian, 2004, s. 109.

62) Portál o reklamě, médiích a mediálním plánování: <http://www.mediaguru.cz>, 13. 3. 2010.

kteřá je podložena významnými firemními schopnostmi (vynikající výrobek, vrcholná technologie, lépe rozpoznatelná a zapamatovatelná značka, vhodnější služby) a specifickými zdroji nebo je ovlivněna vnitřními nedostatky a chybami (například opakem vyjmenovaných předností), zakládajícími budoucí nevýhody a problémy. Externí podmínky, které jsou z pozice podniku neovlivnitelné a nekontrolovatelné, silně ovlivňují podnikovou situaci. Mění atraktivnost tržních příležitostí, působí i na intenzitu ohrožení, pomáhají identifikovat situace, které mohou nastat v prostředí a spoluvytvářejí řadu specifických situací. Aby byla situační analýza účinná, musí pokrývat všechny základní marketingové aktivity podniku, musí být komplexní. Jedině tak může pomoci odhalit příčiny budoucích marketingových problémů a potíží, ale i úspěchů, a být vhodným nástrojem pro vytipování klíčových faktorů ovlivňujících marketingovou i podnikovou výkonnost (jedná se zejména o klíčové faktory limitující podnikovou výkonnost). Horáková⁶³⁾

Situační analýza (situation analyse) dle Jakubíkové⁶⁴⁾ je všeobecná metoda zkoumání jednotlivých složek a vlastností vnějšího prostředí (makroprostředí a mikroprostředí), ve kterém firma podniká, případně které na ni nějakým způsobem působí, ovlivňuje její činnost a zkoumání vnitřního prostředí firmy (kvalita managementu a zaměstnanců, strategie firmy, finanční situace, vybavenost, historie, umístění, organizační kultura, image etc.), její schopnosti výrobky tvořit, vyvíjet a inovovat, produkovat je, prodávat, financovat programy.

Jakubíková⁶⁵⁾ dále popisuje strategickou situační analýzu, kterou je komplexní přístup k zachycení podstatných faktorů ovlivňujících činnosti firmy ve vzájemných souvislostech, jehož výsledky jsou podkladem pro tvorbu návrhů možných strategií budoucího chování firmy.

Význam strategické situační analýzy roste se zvyšující se neurčitostí, resp. Nestabilitou a složitostí prostředí. Musí proto poskytovat všechny podstatné, relevantní informace ovlivňující fungování podniku. Důkladně provedená strategická analýza je předpokladem kvality celého strategického procesu. Budou-li totiž její závěry povrchní, nepřesné či jinak zkreslené, budou přijatá strategická opatření orientována jiným směrem, než by bylo žádoucí.

63) Horáková, H.: Strategický marketing. Praha: Grada, 2003, s. 39.

64) Jakubíková, D.: Strategický marketing. Praha: Grada Publishing, 2008, s. 78.

65) Tamtéž, s. 79.

Marketingová situační analýza podle Jakubíkové⁶⁶⁾ směřuje k volbě cílových trhů a k nalezení reálných a současně náročných marketingových cílů a strategií podniku pro jednotlivé trhy včetně strategií jednotlivých prvků marketingového mixu. Je prvním krokem přípravy strategického marketingového plánu.

2. 8. 2. Předvstupní programy⁶⁷⁾

Předvstupní nástroje v České republice byly zaměřeny na vytvoření podmínek pro co nejrychlejší a nejeftivnější čerpání prostředků ze strukturálních fondů EU po jejím vstupu do EU se současným pozitivním dopadem na hospodářství země. Česká republika využívala tři předvstupních nástrojů. Jednalo se o programy Phare, ISPA a SAPARD.

Prostřednictvím programu Phare Česká republika v průběhu 90. let získávala prostředky v objemu 60 - 70 mil. EUR ročně. Od roku 2000 se roční průměr přidělené pomoci zvýšil na 100 mil. EUR. Pro rok 2002 bylo pro Českou republiku alokováno 103,8 mil. EUR, pro rok 2003 Česká republika získala 114,18 mil. EUR. Za dobu trvání programu Phare tak Česká republika získala přístup k celkem 1,034 mld. EUR.

V rámci nástroje ISPA bylo do konce srpna 2003 alokováno 244,297 mil EUR, z toho na investice 242,404 mil. EUR.

V programu SAPARD na Českou republiku každoročně připadalo 22,063 mil. EUR až do doby vstupu do EU, Česká republika tak disponovala prostředky SAPARD v celkové výši 66,1 mil. EUR. Po vstupu České republiky do EU (1. 5. 2004) byly tyto programy realizovány ještě po dobu přibližně dvou let.

2. 8. 3. Program Phare⁶⁸⁾

(Poland and Hungary Aid for Restructuring of the Economies) byl zaměřen především na projekty přípravy institucí veřejné správy na vstup do EU. Tento předvstupní nástroj pomoci využívala Česká republika již od roku 1990.

66) Jakubíková, D.: Strategický marketing. Praha: Grada Publishing, 2008, s. 79.

67) Centrum pro regionální rozvoj: www.crr.cz, 3. 4. 2010.

68) Tamtéž, 3. 4. 2010.

Část každoroční alokace byla v posledních letech realizace programu věnována přípravě na přijímání prostředků ze strukturálních fondů EU v jednotlivých regionech a související institucionální přípravě. Po vstupu České republiky do EU jej nahradil Společný regionální operační program.

Program Phare se skládal ze tří programových celků:

Národní programy Phare zahrnovaly zejména projekty zaměřené na přípravu ČR na členství v EU. Byly to především projekty pro českou státní správu, které napomáhaly přijímání *acquis communautaire*. Další velmi důležitou součástí Národního programu byly investiční projekty v oblasti hospodářské a sociální soudržnosti, které sloužily k testování struktur pro následnou účast ve strukturálních fondech.

Programy přeshraniční spolupráce (CBC PHARE) byly přípravou na účast v iniciativě Společenství INTERREG III. Projekty v rámci těchto programů byly zpravidla investičního charakteru, realizovaly se v příhraničních regionech a měly povinný přeshraniční dosah.

Mnohonárodní programy Phare

Sloužily zejména k dodatečné podpoře spolupráce a přípravy kandidátských zemí na vstup do EU a při jejich implementaci tyto země spolu navzájem spolupracovaly.

2. 8. 4. CBC Phare⁶⁹⁾

Program CBC Phare byl zahájen v roce 1994. Podporuje příhraniční spolupráci se sousedními státy v příhraničních regionech České republiky. Základním cílem programu je potlačit negativní vliv hranice na životní podmínky obyvatel v příhraničních regionech, prohloubit vzájemnou spolupráci lidí a vytvořit srovnatelné výchozí podmínky pro další rozvoj území na obou stranách hranice.

Hlavními cíli programu je podpora hospodářského rozvoje příhraničních regionů a posilování konkurenceschopnosti českých podniků, překonávání problémů zatěžujících regiony na obou stranách hranice (znečišťování živ. prostředí, nedostatečná infrastruktura), zvyšování životní úrovně obyvatel a prohlubování spolupráce mezi občany hraničních regionů.

69) Centrum pro regionální rozvoj: www.crr.cz, 3. 4. 2010.

Finanční memoranda - dohody uzavřené mezi Evropskou unií a Českou republikou vymezují specifické cíle programů CBC Phare pro příslušné období a pohraničí, výši finančních prostředků, výši spolufinancování ze strany ČR, datum ukončení a lokace a realizace programu apod.

V letech 1994 - 2004 bylo pro Českou republiku z programu CBC Phare vyčleněno přes 220 MEUR.

V rámci jednotlivých memorand jsou vyčleněny finanční prostředky na:

Velké investiční projekty zaměřené zejména na dopravu (modernizace silniční a železniční sítě vedoucí k hraničním přechodům), technickou infrastrukturu (ochrana ovzduší), životní prostředí, vodní hospodářství (kanalizace, čistírny odpadních vod).

Společný fond malých projektů

Grantová schémata (v roce 2002 a 2003)

Malá a kol.⁷⁰⁾ dodává, že program CBC (Cross-border Cooperation – příhraniční spolupráce) byl zahájen Evropskou Unií v roce 1994 s rozpočtem 150 milionů ECU k podpoře činností v příhraniční spolupráci v regionech zemí střední a východní Evropy, které sousedí s Evropskou Unií. Mezi hlavní cíle programu patří zlepšení prostředí, rozvoj vodního hospodářství a dopravy.

V rámci programu jsou uplatňovány Víceleté indikativní programy (Multi-Annual Indicative Programmes – MIP). Tyto programy zohledňují běžné požadavky EU a poskytují rámec pro každoroční finanční návrhy. Pro oblast plánování a realizaci jsou vytvářeny Společné programové a monitorovací výbory (Joint Programming and Monitoring Committee – JPMC). Jsou hlavním nástrojem pro společné programování příhraničních aktivit a monitorují a koordinují realizaci těchto aktivit. JPMC jsou obvykle podporovány řadou subregionálních nebo oborových pracovních skupin nebo pracovních skupin zaměřených na konkrétní projekty.

70) Malá, V.: Cestovní ruch a Evropská unie. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000, s. 80.

2. 9. Projekt

2. 9. 1. Projekt⁷¹⁾

Je konkrétní ucelený projektový záměr, který předkládá žadatel s cílem získat podporu v rámci ROP NUTS II Jihozápad. Projekt je tvořen žádostí a souborem povinných a nepovinných příloh. Projekt musí být v souladu s podmínkami programu, tzn. přispívat k naplnění cíle, zaměření a indikátorů příslušné oblasti podpory a musí být udržitelný minimálně po stanovenou dobu.

2. 9. 2. Region soudržnosti⁷²⁾

Regiony soudržnosti jsou v oblasti regionální politiky základními statistickými jednotkami pro výpočet ukazatele HDP/obyvatele, na základě kterého je přidělena podpora ze strukturálních fondů. Jsou jimi regiony na úrovni NUTS II (NUTS - klasifikace územních statistických jednotek). V programovacím období 2007—2013 má každý Region soudržnosti historicky poprvé svůj vlastní Regionální operační program (ROP), který je úzce zaměřen na řešení problémů daného regionu.

2. 9. 3. Operační program⁷³⁾

Jedná se o dokument schvalovaný Evropskou komisí pro realizaci podpory stanovené v Národním strategickém referenčním rámci. Dokument obsahuje souvislý soubor víceletých prioritních os, může využívat pomoc pouze jednoho fondu EU (princip monofondovosti) a může se vztahovat pouze na jeden z cílů EU. Zahrnuje analýzu a popis situace, strategii programu, rámcový popis prioritních os a oblastí podpory, finanční plán a popis implementačního uspořádání programu. Za provádění operačních programů odpovídají členské státy na příslušné územní úrovni. Pro využívání fondů EU v letech 2007-2013 má Česká republika celkem 24 operačních programů. Všechny OP jsou tvořeny pro období od 1. ledna 2007 do 31. prosince 2013.

71) Internetové stránky Regionální rady regionu soudržnosti Jihozápad:

www.rr-jihozapad.cz, 30. 3. 2010.

72) Fondy Evropské unie: www.strukturalni-fondy.cz, 30. 3. 2010.

73) Internetové stránky Regionální rady regionu soudržnosti Jihozápad:

www.rr-jihozapad.cz, 30. 3. 2010.

2. 9. 4. Územní statistické jednotky NUTS⁷⁴⁾

Územní statistické jednotky tzv. NUTS (z francouzského Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques) se používají v Evropské unii pro účely strukturální politiky. Jednotka NUTS I je tvořena územím celé ČR. Krajská úroveň odpovídá rozdělení ČR na stat. územní jednotky NUTS II. Regiony NUTS II jsou tvořeny jednou až třemi jednotkami NUTS II a jsou označeny jako regiony soudržnosti.

2. 9. 5. Prioritní osa⁷⁵⁾

Jedná se o jednu z priorit strategie ROP NUTS II Jihozápad. Každé prioritní ose je přidělen určitý příspěvek z veřejných zdrojů Společenství a ČR a soubor blíže určených konkrétních cílů a každá prioritní osa je naplňována prostřednictvím oblastí podpory.

2. 9. 6. Oblast podpory⁷⁶⁾

Oblast podpory představuje základní dotační titul operačního programu se stanoveným finančním plánem, který v případě ROP NUTS II Jihozápad zahrnuje způsobilé výdaje spolufinancované z veřejných zdrojů Společenství a ČR. Vypracovaný projekt (žádost o podporu projektu) může být předložen (předložena) pouze do jedné oblasti podpory.

2. 9. 7. Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF)⁷⁷⁾

Evropský fond regionálního rozvoje je jedním ze čtyř strukturálních fondů EU. Je určen na podporu rozvoje a strukturálních změn zaostávajících regionů a přeměně upadajících oblastí; podporuje trvale udržitelný rozvoj a vytváří trvale udržitelné pracovní příležitosti.

2. 9. 8. Žadatel – příjemce⁷⁸⁾

Příjemcem podpory může být pouze osoba s právní subjektivitou, tzn. hospodářský subjekt, orgán nebo podnik (veřejnoprávní nebo soukromý),

74) Rašková, P a kol.: Možnosti financování podnikatelských projektů z Evropského fondu regionálního rozvoje. České Budějovice: NEBE, 2007, s. 7.

75) Internetové stránky Regionální rady regionu soudržnosti Jihozápad:
www.rr-jihozapad.cz, 30. 3. 2010.

76) Tamtéž, 30. 3. 2010.

77) Tamtéž, 30. 3. 2010.

78) Internetové stránky Regionální rady regionu soudržnosti Jihozápad:
www.rr-jihozapad.cz, 30. 3. 2010.

který žádá řídicí orgán o příspěvek ze strukturálních fondů a je zodpovědný za realizaci projektu. Příjemcem se žadatel stává po podpisu Smlouvy o poskytnutí dotace.

2. 9. 10. Etapa projektu⁷⁹⁾

Etapou se rozumí logický kontrolovatelný celek stanovený dle charakteru aktivit projektu a finančních možností žadatele. U projektů, jejichž předmětem jsou stavby, dodávky prací či dodávky zboží, se bude jednat o agregované celky (např. stavební objekty a technologické celky dle rozpočtu). Stanovení etapy není vázáno na kolaudaci/částečnou kolaudaci projektu/části projektu. U projektů typu služeb je logickým kontrolovatelným celkem realizovaná ucelená aktivita. Minimální způsobilé výdaje každé etapy včetně závěrečné etapy jsou stanoveny na 2 milióny Kč. Doporučená doba jedné etapy je minimálně tři měsíce, tzn. žadatel, pokud to lze, může projekt rozdělit na etapy, které mohou být v jednom roce maximálně čtyři.

2. 9. 11. Infopoint⁸⁰⁾

Zastavení pro cyklisty a turisty. Útulný přístřešek s mapou a s místem na opření kol.

2. 9. 12. Nordic walking⁸¹⁾

Nordic walking (doslovně přeloženo severská chůze) je běžná chůze se speciálními hůlkami, podobnými lyžařským hůlkám. Kolébkou tohoto nového sportovního odvětví je Finsko. Je možno jej provozovat celý rok, kdekoliv a ve všech věkových a výkonnostních skupinách. Jeho sportovní úroveň lze velice rychle přizpůsobit vlastní sportovní úrovni.

2. 9. 13. Marketingový kanál - distribuční kanál⁸²⁾

Hlavními distribučními kanály pro většinu ubytovacích zařízení jsou stále cestovní agentury. Velké hotelové řetězce však jako hlavní způsob distribuce obvykle používají své vlastní počítačové systémy rezervace. Naproti tomu malé

79) Tamtéž, 30. 3. 2010.

80) Internetové stránky obce Černá v Pošumaví: www.cernavposumavi.cz, 30. 3. 2010.

81) Internetová encyklopedie: www.wikipedia.cz, 31. 3. 2010.

82) Homer, S.; Swarbrooke J.: Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času. Praha: Grada Publishing, 2003, s. 284.

jednotky často využívají turistické kanceláře ve své domovské oblasti. Také cestovní kanceláře působí často v distribuci ubytování, zejména v roli velkoobchodu. Existují také případy, kdy se ubytovací zařízení spoléhají na zákazníky, kteří přijdou „z ulice“ na základě svého spontánního rozhodnutí.

2. 9. 14. Banner⁸³⁾

Banner (anglicky „prapor“, „plakát“, česky se někdy označuje jako reklamní proužek) je druh reklamy používaný na WWW stránkách. Jedná se o zpravidla obdélníkový obrázek či animaci, případně interaktivní grafiku zobrazenou nejčastěji poblíž okraje obrazovky. Bannery tvoří stále jednu z nejčastějších forem reklamy na Internetu.

2. 9. 15. Poplatek za rekreační pobyt⁸⁴⁾

Poplatek za lázeňský nebo rekreační pobyt platí fyzické osoby, které za úplatu přechodně pobývají na území obce za účelem léčení nebo rekreace, pokud neprokáží jiný důvod svého pobytu. Sazba poplatku činí 15 Kč za osobu a každý i započatý den pobytu, není-li tento den dnem příchodu.

2. 9. 16. Poplatek z ubytovací kapacity⁸⁵⁾

Poplatek z ubytovací kapacity se platí z ubytovací kapacity v zařízeních určených k přechodnému ubytování za úplatu. Sazba poplatku činí 4 Kč za každé využití lůžko a den. Obec může po dohodě s poplatníkem stanovit poplatek roční paušální částkou.

2. 9. 17. Návštěvnícký management⁸⁶⁾

Soubor řídicích technik a nástrojů, používaných sdružením cestovního ruchu za účelem usměrňování toků návštěvníků a ovlivňování jejich chování (přístupový management, cenová politika, zonace, budování informačních kanceláří cestovního ruchu, zpracování etických kodexů a kodexů chování podnikatelských subjektů a návštěvníků, pořádání seminářů a výchovně vzdělávacích akcí).

83) Internetová encyklopedie: www.wikipedia.cz, 28. 3. 2010.

84) Obec Černá v Pošumaví, Obecně závazná vyhláška č. 2/2003 o místních poplatcích, část. III.

85) Obec Černá v Pošumaví, Obecně závazná vyhláška č. 2/2003 o místních poplatcích, část. VI.

86) Kiráľová, A.: Marketing destinace cestovního ruchu. Praha: EKOPRESS, 2003, s. 22.

3. Cíle a metodika

3. 1. Cíle práce

Hlavním cílem diplomové práce - provést analýzu předpokladů rozvoje cykloturistiky v mikroregionu Lipensko (se zaměřením na Lipenskou magistrálu). Dále pak příprava projektu čerpání dotačních prostředků EU pro navrhované změny Lipenské magistrály.

3. 2. Vedlejší cíle

- a) Analyzovat mikroregion a současné sítě cyklostezek v mikroregionu se zaměřením na hlavní tepnu Lipenskou magistrálu
- b) Zpracovat návrhy a doporučení na možné změny v rámci této trasy opřené o terénní šetření
- c) Připravit projekt pro čerpání dotačních prostředků EU

3. 3. Pracovní hypotézy¹⁾

Pracovní hypotézy byly stanoveny na začátku práce v návaznosti na cíle práce. Byla zkoumána cykloturistika jako velmi dobrá příležitost pro region, či místní podnikatele. Ať už by se jednalo o možnosti ubytování pro projíždějící turisty nebo občerstvení pro unavené cyklisty. Samozřejmě specializovanější činnost je servis kol či sportovní prodejny. Cyklistika je druh sportu, který se dá velmi dobře provozovat v měsících duben až říjen a to za téměř každého počasí. Byla proto zpracována hlavní lipenská cyklotrasa a bylo snahou zjistit, jak si stojí v očích veřejnosti, jak místních obyvatelů, tak turistů.

Z výše uvedeného vyplývají tyto hypotézy:

1. Současný stav a vybavenost hlavní cykloturistické trasy Lipenské magistrály je dostačující.
2. Cyklostezku Lipenskou magistrálu je možné využívat i pro jiné účely než jen cyklistiku.
3. Lipensko umí přilákat turisty na cykloturistiku v mikroregionu.

1) Hypotéza – domněnka, předpoklad. Hypotéza je výrok strukturálně založený na předpokladu budoucího měření, www.zsf.jcu.cz, 14. 3. 2010.

Uvedené hypotézy byly vyhodnoceny na základě výsledků terénního šetření a následně potvrzeny či vyvráceny.

3. 4. Metodika zpracování diplomové práce

V práci byly zpracovávány a postupně naplňovány tři hlavní části. První z nich je část Analytická, dále pak část Syntetická a celá práce vyústí v části třetí, tedy části Aplikační.

A. Analytická část

1. Studium odborné literatury

V rámci analytické části byla studována odborná literatura a jiné prameny týkající se metodiky zpracování, teorie týkající se cestovního ruchu a místní literatura, tedy literatura popisující mikroregion Lipensko a dále literatura tématicky zaměřená na cykloturistiku v mikroregionu Lipensko.

2. Situační analýza²⁾

V rámci situační analýzy byl též geograficky představen a vymezen mikroregion Lipensko, dále zde byla popsána síť cyklistických cest. Největší pozornost byla věnována hlavní cyklistické cestě s názvem Lipenská magistrála.

3. Terénní šetření³⁾

Terénní šetření se opírá o dotazník, který byl obsahově sestaven v rámci stanovených cílů. Dotazník byl vyplňován návštěvníky mikroregionu a také rezidenty. Bylo prováděno osobní dotazování a taktéž spolupráce s informačními centry. Jak vnímají zkoumanou trasu právě místní obyvatelé je pro objektivnost práce taktéž velmi podstatné. Dotazník byl sestaven z 19-ti otázek typu uzavřené s výběrem z možností. Jedna otázka byla formulovaná jako otevřená pro vlastní názor každého dotázaného.

2) Situační analýza – význam situační analýzy byl specifikován v 2. kapitole Literární přehled.

3) Terénní šetření – terénnímu šetření byla věnována kapitola 5. Terénní šetření, taktéž v této kapitole byl vysvětlen důvod výběru dotazníkového šetření.

B. Syntetická část

Výsledky terénního šetření byly přeneseny do počítačového softwaru Microsoft Office Excel, kde byly dále znázorněny jako grafy či tabulky. Již zpracované údaje byly konfrontovány s hypotézami a následně vyvozeny návrhy a doporučení zacílené na Lipenskou magistrálu.

C. Aplikační část

V návaznosti na činnosti v části syntetické, byl zpracován projekt čerpání dotačních prostředků z EU zacílený na Lipenskou magistrálu. V poslední části práce je pak souhrnné zhodnocení práce.

3. 5. Zdroje používaných informací

3. 5. 1. Primární zdroje

Mezi primární zdroje již patřily informace a data zjištěná a vyhodnocená vlastním šetřením.

3. 5. 2. Sekundární zdroje

Sekundární zdroje byly využity hlavně v první části práce, tedy v části analytické. Potřebná terminologie byla studována z odborné literatury citované v 2. kapitole Literární přehled. Dále byly studovány různé kartografické mapy, číselné údaje v rámci délky trasy z publikací zabývajících se právě touto problematikou. Hojně byly využity též internetové stránky zabývající se přímo problematikou cykloturismu.

4. Analýza zkoumané oblasti

Analýza zkoumané oblasti se zabývala geografickým vymezením mikroregionu Lipensko, představením jednotlivých turistických center ležících na Páteřové cyklostezce ve směru Nová Pec – Vyšší Brod včetně Svazku Lipenských obcí, část byla Věnována Národnímu parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava a část Vodnímu dílu Lipno I. Dále byl region vymezen z hlediska demografického, přičemž byla specifikována potenciální pracovní síla v regionu, dále možnosti kulturního a sportovního vyžití pro turisty. Dále byly představeny Jižní Čechy z pohledu cykloturistiky, dále regionální cyklostezky a společnost zajišťující autobusovou dopravu pro cyklisty. Také byly představeny již cyklostezky v mikroregionu Lipensko. Závěr analýzy se věnoval Páteřové cyklostezce Lipenské magistrále (byl představen projekt, dle kterého byla vybudována a dále její popis), ke které byl zpracován návrh projektu čerpání dotačních prostředků z EU.

4. 1. Geografické vymezení regionu Lipensko¹⁾

Lipensko je vyhlášenou českou rekreační destinací, jejíž atraktivita je dána především majestátností Lipenského přehradního jezera, vybudovaného před téměř 50 lety a právem nazývaného "jihočeským mořem". Jedná se o největší vodní plochu v České republice, dosahující délky 44 km a v místě největší šířky (u Černé v Pošumaví) skoro 10 km. Oblast v okolí jezera, kam zasahuje Národní park a Chráněná krajinná oblast Šumava, nabízí návštěvníkovi unikátní přírodní lokality i zajímavé kulturní, technické a architektonické památky i specifické lokální akce, jejichž rozmanitost a unikátnost je mimo jiné dána staletími střetávání různorodých kultur a vlivů v tomto překrásném pohraničním území.

Atraktivita Lipenska je v posledním desetiletí umocněna komfortem vyspělé turistické destinace, který uspokojí široké spektrum návštěvníků, od těch méně náročných až po nejnáročnější hosty, a který poskytuje bohatou nabídku pro slunečné i méně příznivé dny.

Lipensko je díky své rozmanitosti vnímáno jako mozaika složená z pěti „mikrodestinací“, kterými jsou Hornoplánsko, Lipno, Stožecko, Volarsko a Vyšebrodsko.

1) Svazek Lipenských obcí: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010.

Letní sezóna na Lipně - to je především koupání, vodní sporty, cyklistika a živé promenády v centru městeček Frymburk a Lipno nad Vltavou s krásným výhledem na jezero.

Hornoplánsko je známé zejména díky expozici a rodnému domu Adalberta Stiftera, spisovatele, který je typickým představitelem německé šumavské kulturní tradice. Kulturní nabídka Hornoplánska zahrnuje rovněž letní představení Pašijových her pod širým nebem v Hořicích na Šumavě, jejichž tradice sahá do počátku 19. století. Malebný přírodní amfiteátr pro 500 lidí každoročně přivítá tisíce návštěvníků, kteří obdivují umění místních účinkujících, předávané doslova „z otce na syna“.

Vyšebrodsko je jihovýchodní výspou Lipenska, kde se doporučuje zejména návštěva Vyšebrodského cisterciáckého kláštera a kulturních akcí vyšebrodského kulturního léta, např. Vyšebrodského divadelního festivalu. Vyšší Brod je vyhlášenou vodáckou lokalitou, kde začíná většina vodáckých putování po Vltavě v místním kempu těsně pod hranicí vyrovnávací nádrže Lipno II.

Mapa č. 1: Geografické vymezení mikroregionu Lipensko



Zdroj: www.lipensko.org, 26. 2. 2010

Tabulka č. 2: Základní údaje o turistických centrech na Lipenské magistrále

Charakteristika	Nová Pec	Horní Planá	Černá v Pošumaví	Frymburk	Lipno nad Vltavou	Vyšší Brod
Počet částí obce ¹⁾	7	8	6	4	2	8
Katastrální plocha [ha] ¹⁾	6 638	9 926	5 038	5 407	1 948	6 976
Počet obyvatel ²⁾	528	2 229	817	1 340	609	2 624
Z toho v produktivním věku ¹⁾	393	1 571	593	1 019	432	1 952
Pošta		Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Škola	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Zdravotnické zařízení	Ne	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Policie (městská i obecní)		Ano	Ne	Ne	Ano	Ano
Čelnice	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
Banka	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ano
Spořitelna	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ano
Bankomat	Ne	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Směnárna	Ne	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Benzinová čerpací stanice	Ne	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Kanalizace (ČOV)	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Vodovod	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Plynofikace	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne

Poznámky:

1) období 31. 12. 2008

2) období 31. 12. 2009

Zdroj: www.czso.cz, 26. 2. 2010

4. 1. 1. Turistická centra na Magistrále

Zde byly popsány dvě obce Černá v Pošumaví, Lipno nad Vltavou, dále městys Frymburk a dvě města Horní Planá a Vyšší Brod. Všechny tyto obce patří do Českokrumlovského okresu. Zástupcem Prachatického okresu je obec Nová Pec. Všechny zmíněné obce patří do Svazku Lipenských obcí, který zde byl také popsán a vysvětlen.

Nová Pec²⁾

Založení obce se datuje k polovině sedmnáctého století. Svolení k vybudování obce dal Johan Christian, vévoda na Krumlově a kníže z Eggenberku. Dnešní Nová Pec je stále dřevařskou osadou, kde práce v lesnictví zaujímá největší procentuální zastoupení na trhu práce. Další pracovní příležitosti nabízí cestovní ruch s turistikou a služby s nimi spjaté, stejně tak práce v Národním Parku Šumava a CHKOŠ.

Obr. č. 1: Pohled do krajiny



Obr. č. 2: Kostel Svaté Markéty



Zdroj: www.novapec.info, www.horniplana.cz, 2. 4. 2010

Horní Planá³⁾

Původní osadu založili v 1. polovině 14. století mniši z kláštera Zlatá Koruna. V roce 1349 povýšil Karel IV. Horní Planou na městys. Nyní už město Horní Planá leží na 48° 47' 30" severní zeměpisné šířky a na 14 ° 02' 30" východní zeměpisné délky na mírně skloněném svahu levého břehu Lipenské vodní nádrže. Průměrná nadmořská výška Horní Plané je 776 metrů nad mořem.

2) Internetové stránky obce Nová Pec: www.novapec.info, 2. 4. 2010.

3) Internetové stránky města Horní Planá: www.horniplana.cz, 2. 4. 2010.

Černá v Pošumaví⁴⁾

První písemná zmínka o obci pochází z roku 1268. Mezi největší pamětihodnosti patří Kostel Neposkvrněného početí Panny Marie postaven v roce 1799. Značná část území obce patří do Chráněné krajinné oblasti Šumava. Na území se nachází několik přírodních rezervací a památek. Černá v Pošumaví leží na levém břehu Lipenského jezera. Svou polohou je přirozeným středem a významným místem lipenské oblasti. Největší šířka vodní nádrže vytváří příznivé podmínky pro jachting a windsurfing.

Obr. č. 3: Logo obce



Obr. č. 4: Poloostrov



Zdroj: www.cernavposumavi.cz, 2. 4. 2010, www.frymburk.info, 2. 4. 2010

Frymburk⁵⁾

Kostel sv. Bartoloměje, kaple sv. Marty, pranýř, kašna, mariánský sloup, křížová cesta, pamětní deska k uctění amerických vojáků všechny tyto památky jsou soustředěny v městysi Frymburk, který je též znám svou zajímavou polohou, leží na poloostrově.

Lipno nad Vltavou⁶⁾

Historie obce sahá až do 16. století, první písemná zmínka o obci pochází již z roku 1530. Dnešní obec, položená nad začátkem Lipenské údolní nádrže, se dříve rozkládala v údolí Vltavy. Původní osada patřila do panství Vyššího Brodu a stejně jako mnohá okolní sídla patřila mezi malé dřevařské osady, v nichž žili dělníci zabezpečující plavení dřeva po Vltavě.

4) Internetové stránky obce Černé v Pošumaví: www.cernavposumavi.cz, 2. 4. 2010.

5) Krejza, L.: Lipensko. Černá v Pošumaví: FOP, 2001, s. 6.

6) Internetové stránky obce: Lipno nad Vltavou: www.lipnonadvltavou.cz, 2. 4. 2010.

Obr. č. 5: Obec - infopoint



Obr. č. 6: Klášter



Zdroj: www.lipnonadvltavou.cz, www.vyssibrod.cz, 2. 4. 2010

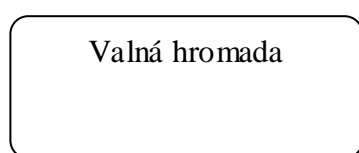
Vyšší Brod⁷⁾

Vyšší Brod vznikl počátkem 13. století jako tržiště na jedné z nejstarších soumarských stezek, která vedla Vyšebrodským průsmykem od Dunaje do Čech již v dobách Římanů. Nejvýznamnější památkou je cisterciácký klášter založený Vokem z Rožmberka roku 1259. Mniši zde po staletí žili podle řehole sv. Benedikta, kterou lze charakterizovat slovy: „Modli se a pracuj“. Dnes zde opět žije komunita mnichů, kteří se snaží o obnovu řeholního života i klášterního komplexu.

Svazek Lipenských obcí⁸⁾

Svazek Lipenských obcí je dobrovolnou nepolitickou organizací sdružující města a obce ležící v okolí vodní nádrže Lipno a horního toku řeky Vltavy. Celková rozloha mikroregionu je 849,33 km², což představuje 8,5 % celkové rozlohy Jihočeského kraje.

Orgány svazku:

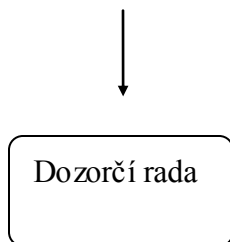


Valná hromada je nejvyšším orgánem Svazku a je složena ze zástupců všech členských obcí Svazku (starosta, místostarosta)

Správní rada je výkonným orgánem Svazku a skládá se z pěti členů: město Horní Planá, obec Lipno nad Vltavou, obec Stožec, obec Strážný, město Vyšší Brod. Předseda správní rady jedná jménem Svazku. Předsedou správní rady je Ing. Zdeněk Zidek, starosta obce Lipno nad Vltavou.

7) Internetové stránky města Vyšší Brod: www.vyssibrod.cz, 2. 4. 2010

8) Svazek Lipenských obcí: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010



Dozorčí rada je kontrolním orgánem Svazku a jeho členy jsou: Obec Černá v Pošumaví, městyš Frymburk, Obec Hořice na Šumavě.

Stanovy Svazku Lipenských obcí nebyly k dispozici, jelikož na internetových stránkách probíhala jejich aktualizace.

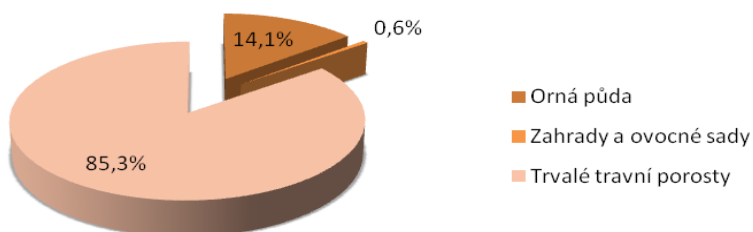
Příloha č. 1 - 5: Seznam služeb cestovního ruchu v turistických centrech na Lipenské magistrále

4. 1. 2. Půdní fond

Údaje pro zpracování půdního fondu byly získány z internetových stránek Českého statistického úřadu z vybraných statistických údajů zkoumaných obcí. Tyto údaje jsou blíže specifikovány v **příloze č. 6: Půdní fond k 31. 12. 2008**, jelikož nejnovější údaje byly zpracovány právě k datu 31. 12. 2008.

Půdní fond byl zpracován do dvou grafů a to graf č. 1: Zemědělská půda, do které patří orná půda, zahrady a ovocné sady a trvalé travní porosty (původně používaný název louky a pastviny). Graf č. 2: Nezemědělská půda se skládá z lesní půdy, vodní plochy, zastavěné plochy a ostatní plochy.

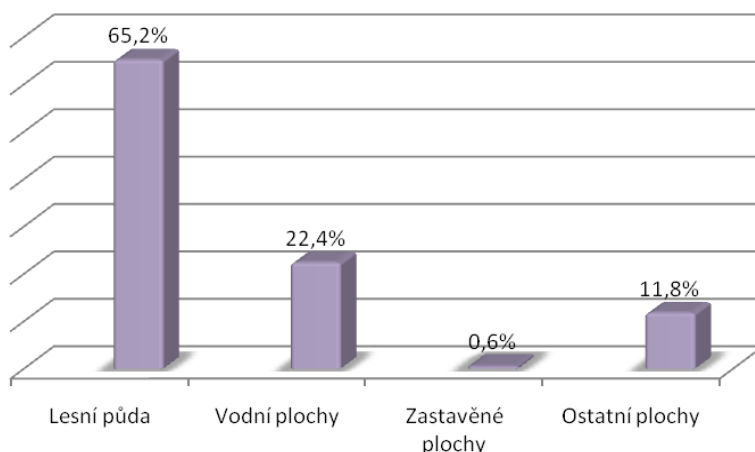
Graf č. 1: Zemědělská půda



Zdroj: vlastní šetření

Složení zemědělské půdy je následující: 85, 3 % procent získaly právě louky a pastviny, orná půda pak 14, 1 %.

Graf č. 2: Nezemědělská půda



Zdroj: vlastní šetření

Složení nezemědělské půdy: 65,2 % získala lesní půda, dále pak 22,4 % vodní plochy, ostatní plochy 11,8 % a nejméně procent získala zastavěná plocha 0,6 %.

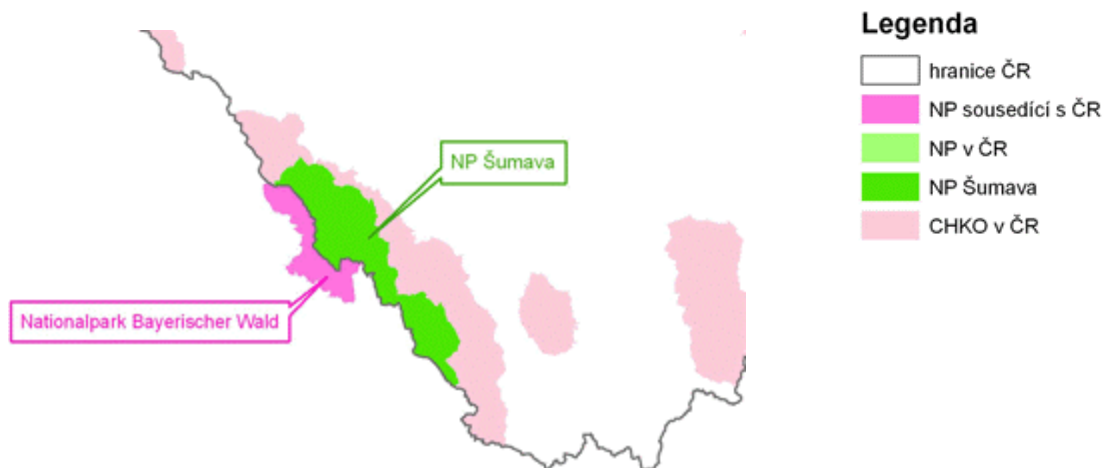
4. 1. 3. Příroda a péče o ni

Mikroregion leží z velké části v Chráněné krajinné oblasti Šumava, část území je součástí Národního parku Šumava.

Bohatství Šumavy spočívá v rozmanitosti a prolínání přírodních i člověkem ovlivněných ekosystémů.⁹⁾ Nejsou zde však zavedena nějaká extrémní opatření. Mezi základní pravidla, která je nutné dodržovat při pohybu zdejší přírodou patří, automobily parkovat na vyhrazených parkovištích, podobné pravidlo je i pro kempaře a jejich pohyblivé příbytky, též zastavit v místech k tomuto účelu vyhrazených (kempy), dále klasické pravidlo, pohybovat se výhradně po vyznačených cestách, pěšinách či trasách, řídit se dopravním a směrovým značením, zvířata vodit pouze na řemenu a samozřejmě nevyhazovat odpadky, nýbrž vzít si je s sebou.

9) Internetové stránky NP a CHKO Šumava: www.npsumava.cz, 26. 2. 2010.

Mapa č. 2: Rozložení NP Šumava a CHKO Šumava



Zdroj: www.npsumava.cz, 26. 2. 2010, vlastní úprava

A. Národní park Šumava¹⁰⁾

Národní park Šumava chrání typické ekosystémy středoevropské horské krajiny, zejména lesy, ledovcová jezera, rašeliniště a horské louky, včetně všech jejich vývojových stádií.

Zajišťuje ochranu přirozených přírodních procesů v souladu s celosvětovým posláním národních parků, a zároveň poskytuje dostatek prostoru pro aktivní ochranu druhové a genetické rozmanitosti.

B. Chráněná krajinná oblast Šumava¹¹⁾

Posláním oblasti (předmětem a cílem ochrany) je ochrana všech hodnot krajiny, jejího vzhledu a jejích typických znaků a přírodních zdrojů a vytváření vyváženého životního prostředí; k typickým znakům krajiny náleží zejména její povrchové utváření, včetně vodních ploch a toků, její vegetační kryt a volně žijící živočišstvo, rozvržení a využití lesního a zemědělského půdního fondu a ve vztahu k ní také rozmístění a urbanistická skladba sídlišť, architektonické skladby a místní zástavba lidového rázu.

10) Zdroj: www.npsumava.cz, 26. 2. 2010.

11) Tamtéž, 26. 2. 2010.

C. Základní údaje o NP Šumava a CHKO Šumava¹²⁾

rozloha:	NP Šumava:	68 064 ha (největší NP v ČR)
	CHKO Šumava:	99 624 ha (tvoří ochranné pásmo NP)

Národní park Šumava

lesnatost:	80% (54 100 ha)
nelesní pozemky:	20% (13 900 ha)
zemědělská plocha:	9% (5 900 ha)
vodní plochy, toky:	1% (1 100 ha)
ostatní plochy:	10% (6800 ha)
zástavba:	0,1% (66 ha)

Nejvyšší bod: Plechý I 378 m n. m.

Nejnižší bod: údolí Otavy u Rejštejna 570 m n. m.

Ledovcová jezera: 5x

NP: Plešné, Laka, Prášilské

CHKO: Černé, Čertovo

Vyhlášení: NP: 20. 3. 1991, nařízení vlády ČR č. 163/1991 Sb.

Vyhlášení: CHKO: 27. 12. 1963, výnos Ministerstva školství a kultury č. 53855/63, novelizováno výnosem Ministerstva kultury ČSR č. 5954 ze dne 17. 3. 1975

4. 1. 4. Vodní dílo Lipno I¹³⁾

Dominantou mikroregionu je kromě krajiny jistě i vodní nádrž Lipno, která původně nebyla stavěna pro cestovní ruch, který zde našel své velké opodstatnění, ale smyslem stavby byla ochrana před povodněmi.

12) Internetové stránky NP a CHKO Šumava: www.npsumava.cz, 26. 2. 2010.

13) Povodí Vltavy: www.pvl.cz, 26. 2. 2010.

Samotná myšlenka vybudovat vodní dílo na horním toku Vltavy není nikterak nová. Již v roce 1892 navrhuje ing. Daniel celý systém přehrad u Frymburku a Želnavy se snahou omezit škodlivé účinky velkých povodní. V roce 1899 česky psaná Zpráva zemského stavebního rady Jana Jirsíka řeší úlohu danou Vysokým sněmem Království českého Zemskému výboru. Jirsík navrhuje zřídit tři menší přehrady nad Lipnem. Projekt byl na svou dobu velkolepým inženýrským rozmáchnutím. První krok k uskutečnění této myšlenky byl podniknut v roce 1904 informativním řízením o stavbě přehrady u Želnavy a Frymburku. I zde se však, jako u předešlých jednání, narazilo na odpor vlastníků půdy. Nové pokusy o zřízení nádrží v roce 1911 opět naráží na odpor proti záboru zemědělské půdy. Zásadní obrat nastává v roce 1945 změnou v majetkoprávních vztazích celé oblasti a z hlediska potřebných záborů se prakticky otevírá volná cesta.

O stavbě nádrže u Lipna rozhoduje vodohospodářský odbor Ministerstva techniky svým Výnosem ze dne 9. 4. 1946. Původně měla být respektována stávající čtyři vodní díla a využíván spád maximálně 18 m s turbínou o hltnosti 18m³/s. Přes různé varianty inklinující k tehdejšímu způsobu využití daného spádu se vzhledem k rostoucímu preferování energetiky došlo k tzv. švédskému typu elektrárny. Byly navrženy dvě tlačné šachty přímo u přehrady o hloubce 160 m pro přívod vody do podzemní hydrocentrály s vodorovným odpadním tunelem, směřujícím v podzemí v přímce délky 3,5 km do údolí Vltavy pod spádovým úsekem u Vyššího Brodu. Definitivní generel této varianty byl schválen v roce 1951. Od zveřejnění návrhu Ing. Daniela do začátku realizace uplynulo dlouhých 60 let. V letech 1946-7 již začaly přípravné zeměměřičské práce a geologický průzkum stavby. Dílčí technické projekty se upřesňovaly po konzultacích se špičkovými geology, energetiky, vodohospodáři a ekonomy. Do řešení byla zapojena řada vědeckých pracovníků a odborných ústavů. Úvodní projekt byl schválen v roce 1952.

Stavba VD Lipno I byla započata v roce 1953, kdy se na ní vystřídalo kolem 30. 000 pracovníků a dokončena v roce 1958. V roce 1959 byla uvedena do provozu vodní elektrárna.

Obr. č. 7: Přepad přehrady Lipno



Zdroj: www.geology.cz, 26. 2. 2010

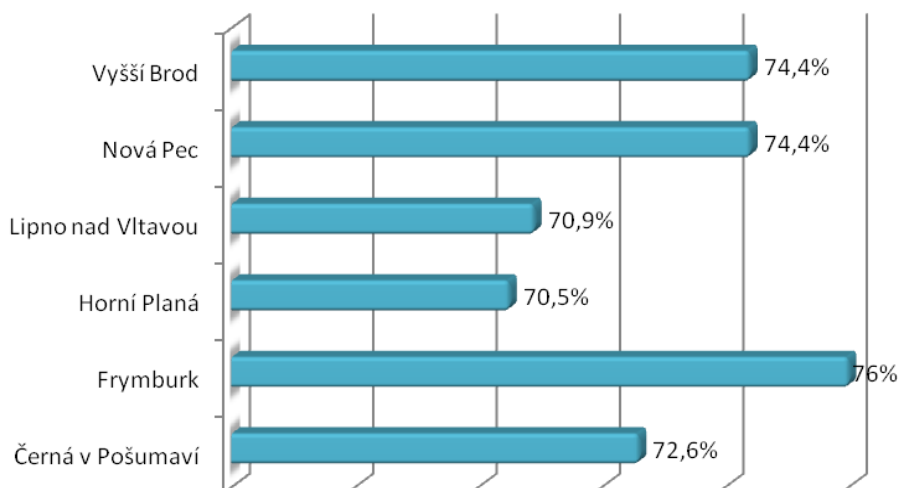
4. 2. Demografické vymezení mikroregionu

Demografické vymezení mikroregionu bylo sestaveno pro specifikování potenciální pracovní síly dle věku a vzdělání. Dále byla připojena **příloha č. 7: Zaměstnanost v cestovním ruchu v ČR v letech 2003 – 2006¹⁴⁾** jelikož právě cestovní ruch je klíčovým tvůrcem pracovních míst v celé České republice a tedy i v mikroregionu Lipensko, meziroční nárůst pracovních míst se pohybuje v řádech tisíců.

Data byla posbírána z jednotlivých údajů obcí a zapsána do tabulky **příloha č. 8: Pracovní síla**. Následně byla data vyhodnocena. Jako pracovní síla bylo označováno obyvatelstvo v produktivním věku, tedy v kategorii 15 – 64 let.

4. 2. 1. Věkové kritérium:

Graf č. 3: Pracovní síla



Zdroj: vlastní šetření

14) Příloha č. 7: Zaměstnanost v cestovním ruchu v ČR v letech 2003 – 2006 – údaje z let 2007 – 2009 nejsou zatím k dispozici, Cestovní ruch v České republice 2008 – publikace Ministerstva pro místní rozvoj.

Počet obyvatel v mikroregionu byl celkem 8. 174 z toho produktivní obyvatelstvo v počtu 5. 960. Z grafu vyplývá, že nejvíce produktivních obyvatel žije v městysi Frymburk.

4. 2. 2. Kritérium vzdělání:

Vzdělanostní struktura obyvatel mikroregionu byla zpracována jako součást profilu pracovní síly. Vzdělanostní stupně byly rozděleny na vzdělání základní; učňovské a střední bez maturity; úplné střední s maturitou; vyšší odborné a nástavbové; vysokoškolské; bez vzdělání, nezjištěno.

Graf č. 4: Vzdělání¹⁴⁾



Zdroj: vlastní šetření

Z grafu je zřejmé, že nejvíce obyvatel získalo učňovského či středního vzdělání bez maturity, však je nutné říci, že v grafu nebyly zahrnuty údaje z obce Nová Pec, jelikož nebyly k dispozici. Téměř 30 % získala kategorie základní vzdělání a podstatné procento má též kategorie úplné střední vzdělání.

Uvedená procenta jsou průměrem dle dané kategorie.

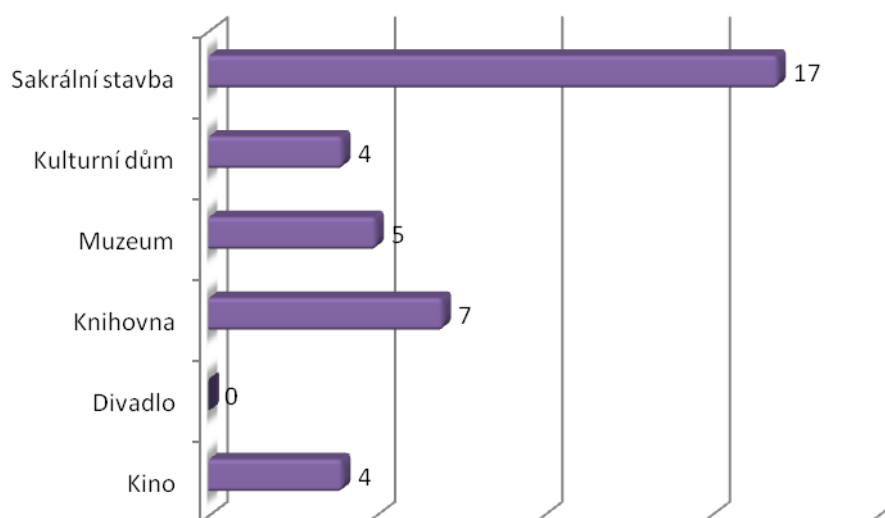
14) Graf č. 4: Vzdělání – údaje pro zpracování byly použity z bakalářské práce Štěrbová K. 2008, pro nefunkčnost této sekce na internetových stránkách Českého statistického úřadu.

4. 3. Kulturní a sportovní možnosti v regionu

4. 3. 1. Kultura

Kulturní vyžití je dalším důležitým faktorem, který přiláká a udrží turisty v oblasti. Zejména v době, kdy není to správné počasí pro pěší či cyklistické výlety do přírody.

Graf č. 5: Kultura¹⁵⁾



Zdroj: vlastní šetření

Graf byl zpracován jako součet jednotlivých typů kulturních zařízení ve vybraných kulturních centrech, se kterými je pracováno v celé analýze (Nová Pec, Horní Planá, Černá v Pošumaví, Frymburk, Lipno nad Vltavou, Vyšší Brod).

Z grafu je zřejmé, že největší počet staveb v mikroregionu jsou sakrální stavby, které se nacházejí kromě Lipna nad Vltavou v každé obci¹⁶⁾ a to v počtu více než jedna.

Do divadel v mikroregionu není možné zavítat, však do kin ano. V mikroregionu se nacházejí hlavně sezónní či letní kina, která mohou být velkým zážitkem pro turisty, kteří v takovém kině ještě nebyli a nedívali se na plátno mezi stromy, jak je tomu například v Černé v Pošumaví. Výjimkou je jedno stálé kino v městě Vyšší Brod.

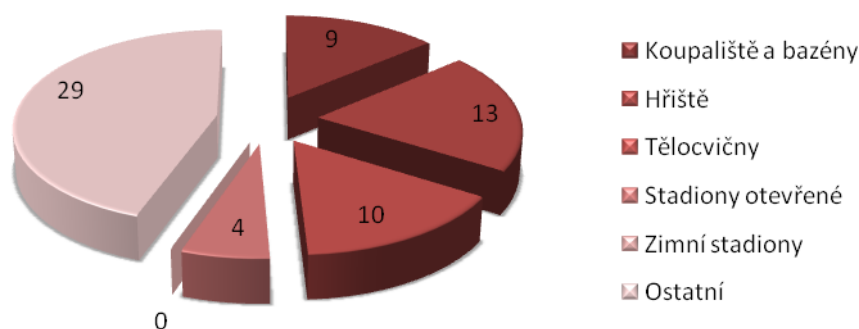
15) Graf – sestaven z dat dle www.czso.cz, 27. 2. 2010 (některá data byla z období 31. 12. 2006 viz příloha č. 11: Kultura), ale např. nově otevřené muzeum (od 2. 4. 2010) ve Frymburku ještě na www.czso.cz zaneseno není

16) Obec – slovo obec bylo použito jako obecný výraz. Obec mikroregionu jsou různě titulovány – městys, město, obec.

4. 3. 2. Sportovní zařízení

Sportovní zařízení byla vybrána jako další možnosti sportovního vyžití mimo zkoumané cyklistiky. Kategorie byly zvoleny identicky s kategoriemi, které byly uvedeny na Českém statistickém úřadě. Data pro zpracování grafu jsou k dispozici v příloze č. 12: Sportovní zařízení.

Graf č. 6: Sportovní zařízení



Zdroj: vlastní šetření

Zkoumaná sportovní zařízení v regionu byla v grafu uvedena jako četnost dle jednotlivých kategorií. Tato čísla jsou součtem jednotlivých kategorií v rámci zkoumaných obcí.

Z grafu vyplývá největší počet zařízení typu ostatní, do kterých dle legendy Českého statistického úřadu patří: dráhy otevřené i kryté (dráha je sportovní zařízení s převládajícím délkovým rozměrem, skládající se z jedné či více tratí, na dráhu může navazovat výškově neupravená plocha pro diváky); sportovní haly (tělocvičné sály s výškově upravenou plochou pro diváky); kryté jízdárny; ledové plochy přírodní i umělé, otevřené i kryté, s výškově neupravenou plochou pro diváky nebo bez ní; loděnice, herny, střelnice; lyžařské lanovky a vleky; zařízení pro neorganizovanou tělesnou výchovu (areály zdraví a běžecké stezky).

4. 4. Zhodnocení Jižních Čech pro cyklistiku¹⁷⁾

4. 4. 1. Jižní Čechy

Nejprve byly zhodnoceny Jižní Čechy a cyklistika.

Jižní Čechy jsou ideálním regionem pro rozvoj cykloturistiky. Mají v rámci ČR nejnižší hustotu obyvatel. Mohou se pyšnit širokou škálou památek a přírodních zajímavostí. Největší počet kilometrů značených cyklotras v České republice je také právě v Jižních Čechách. Další devizou pro turistu je velké množství levných ubytovacích zařízení a dosud neobydlené pohraniční oblasti, dále vysoké zastoupení lesů, vodních ploch a vodních toků v krajině.

4. 4. 2. Jihočeské páteřní cyklostezky

a) Otavská cyklistická cesta¹⁸⁾

Začíná na Modravě, vede podél řeky Vydry a Otavy, prochází přes Hartmanice, Sušici, Horažďovice, Strakonice a končí na Zvíkovském Podhradí. Otavská cyklistická cesta měří 150 km a má nadregionální význam, je vedena přes Plzeňský a Jihočeský kraj.

b) Vltavská cyklistická cesta

Vede z Kvildy přes Strážný, Stožec, po levém břehu Lipna do Lipna nad Vltavou, odtud do Českého Krumlova a končí v Týně nad Vltavou. 219 km a nyní se jedná o projektu, který by tuto trasu dovedl přes Prahu až do Mělníka kde by celková kilometráž byla 465 km. Tato cyklostezka má též nadregionální význam a vede Jihočeským a Středočeským krajem.

c) Cyklostezka Lužnice – Nežárka

Má regionální význam s potenciálem napojení na kraj Vysočina.

d) Příhraniční cyklostezka

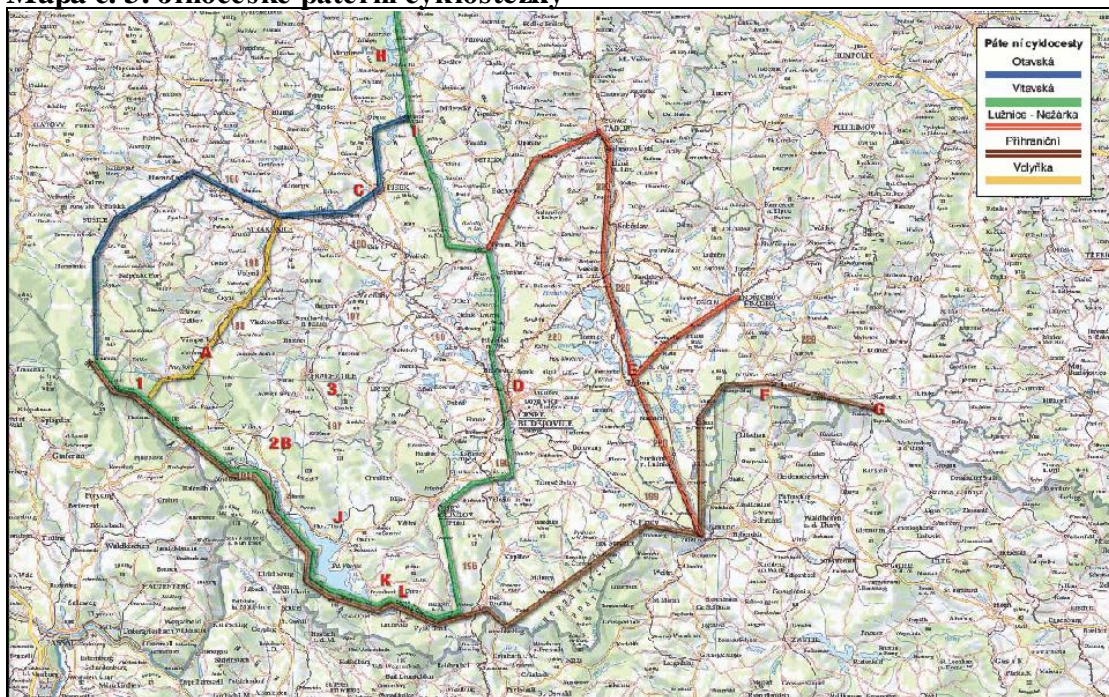
Propojuje Plzeňský a Jihomoravský kraj, Bavorsko a Horní a Dolní Rakousko.

Zmíněné cyklostezky jsou jistě potenciální konkurencí zkoumané Lipenské magistrály, už jen svou délkou.

17) Votřel - Jihočeský systém páteřních cyklistických cest, dopravní systém Cyklotrans, 2009.

18) Oficiální rozcestník cestovního ruchu turistického regionu Šumava www.isumava.cz, 27. 2. 2010.

Mapa č. 3: Jihočeské páteřní cyklostezky



Zdroj: www.jihoceske-cyklostezky.cz, 28. 2. 2010

4. 4. 3. Cyklotrans

Dopravní obslužnost v mikroregionu zabezpečuje Cyklotrans. Tento dopravní systém byl zařazen do dotazníkového šetření a jeho závěry jsou interpretovány v závěru práce, tedy v kapitole 8. Závěr.

Cyklotrans¹⁹⁾ je síť pravidelných linek cyklobusů pokrývající celý Jihočeský kraj. Pět linek zajišťuje ranní rozvoz a večerní svoz turistů a cykloturistů podle pravidelných jízdních řádů do a ze všech cílových oblastí. Dopravní systém tak umožní ranní odvoz do libovolného bodu A, realizaci cyklistické či pěší aktivity z bodu A do bodu B a večerní odvoz z bodu B do výchozího místa. Tohoto režimu lze použít pro denní, víkendový ale i týdenní program.

Provozovatelem Cyklotransu je největší jihočeská dopravní společnost ČSAD Jihotrans a. s. za finanční podpory Jihočeského kraje. Dopravní systém je v režimu rekreační pravidelné dopravy provozován od roku 2003.

Příloha č. 13: Schématická mapa dopravního systému Cyklotrans

19) Vltavská cyklistická cesta (jižní část) – cykloturistická mapa 1: 75 000, Praha: Kartografie, 2008.

a) Základní parametry Cyklotransu²⁰⁾

Cyklotrans provozuje celkem 8 linek z toho nejdelší má 141 km. Celkový počet spojů je 34 s denním kilometrickým výkonem 1. 300 km.

Mezi hlavní obsluhované destinace patří:

Šumava, Lipensko, Kvilda, Orlicko, propojení Tábor, Novohradské hory, Česká Kanada, Podyjí, Znojensko.

b) Parametry cyklobusu: Autobus + vlek

Do autobusu je 45 míst k sezení a je možné i stání v počtu 30 osob. Počet kol, která se umístí ují na vlek je 22 až 40 kol.

Ceník jízdného jsou běžné kilometrové sazby + 20 Kč za kolo tam, zpět zdarma.

Obr. č. 8: Cyklobus s přívěsem



Zdroj: Votřel (2009)

c) Výkonové hodnoty Cyklotransu

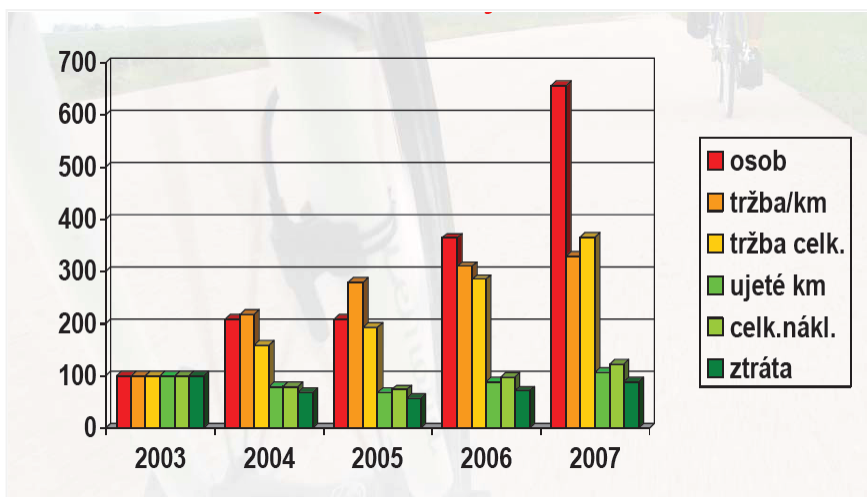
Výkonové hodnoty Cyklotransu jsou zpracované v tabulce - **Příloha č. 14: Dopravní obslužnost páteřních cyklostezek**. Zde v grafu č. 7: Porovnání výkonové hodnoty v letech (%) je zřejmé, že v roce 2007 byl přepraven největší počet osob v počtu 36. 111. A oproti roku 2003 klesla ztráta o 153. 479 Kč.

Údaje z let 2008 a 2009 zatím nejsou k dispozici.

Příloha č. 15: Absolutní výkonové hodnoty

20) Votřel - Jihočeský systém páteřních cyklistických cest, dopravní systém Cyklotrans, 2009.

Graf č. 7: Porovnání výkonové hodnoty v letech (%)



Zdroj: Votřel (2009)

4. 5. Analýza cykloturistiky v mikroregionu Lipensko

4. 5. 1. Mikroregion Lipensko²¹⁾

V regionu Lipenska bylo od 90. let vybudováno velké množství nových cyklostezek a další stále přibývají. Kromě nových cyklotras je možné použít i místní komunikace nebo turistické trasy. Na kole je možné se dostat ke všem zajímavým místům v regionu.

Cyklostezky jsou s různým povrchem od nového asfaltu, přes "šotolinu" až po přírodní "polňačky". Stejně je to i s obtížností / převýšením - na své si přijde každý. Díky tomu, že jsou cyklostezky vzájemně propojené, je množství variant a cílů téměř neomezené a záleží jen na Vás kudy a kam se na kole nebo inline bruslích vydáte.

4. 5. 2. Lipenské cyklotrasy²²⁾

Detailnější popis cyklistických tras a cyklostezek Lipenska byl pro snadnější orientaci rozčleněn podle hlavních destinací, na jejichž území se ta která cyklotrasa nachází. V případě některých uváděných cyklotras, které mnohdy územně pokrývají více destinací zároveň, jsou cyklotrasy k určité destinaci přiřazeny v závislosti na začátku trasy.

21) Cykloturistika na Lipně, www.lipensko.org, 26. 2. 2010.

22) Svazek Lipenských obcí: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010.

A. Cyklotrasy Hornoplánska

Žlutá, Modrá, Rakouská, Po stopách A. Stiftera, Schwarzenberská cesta, Krumlovská cyklostezka.

B. Cyklotrasy v lokalitě Lipno


Jezerní, Svatotomašským pohořím, kramolínské „horské“ stezky.

C. Cyklotrasy Vyšebrodka

Okolo Lipna, Vltavským kaňonem, Přírodní.

A. Cyklotrasy Hornoplánska

Nádherná příroda v okolí Nové Pece láká k příjemné turistice. Po značených trasách vhodných jak pro pěší, tak pro cykloturistiku se můžete vydat do nespoutané divočiny šumavských hvozdů, anebo navštívit levý břeh Lipenského jezera.

a) Žlutá (po žluté turistické značce)  nebo pro cyklisty trasa č. 1033²³⁾


Trasa: Nová Pec - Nové Chalupy - Schwarzenberský kanál – dále č. 1020 Přední Zvonková – Nové Chalupa – Nová Pec.

b) Modrá (po modré turistické značce) i cyklisté se drží modrého značení.

Trasa: Nová Pec - Bělá - Pernek - Horní Planá.

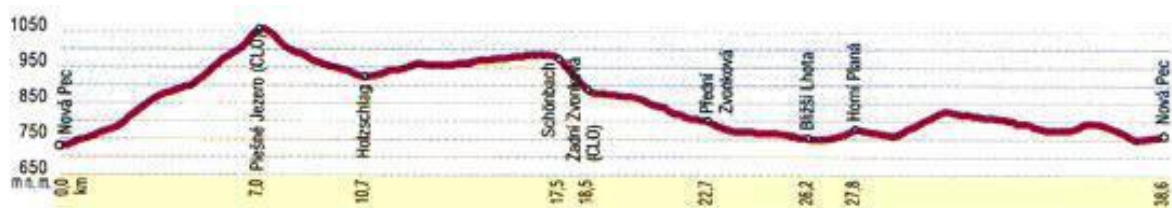
c) Cyklostezka Rakouská (38,6 km)

Rakouská cyklostezka vede atraktivní zalesněnou šumavskou přírodou na české i rakouské straně. Opravdovým zážitkem a „zlatým hřebem“ trasy je návštěva překrásných scenérií Plešného jezera. Po úvodním poměrně prudkém 7-kilometrovém stoupání čeká turisty převážně svažující se trasa poskytující nerušenou cyklistickou relaxaci uprostřed šumavských lesů.

Trasa: Nová Pec (č. 1026, 1023) - Říjiště (Plešné jezero) - Plešné jezero / Holzschlag CLO - Holzschlag - Schönbach - Zadní Zvonková / Schöneben CLO - Přední Zvonková ( modrá; č. 1020) - Bližší Lhota (převoz) - Horní Planá (č. 33) - Nová Pec.

23) Trasy jsou vedeny po turistických značkách jednotlivých barev a cyklostezky jsou značeny čísly (10xx).

Mapa č. 4: Rakouská cyklostezka



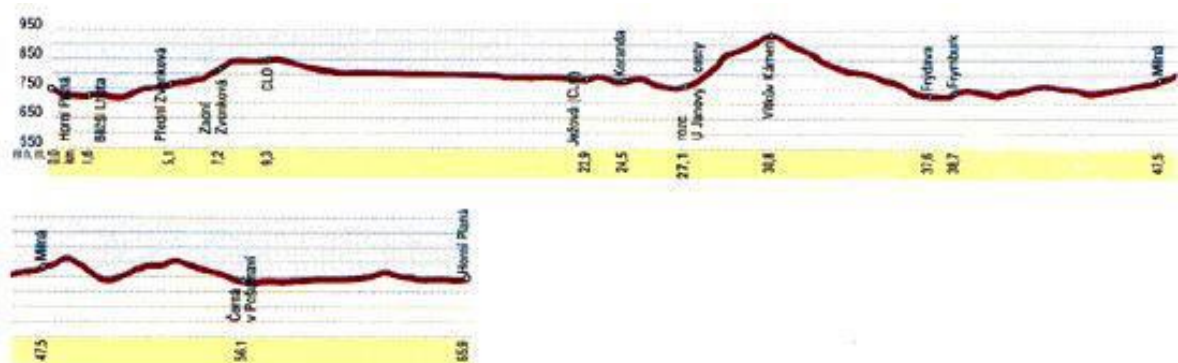
Zdroj: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010

d) Cyklostezka Po stopách Adalberta Stiftera (65,9 km)

Cyklostezka vedoucí od rodného domu „básníka Šumavy“ Adalberta Stiftera krajinou, kterou popisoval ve svých dílech, ke zřícenině hradu Vítkův Hrádek (Vítkův Kámen) a do bydliště jeho lásky Fanny. Na trase (zhruba v polovině) se nachází prakticky pouze jedno větší stoupání, po jehož zdo lání je za dobrého počasí báječný výhled z Vítkova Hrádku do širokého okolí.

Trasa: Horní Planá (převoz) - Bližší Lhota ( modrá, č. 1020²⁴⁾ - Přední Zvonková (č. 1033) - Zadní Zvonková / Schöneben CLO - rakouská Kanalstraße - Ježová / Iglbach CLO - Koranda ( červená č.1019) - Rozcestí u Janovy cesty (č. 1033) - Svatý Tomáš (Vítkův Kámen) ( zelená č. 1021) - Frýdava (převoz) - Frymburk (č. 33 Lipenská magistrála) - Milná - Černá v Pošumaví Hůrka - Horní Planá.

Mapa č. 5: Po stopách Adalberta Stiftera



Zdroj: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010

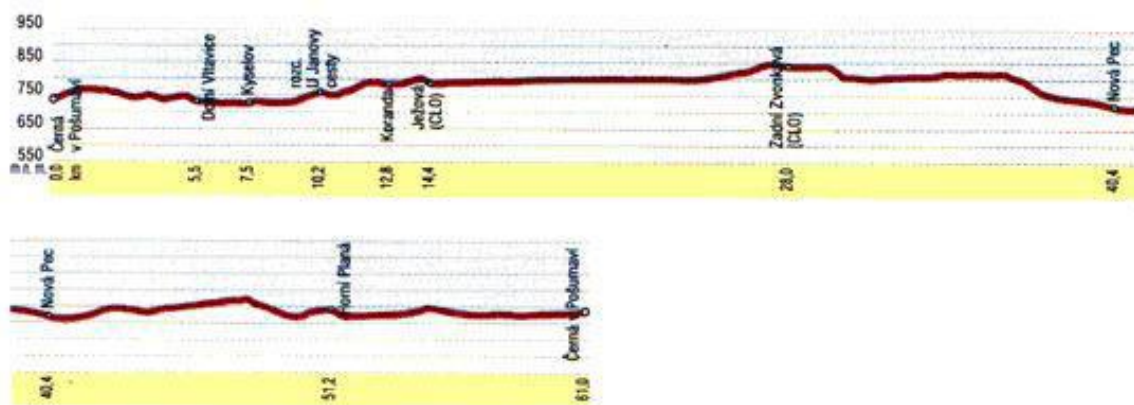
24) Dvojí značení = trasa vede po turistické značce (modré) a současně po cyklostezce označené číslem.

e) Cyklostezka Schwarzenberská cesta (61,0 km)

Osvěžující a zároveň poučný výlet krajinou podél Schwarzenberského plavebního kanálu, který sloužil k plavení dřeva ze Šumavy do Dunaje. Další z rovinných cyklotras, která je velice atraktivní zejména pro víkendové cyklistické výlety, kdy bývá ve stanovených termínech možnost shlédnout ukázky plavení dřeva s bohatým doprovodným programem.

Trasa: Černá v Pošumaví (☐ bílá č. 1022) - Dolní Vltavice (převoz) - Kyselov (č. 1033) - Rozcestí u Janovy cesty (☐ červená č.1019) - Koranda - Ježová / Igelbach CLO - rakouská Kanalstraße - Zadní Zvonková / Schöneben CLO (č.1033) - Nová Pec (č. 33) - Horní Planá - Černá v Pošumaví.

Mapa č. 6: Schwarzenberská cesta



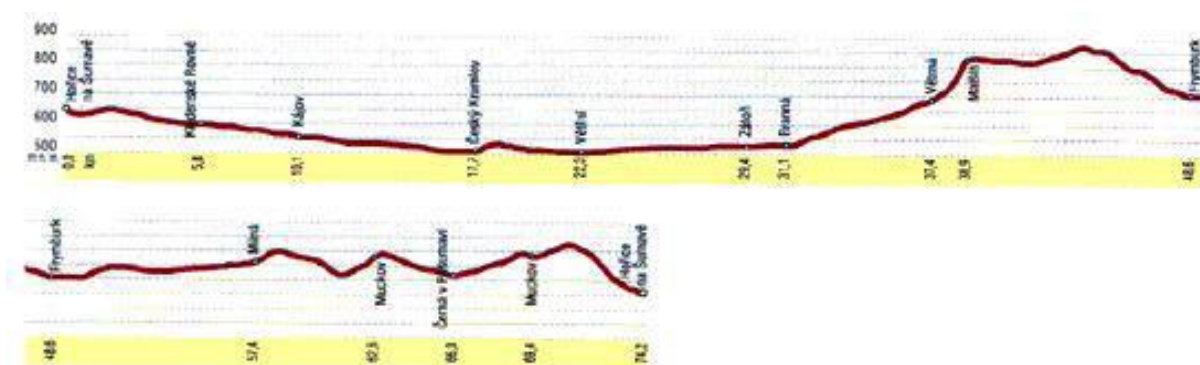
Zdroj: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010

f) Cyklostezka Krumlovská (74,2 km)

Cyklotrasa nabízející přírodní a kulturní zážitek na okruhu spojujícím dva velmi významné turistické cíle Šumavy a jižních Čech - Lipensko a Český Krumlov. Nenáročnou jízdu do Českého Krumlova a dále do Branné vystřídá delší úsek stoupání. Trasa je zakončena prudkým sjezdem do Hořic na Šumavě.

Trasa: Hořice na Šumavě (č. 1047) – Skláře - Kladenské Rovné (č. 1047) - Přelstice - Kájov - Český Krumlov (č. 12) - Větrní - Zatoň – Branná (místní spojovací komunikací) – Větrná (č. 162) - Malšín – Frymburk (č. 33) - Milná - Černá v Pošumaví – Muckov (č. 1047) - Hořice na Šumavě.

Mapa č. 7: Cyklostezka Krumlovská



Zdroj: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010

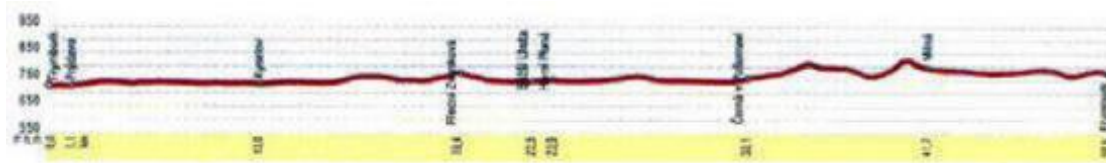
B. Cyklotrasy v lokalitě Lipno

a) Cyklostezka Jezerní (50,5 km)

Rovinatá trasa poskytující neustálý kontakt s Lipenským jezerem a překrásné výhledy na něj nabízí vedle příjemné projížďky také dvě atraktivní plavby lipenskými převozy. Trasa je vhodná i pro rodiny se staršími dětmi, kdy nabízí kvalitní možnosti odpočinku před další cestou kupříkladu zastávkou v Horní Plané nebo Černé v Pošumaví, anebo rozvržení trasy do více dní.

Trasa: Frymburk (převoz) - Frýdava ( červená č. 1019) - Rozcestí u Mostu (č. 1033) - Kyselov - Přední Zvonková ( modrá č. 1020) - Bližší Lhota (převoz) - Horní Planá (č. 33) - Hůrka - Černá v Pošumaví - Milná – Frymburk.

Mapa č. 8: Jezerní cyklostezka



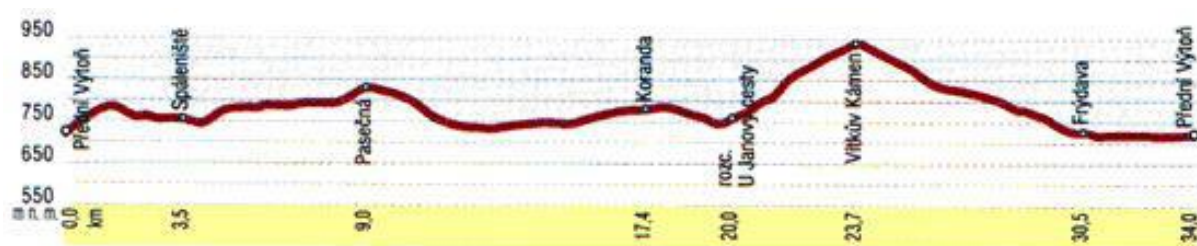
Zdroj: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010

b) Cyklostezka Svatotomášským pohořím (34,0 km)

Cyklostezka prochází hustě zalesněným Svatotomášským pohořím se zříceninou hradu Vítkův Hrádek (Vítkův Kámen) a krajem „opuštěných vesnic“.

Trasa: Přední Výtoň (červená č. 1019) - Spáleníště - Pasečná - Koranda - Rozcestí u Janovy cesty (č. 1033) - Svatý Tomáš - Vítkův Kámen (zelená č. 1021) - Mírová cesta - Frýdava (červená č. 1019) - Přední Výtoň.

Mapa č. 9: Svatotomášským pohořím



Zdroj: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010

c) Kramolínské "horské" stezky (okolí Lipna nad Vltavou)

V okolí Kramolína vede několik tratí pro horská kola, které se na Plískově napojují na páteřovou cyklotrasu na levém břehu Lipenské přehrady.

Na přehradní hrázi je možnost napojení na pravobřežní cyklotrasu tvořenou systémem pěti navzájem propojených cyklotras značených dle celostátní metodiky Klubu českých turistů (trasy č. 1019, 1020, 1021, 1033). Tyto trasy jsou na několika hraničních přechodech napojeny na cyklotrasy v sousedním Rakousku a prostřednictvím převozů Horní Planá - Bližší Lhota; Dolní Vltavice - Kyselov; Frymburk - Frýdava zpátky na páteřovou levobřežní cyklotrasu.

C. Cyklotrasy Vyšebrodská

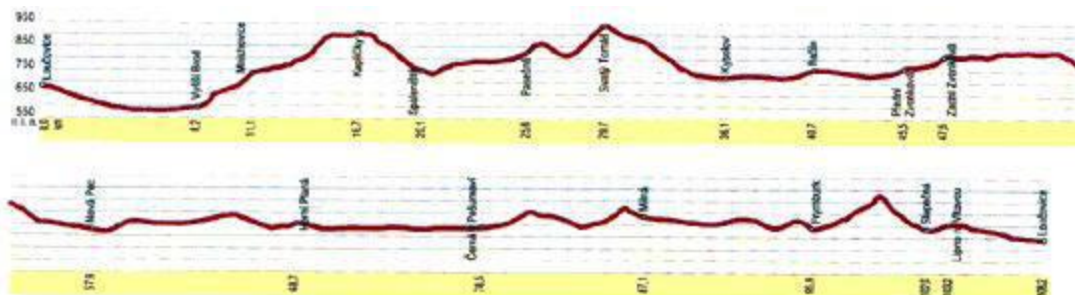
a) Cyklostezka okolo Lipna (108,2 km)

Náročný cyklookruh co do délky i členitosti terénu, poskytující možnost prozkoumání a vychutnání krajinných i historických krás obou břehů Lipenského jezera. Na této cyklotrase je možné navštívit nejvýznamnější turistická centra Lipenska, stejně jako "zapomenuté" osady pravého břehu.

Trasa: Loučovice (č. 33) - Čertova stěna - Vyšší Brod (č. 1033) - Mnichovice - Kapličky - Spáleníště - Pasečná (č. 1033) - Svatý Tomáš - Kyselov - Račín -

Přední Zvonková - Zadní Zvonková - Huťský Dvůr - Schwarzenberský kanál - Nová Pec (č. 33) - Horní Planá - Hůrka - Černá v Pošumaví - Milná - Frymburk - Slupečná - Lipno nad Vltavou – Loučovice.

Mapa č. 10: Cyklostezka okolo Lipna



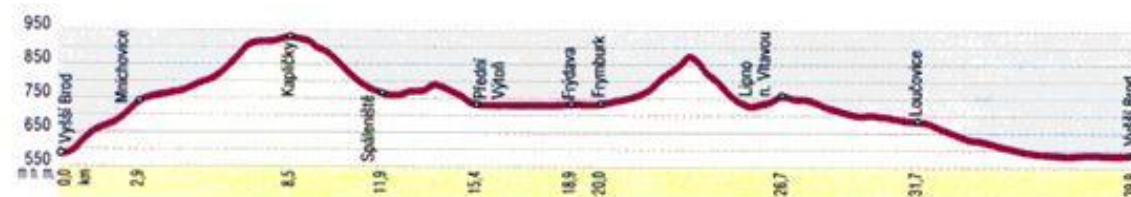
Zdroj: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010

b) Cyklostezka Vltavským kaňonem (39,9 km)

Cyklotrasa vedoucí údolím řeky Vltavy s nádherným kamenitým korytem a známou národní přírodní rezervací Čertova stěna - Luč.

Trasa: Vyšší Brod (č. 1033) - Mnichovice - Kapličky - Spáleníště (Guglwald CLO 2 km) (červená č. 1019) - Přední Výtoň - Frýdava (převoz) (č. 33) - Frymburk - Lipno nad Vltavou - Loučovice - Čertova stěna - Vyšší Brod.

Mapa č. 11: Vltavským kaňonem



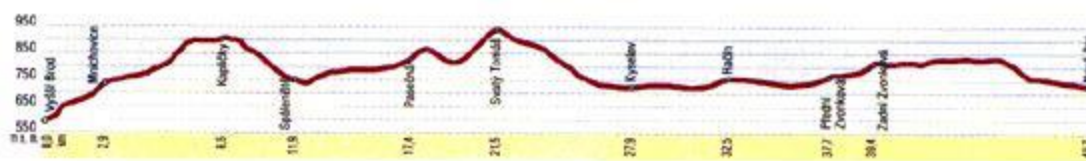
Zdroj: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010

c) Cyklostezka Přírodní (49,7 km)

Trasa vede ekologicky hodnotnou, krásnou přírodou díky železné oponě po dlouhé roky nepřístupného pravého břehu jezera.

Trasa: Vyšší Brod (č. 1033) - Mnichovice - Kapličky - Spáleníště - Pasečná - Svatý Tomáš - Kyselov - Račín - Přední Zvonková - Zadní Zvonková - Huťský Dvůr - Schwarzenberský kanál - Nová Pec.

Mapa č. 12: Přírodní



Zdroj: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010

4. 6. Lipenská magistrála (délka 58,5 km, šířka 3 metry)

Lipenská magistrála někdy též nazývaná Šumavská magistrála, jelikož navazuje na severní část této trasy, která začíná v Železné Rudě. Oficiální název této cyklostezky jak byl přijat jako projekt a následně schválen je Lipno – páteřová cyklostezka (CZ 9508.0101). Žadatelem o prosazení projektu bylo Sdružení Lipenských obcí (zkratka SLO) a ne Centrum pro regionální rozvoj ČR, jak nesprávně uvádí internetový server Fondy Evropské unie. Projekt této cyklostezky byl schválen v předvstupním programovacím období v roce 1995 a ne jak uvádí internetový server Fondy Evropské unie²³⁾ v letech 2004 – 2006. Přidělená částka byla ve výši 1. 700 000 EUR v tehdejší přepočtovém kurzu asi 60 000 000 Kč. Projekt byl realizován v rámci operačního programu CBS Phare nikoliv v programu Interreg IIIA ČR-Rakousko (opět server Fondy Evropské unie).

4. 6. 1. Projekt Páteřové cyklotrasy Lipno²⁴⁾

Název projektu: Páteřová cyklotrasa Lipno (CZ 9508 – 01.01.)

Žadatel: Sdružení Lipenských obcí

Zhotovitel: Strabag a. s., odštěpný závod České Budějovice

Generální projektant: ZESA s. r. o., České Budějovice

Stavbyvedoucí: Pavel Závis, Ing. Vlastimil Motlík

Dotační titul: CBC Phare²⁵⁾

23) Fondy Evropské unie: www.strukturalni-fondy.cz, 27. 2. 2010.

24) Projektová dokumentace k výstavbě Lipenské magistrály poskytnutá panem Mgr. Františkem Frantálem.

25) CBC Phare – předvstupní program popsán v kapitole 2. Literární přehled.

4. 6. 2. Stručný popis projektu:²⁶⁾

Cyklotrasa spojuje postupně nejkratším směrem všechna správní města a obce Vyšší Brod, Loučovice, Lipno nad Vltavou, Frymburk, Černá v Pošumaví, Horní Planá a Nová Pec ležící podél levého břehu. Pro silně se rozvíjející cykloturistiku zde není dosud vybudována žádná bezpečná trasa, která by z nástupnických center umožňovala vzájemné spojení a napojení na již vybudované cyklotrasy na pravém břehu Lipna v Chráněné krajinné oblasti a Národním parku Šumava ležící při rakouské hranici. Současně takto pojatá cyklotrasa vytvoří předpoklady pro budování neexistujících cyklotras směrem do vnitrozemí.

Pro tuto oblast v nadmořské výšce 750 m, jejíž obyvatelstvo se dříve živilo z 90 % zemědělstvím a nyní se snaží v podmínkách radikální ztráty pracovních příležitostí v této sféře najít uplatnění v oblasti cestovního ruchu, má tento projekt velmi značný význam.

4. 6. 3. Všeobecné cíle projektu:

Realizace páteřové cyklostezky Lipno spojí všechna nástupnická centra na osídleném levém břehu nádrže, poskytne maximálně možnou bezpečnost cykloturistům a pěším, umožní propojení cyklostezek na pravém břehu a v Rakousku s našimi nástupnickými centry a vytvoří předpoklady pro budování cyklotras směrem do vnitrozemí ČR.

4. 6. 4. Specifické a kvantitativní cíle projektu:

Usměrnění cestovního ruchu, prodloužení sezóny²⁷⁾ a získání konkrétních skupin turistů.

Plánovaná realizace projektu se lišila, je uvedena v závěru v reálných datech.

4. 6. 5. Očekávaný dopad akce na životní prostředí:

Projekt není posuzován podle zákona 244/1992 Sb.

26) Projektová dokumentace k výstavbě Lipenské magistrály poskytnutá panem

Mgr. Františkem Frantálem.

27) Prodloužení sezóny – příloha č. Počet ubytovaných osob.

4. 6. 6. Předpokládaná doba návratnosti projektu:²⁸⁾

Realizace projektu především zvýší bezpečnost cyklistů a pěších, při hodnocení návratnosti je nutno kalkulovat s teoretickými hodnotami lidského zdraví či života. Návratnost odhadujeme na 10 – 15 let. (Vypočtená doba návratnosti byla následně 18 let).

4. 6. 7. Harmonogram:

Rok 1994 – podání žádosti o dotaci z předvstupního programu CBC Phare

Rok 1995 – projekt schválen JPMC (Joint Programming and Monitoring Committee
– Společný programový a monitorovací výbor)

Rok 1997 11. 20. – byla podepsána vlastní smlouva, protože České republice chyběly
zákonné normy

Rok 1999 listopad – dokončení a předání stavby (smlouva o spolufinancování
projektu byla platná do 31. 12. 1999)

Celková investice: 78. 000 000 Kč (1. 838 511,79 ECU²⁹⁾ bez DPH)

Příloha č. 16 - 19: Projektová Fiche

Příloha č. 20,21: Závazný popis projektu

**Příloha č. 22 – 29: Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci
programu příhraniční spolupráce Phare CBC 1995**

Příloha č. 30: Strabag – úseky stavby

Příloha č. 31: Ukázky stavby cyklostezky

Příloha č. 32: Mapy cyklostezky

Příloha č. 33: Počet ubytovaných osob

28) Projektová dokumentace k výstavbě Lipenské magistrály poskytnutá panem

Mgr. Františkem Frantálem.

29) ECU - Evropská měnová jednotka (European Currency Unit, ECU, ₤) byla košová měnová jednotka ze mí Evropských společenství sloužící k zúčtování mezinárodních operací. ECU v zniklo 13. března 1979 (bankovní ISO kód XEU) a 1. ledna 1999 bylo nahrazeno eurem (ISO kód EUR), www.wikipedia.cz, 3. 4. 2010.

Mapa č. 13: Lipeňská magistrála



Zdroj: www.ckrumlov.cz, 27. 2. 2010

4. 6. 8. Charakteristika trasy:³⁰⁾

Nově vybudovaná cyklotrasa na levém břehu jezera. Spojuje hlavní turistická centra oblasti. Odhadem 60% na zpevněných asfaltovaných silnicích, 40% na lesních nebo polních cestách. V lesních úsecích se někdy musí kolo vést.

Náročnost trasy je stupeň lehká. Vhodný typ kola silniční nebo trekkingové. Trasa je vhodná pro rekreační cykloturisty a také rodiny s dětmi.

4. 6. 9. Možnosti parkování:³¹⁾

V Nové Peci, Horní Plané na náměstí, v Černé v Pošumaví u autobusového nádraží. Také ve Frymburku, Lipně nad Vltavou u informačního centra, rekreačního parku Landal, dále u přehrady (nehlídané parkoviště na pravé straně) a ve Vyšším Brodu na parkovišti pod klášterem.

30) Dunaj- Vltava. Zážitek na kole, 2006, s. 30 - interní materiál Jihočeské centrály cestovního ruchu.

31) Tamtéž, s. 30.

4. 6. 10. Zajímavosti na trase:³²⁾

a) Horní Planá

Muzeum rodný domek Adalberta Stiftera; na náměstí kostel sv. Markéty; kaple Dobrá Voda, která stojí v parku Adalberta Stiftera; pěkná písčiná pláž na koupání; převoz na druhou stranu lipenského jezera.

b) Hůrka, Černá v Pošumaví

Všude odtud nádherný rozhled na jezero, v Černé pláži s koupáním a kempy.

c) Milná

Soukromá sklářská huť, kde je možné pozorovat výrobu skla.

d) Frymburk

Převoz přes jezero, stanoviště výletní lodě, hotel s menším aquaparkem.

e) Lipno nad Vltavou

Jachetní přístav Marina Lipno, plno zábavných atrakcí pro turisty, stanoviště výletní lodi, krytý plavecký bazén v marině, vlastní lipenská přehrada s elektrárnou.

f) Čertova stěna

Přírodní chráněný útvar, skalní stěna z obrovských balvanů, součást přírodní rezervace Čertova stěna – Luč.

g) Vyšší Brod

Významný cisterciácký klášter s prohlídkami, poštovní muzeum, vodácké kempy, místo, odkud vodáci vyplouvají na Vltavu.

32) Na kole s deníkem CZ: <http://cyklotrasy.denik.cz>, 26. 2. 2010.

4. 6. 11. Popis trasy:³³⁾

0,0 km Nová Pec. Odtud se jede po značené cyklistické trase číslo 33 do

10,5 km vzdálené Horní Plané a dále do

20,5 km do Černé v Pošumaví. Odtud se nejede přímo po hlavní silnici, nýbrž po pěkné cestě lesy a lukami přes

29,3 km obec Milnou do

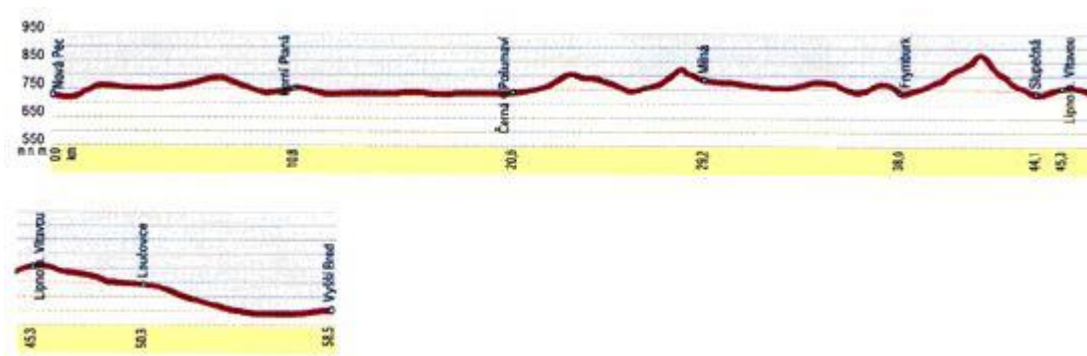
38,0 km Frymburku. Odtud se pokračuje dále do obce Lipno nad Vltavou. Pozor ve Slupečné, neboť tady není značení zcela jasné. Postačí, když stále uvidíte jezero.

45,1 km V Lipně nad Vltavou je možnost navštívit Aquapark (krytý bazén). Kolem přehradní nádrže se jede po lesní cestě vltavským údolím do

50,3 km Loučovic. Na některých úsecích např. u chráněného území Čertova stěna je nutné kolo vést. Asi 7 km za Čertovou stěnou je cílové místo

58,5 km Vyšší Brod.

Mapa č. 14: Lipeňská magistrála II



Zdroj: www.lipensko.cz, 26. 2. 2010

33) Dunaj- Vltava. Zážitek na kole, 2006, s. 30 - interní materiál Jihočeské centrály cestovního ruchu.

5. Terénní šetření¹⁾

5. 1. Příprava terénního šetření

Nejprve byl stanoven problém, kterým se bude terénní šetření zabývat. Mezi hlavní oblasti terénního šetření v cestovním ruchu patří výzkum poskytovaných služeb. V návaznosti na zadání diplomové práce a kapitoly 3 Cíle a metodika byla stanovena Lipenská magistrála jako hlavní problém k řešení. Byl prováděn takzvaný kvantitativní výzkum. Výzkumnou metodou byl zvolen průzkum nebo-li anketa jakož to jedna z nejfrekventovanějších metod výzkumu. Formou průzkumu bylo zvoleno osobní dotazování. Typickým příkladem použití ankety v cestovním ruchu jsou dotazníky spokojenosti, které byly aplikovány i pro potřeby této analýzy.

Dotazník se skládal z 19-ti otázek z toho bylo 18 otázek uzavřených a jedna otázka otevřená. Obsahově byly otázky koncipovány v návaznosti na zjištění spokojenosti turisty, ale i rezidenta s cyklostezkou Lipenskou magistrálou. V poslední části dotazníku jsou otázky osobní, do kterých spadají otázky typu: věková kategorie, vzdělání, pohlaví. Dotazníky byly připraveny původně pouze v jazyce Českém, později byl dodán ještě německý překlad.

Respondenti byly vybíráni metodou prostého náhodného výběru, tedy metodou při níž může do výběrového šetření být zařazen kdokoli, všichni mají stejnou šanci být vybráni.

Terénní šetření probíhalo ve dvou etapách. První etapa probíhala v měsících únor – duben, druhá navazovala v červnu až září roku 2009.

5. 2. Realizační fáze

Dotazování bylo prováděno osobními rozhovory s respondenty. Turisté či rezidenti byli dotazováni na trase ve směru Nová Pec – Vyšší Brod a to v místech: Nová Pec – parkoviště, Horní Planá – převoz, Hůrka – železniční zastávka, Černá v Pošumaví – autobusová zastávka. Obce Frymburk, Lipno nad Vltavou a cílové místo město Vyšší Brod nebyly využity jako místa pro dotazování. Dotazníky byly doplňovány na základě odpovědí respondentů vlastní rukou.

1) Terénní šetření bylo blíže specifikováno v kapitole 2 Literární přehled.

Původní záměr, byl provádět osobní rozhovory pouze s Čechy však po provedení pilotního vzorku, byl dotazník²⁾ přeložen do německého jazyka, jelikož turisté z německy mluvících zemí měli také názor na tuto trasu a rádi se o něj podělili. Výsledky tohoto mini vzorku byly znázorněny graficky v **příloze č. 35**. Výhradním segmentem terénního šetření byly Češi.

Pro podporu úspěšnosti dotazníkového šetření byla oslovena též informační centra v Horní Plané jako první zastávka na trase. Dále bylo osloveno informační centrum v cílovém místě v městě Vyšší Brod. Bylo osloveno také informační centrum v Českém Krumlově, které dobře spolupracovalo.

Technika při vyplňování dotazníku:

Každému dotázanému³⁾ byl představen účel dotazníkového šetření a také okruhy otázek, které dotazník obsahuje. Otázky v dotazníku byly převážně zaměřeny přímo na předmět zkoumání, totiž Lipenskou magistrálu a 3 otázky se týkaly respondenta. Byla to otázka týkající se věkové kategorie, vzdělání a pohlaví. Dotázaný se mohl svobodně rozhodnout, zda bude s tazatelem dál spolupracovat.

Otázky byly pokládány postupně, dle vypracovaného dotazníku. Forma otázek byla s výjimkou jedné uzavřená. Tazatel vznesl otázku a respondent odpověděl takovou odpovědí, kterou považoval za správnou. Po vyplnění dotazníku bylo respondentovi poděkováno za spolupráci.

5. 3. Vyhodnocování terénního šetření:

Celkem bylo osloveno 283 respondentů. Pro zpracování terénního šetření však bylo možné použít pouze 254 dotazníků. Vyřazeny byly takové dokumenty, které byly chybně vyplněné.

Zpracováván byl vzorek čítající tuzemští návštěvníci v počtu 229. Turisté z německy mluvících zemí v počtu 25.

Odpovědi k jednotlivým otázkám byly nejprve počítány co do četnosti a poté převedeny na procenta. V programu Microsoft Office Excel 2007 byly vytvořeny tabulky četností a procent dle jednotlivých otázek a následně vytvořeny grafy již v procentním vyjádření. Tvar grafu, názvy jeho os, procentní či četnostní vyjádření

2) Dotazník – **příloha č. 34**.

3) Dotázaný, respondent – pod tímto pojmem se skrývá turista, rezident, cykloturista, cyklista.

Dotazník byl zpracován pro všechny tyto kategorie dohromady. Pouze dotazníky v německé mutaci byly vyhodnocovány jako odpovědi turistů.

bylo voleno dle povahy otázky a jejího obsahu či smyslu. Nejdůležitější byla přesnost, pravdivost a přehlednost výsledného grafu.

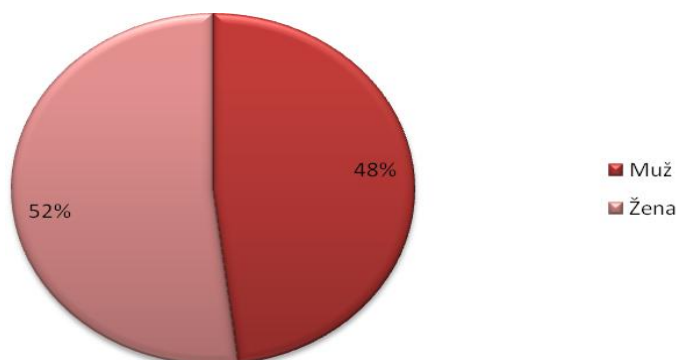
Demografické údaje týkající se respondentů byly zjišťovány jako obvykle v poslední části dotazníku, ale kvantifikovány byly jako první. Právě tyto údaje byly základem pro další vyhodnocované otázky týkající se jednotlivých hypotéz a taktéž pro sestavení závěrů. Demografické otázky byly respondentům položeny celkem 3. Hypotézy stanovené ve 3. kapitole byly jednotlivě vyhodnocovány otázkami, které korespondovaly s jejich významem. V poslední části byly vyhodnoceny otázky, které byly zařazeny do dotazníku jako další náměty pro zamyšlení. Z každé výše popsané kategorie byly zde v 5. kapitole prezentovány jen vybrané grafy. Ostatní grafy⁴⁾, rozděleny dle jednotlivých kategorií, byly zařazeny do kapitoly 10 Přílohy. Odpovědi turistů z německy mluvících zemí byly vyhodnoceny v příloze č. 35. Vyhodnocení terénního šetření a konfrontace s hypotézami ze 3. kapitoly byly rozepsány v kapitole 6. V kapitole 6 je taktéž zpracována jediná otevřená otázka v dotazníku týkající se individuálních námětů na změnu či inovaci na trase či zda-li dotázaným něco na trase vadilo.

Spolupráce s dotázanými byla zhodnocena kladně.

a) Demografické údaje

Graf č. 8: Pohlaví

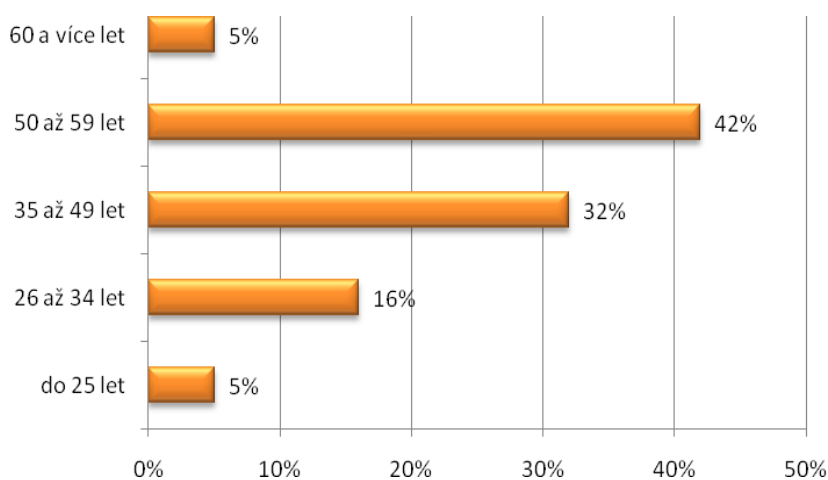
Z grafu, je zřejmé, že na dotazníky odpovídaly zejména ženy, kterých bylo o 4 % více než mužů.



Zdroj: vlastní šetření

4) Ostatní grafy – příloha č. 36.

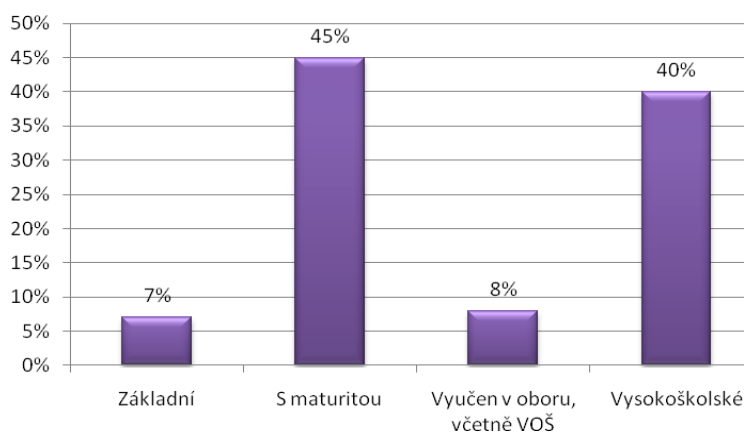
Graf č. 8: Věková kategorie



Zdroj: vlastní šetření

Věkové složení dotázaných bylo následující. Nejvíce procent získala věková kategorie 50 až 59 let a to 42 %, další početná skupina se nacházela ve věkové kategorii 35 až 49 let s dvaatřiceti procenty. Respondenti ve věku 26 až 34 let v počtu 16 %. Kategorie 60 a více let společně s kategorií do 25 let získala 5 %.

Graf č. 9: Vzdělání

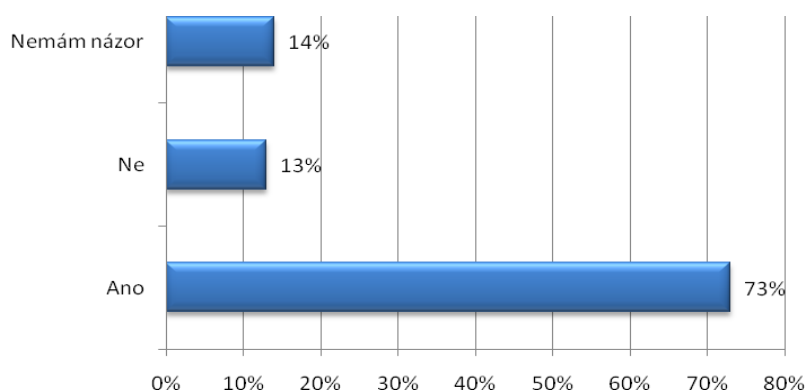


Zdroj: vlastní šetření

Dominujícími skupinami dotázaných byli lidé, kteří vystudovali vysokou školu v počtu 40 % a o 5 % více bylo dotázaných se středoškolským vzděláním. 7 % respondentů získalo základní vzdělání a 8 % bylo vyučeno v oboru či vystudovalo Vyšší odbornou školu.

b) Stav Lipenské magistrály

Graf č. 10: Upravenost trasy, stav povrchu

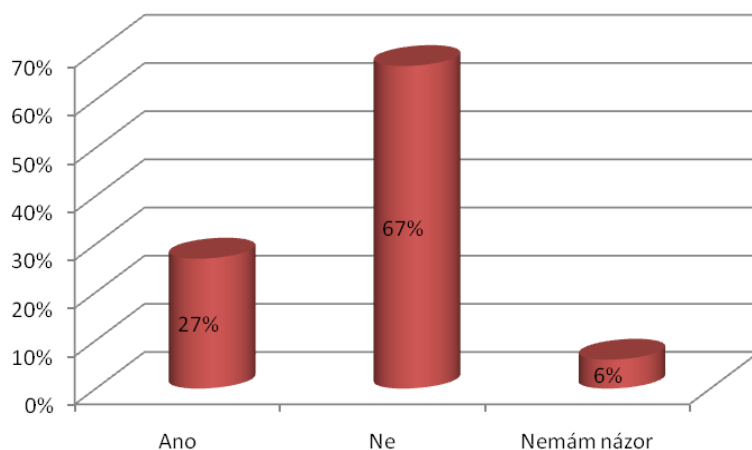


Zdroj: vlastní šetření

Na otázku týkající se trasy z hlediska její upravenosti a celkový názor na stav povrchu většina respondentů tedy 73 % shodně odpověděla, že ano, trasa je upravená. Dotázaní, kteří měli opačný názor na stav cyklostezky, byli v počtu 13 % a 14 % respondentů nevyjádřilo svůj názor.

c) Vybavenost Lipenské magistrály

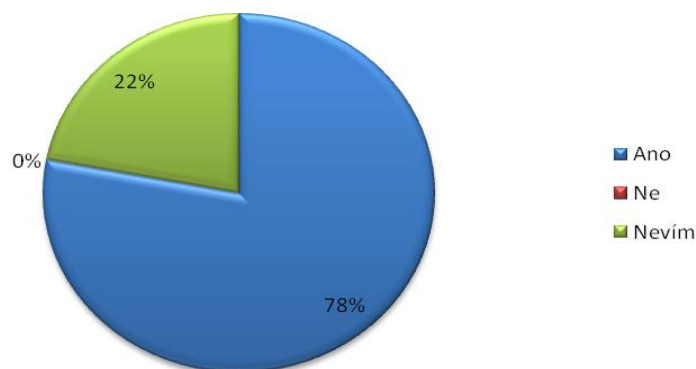
Graf č. 11: Zastávky s přístřešky



Zdroj: vlastní šetření

Z grafu vyplývá, že 67 % dotázaných se shodovalo v názoru, že na trase není dostatečné množství zastávek s přístřešky. Pouhých 27 % vyjádřilo opačný názor a 6 % respondentů označilo odpověď nemám názor.

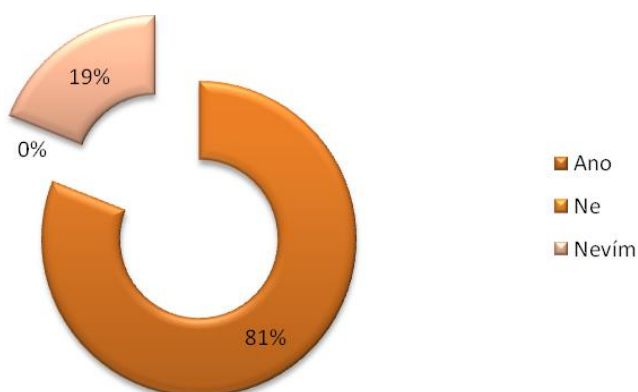
Graf č. 12: Obrazové tabule se zvěří a ptactvem



Zdroj: vlastní šetření

K otázce, zda-li by se respondenti chtěli dovědět něco více o zvěři a ptactvu žijící v okolí trasy prostřednictvím obrazových tabulí, jich 78 % vyjádřilo názor, že ano. Odpověď ne, nevyužil žádný dotázaný, zatím co odpověď nevím využilo 22 % dotázaných.

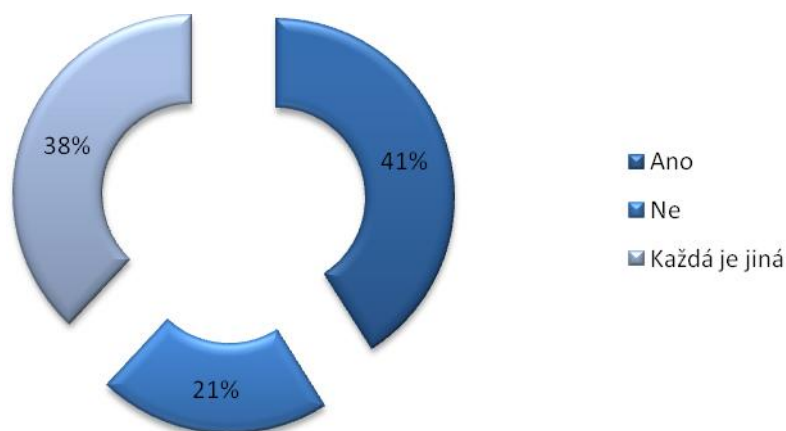
Graf č. 13: Informační tabule s historickými a současnými fotografiemi jednotlivých míst na trase



Zdroj: vlastní šetření

81 % dotázaných vyjádřilo kladnou odpověď ano, že by uvítali informační tabule s fotografiemi. Odpověď nevyužil žádný dotázaný a 19 % respondentů vyjádřilo odpověď nevím.

Graf č. 14: Schwarzenberská cesta

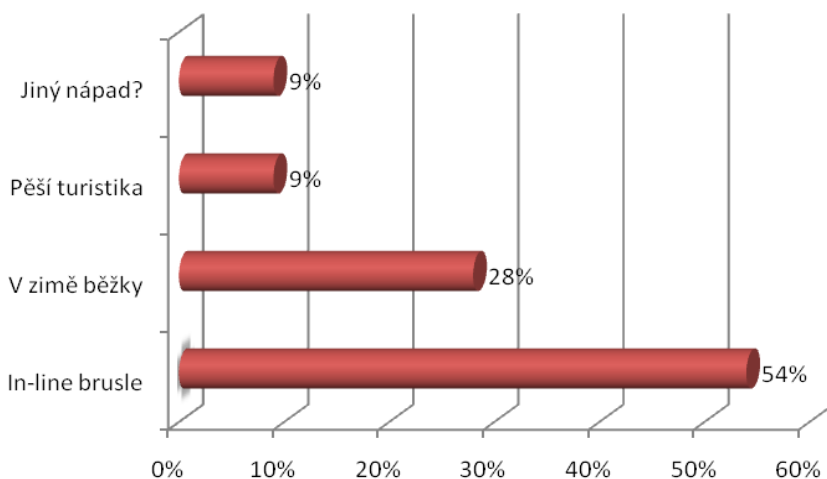


Zdroj: vlastní šetření

Pro 41 % dotázaných Schwarzenberská cesta je konkurencí Lipenské magistrály. Opačný názor mělo 21 % respondentů a 38 % tvrdilo, že každá trasa je jiná.

d) Využití cyklostezky i pro jiné účely

Graf č. 15: Využití cyklostezky i pro jiné účely

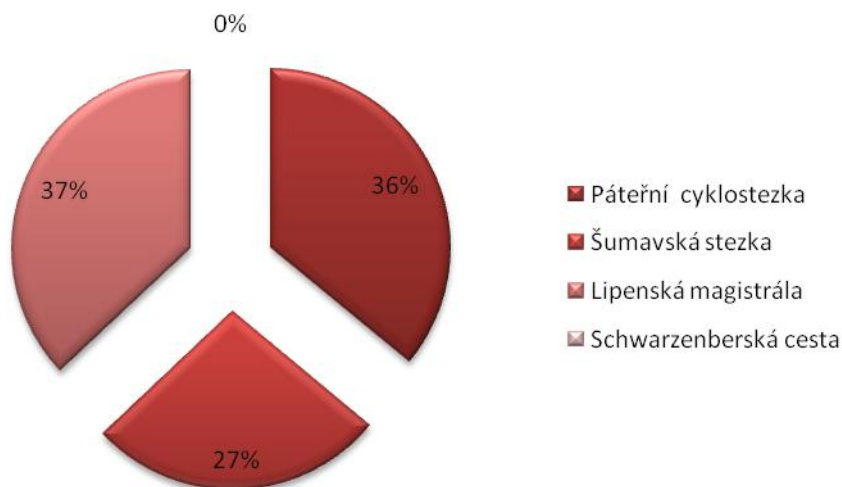


Zdroj: vlastní šetření

K otázce využití cyklostezky i pro jiné sporty či jiné účely se vyjádřilo 54 % dotázaných pro in-line brusle. 28 % respondentů navrhovalo běžky. 9 % získala pěší turistika a stejně tak možnost vlastních námětů, které byly rozepsány v následující kapitole.

e) Lipenská magistrála

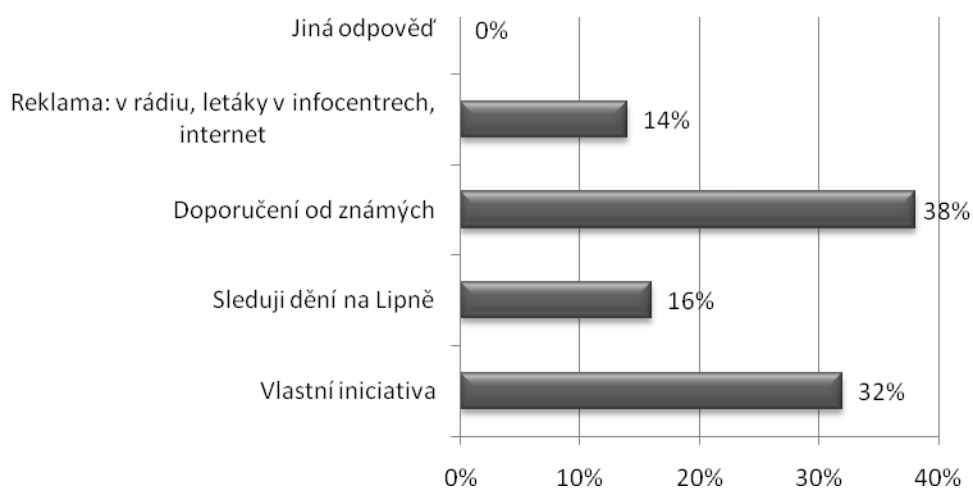
Graf č. 16: Jak se jmenuje trasa



Zdroj: vlastní šetření

Výsledky této otázky byly velmi vyrovnané, však správný název Lipenská magistrála získal 37 %. Oficiální název projektu se skutečně nazýval Pátevní cyklostezka a získal 36 %. A smyšlený název Šumavská stezka získal 27 %.

Graf č. 17: Zdroj informací

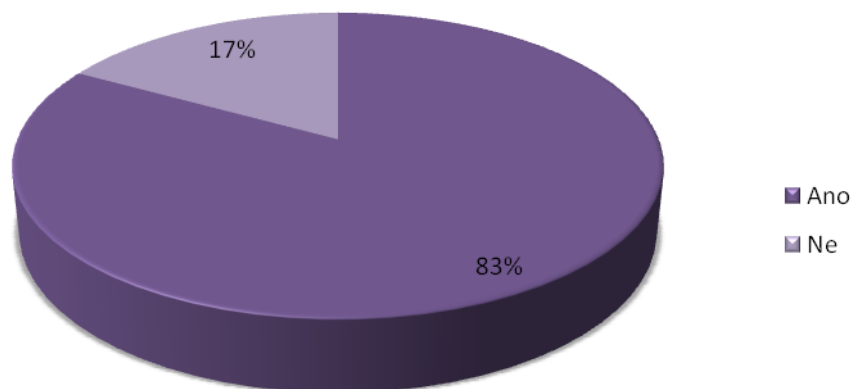


Zdroj: vlastní šetření

Z grafu je zřejmé, že dotázaní se o trase dověděli od svých známých, tak odpovědělo 38 %. Další skupina dotázaných uvedla vlastní iniciativu v počtu

32 %. Reklama nedosáhla nijak zajímavého výsledku a to 14 %. Individuální sledování Lipenska uvedlo 16 % respondentů. Jiná odpověď nebyla využita.

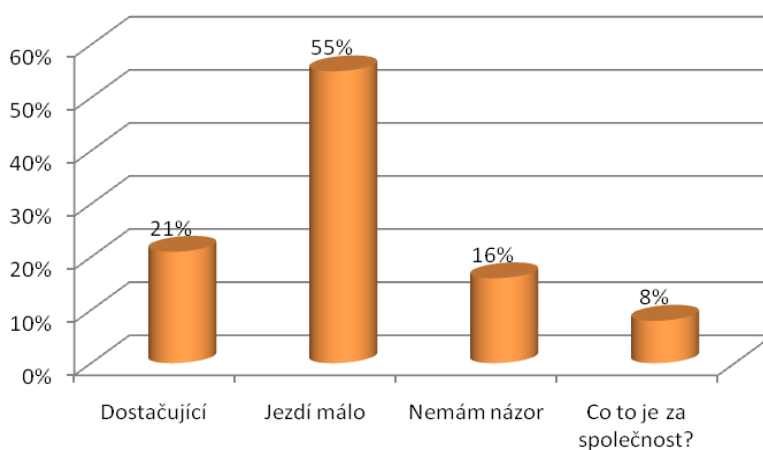
Graf č. 18: Atraktivita trasy



Zdroj: vlastní šetření

f) Ostatní otázky

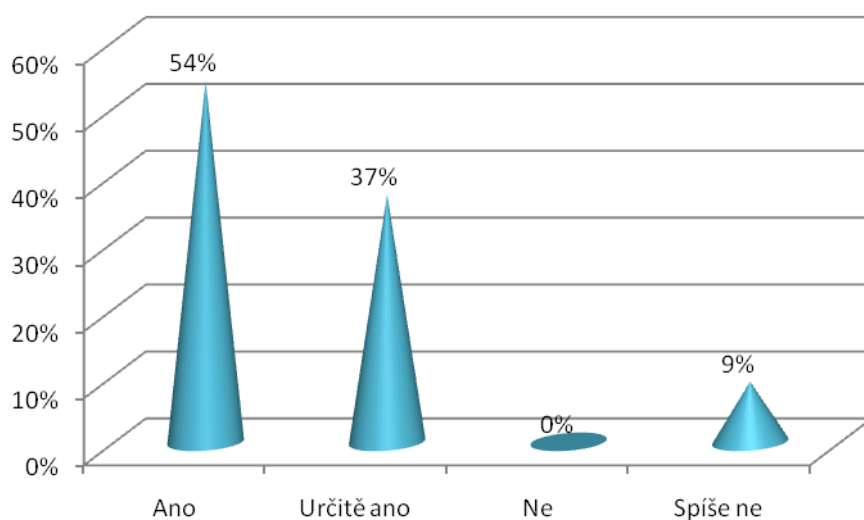
Graf č. 19: Jízdní řád



Zdroj: vlastní šetření

Nevyhovující jízdní řád autobusových spojů označilo 55% respondentů, jako dostačující 21 %. 16% respondentů nemělo názor a 8 % společnost Cyklotrans vůbec neznalo.

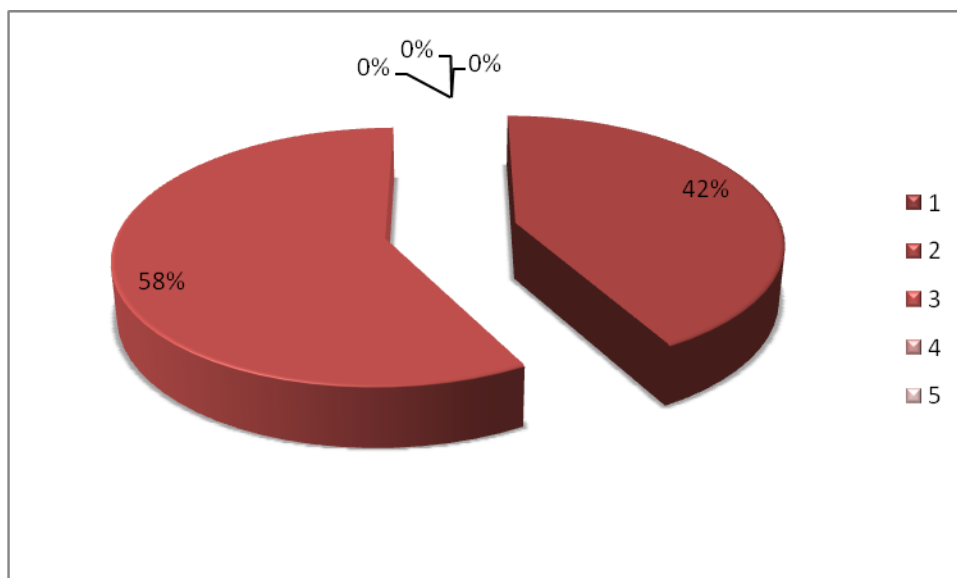
Graf č. 20: Odpadkové koše



Zdroj: vlastní šetření

54 % dotázaných odpovědělo, že by se měly odpadkové koše umístit na trasu, 37 % využilo odpovědi určitě ano a pouhých 9 % uvedlo spíše ne. Možnost ne byla využita.

Graf č. 21: Ohodnocení trasy známkovací stupnicí



Zdroj: vlastní šetření

58 % respondentů se shodovalo v ohodnocení trasy známkou dobře a 42 % vidělo trasu jako chvalitebnou, tedy známka 2.

6. Vyhodnocení analýzy

6. kapitola byla věnována závěrům z terénního šetření, které byly rozděleny stejně jako grafické zobrazení v kapitole 5. Nejprve byl popsán profil dotázaných dle demografických znaků, dále byly vyhodnoceny hypotézy z kapitoly 3 a k nim byla doplněna doporučení či východiska pro změnu a nakonec byly rozpracovány ostatní otázky z dotazníku a jediná otevřená otázka.

Právě zpracované hypotézy společně s výsledky z terénního šetření byly hlavním základem pro zpracování návrhu projektu čerpání dotačních prostředků Evropské unie v následující kapitole.

6. 1. Profil dotázaných

V terénním šetření bylo spolupracováno jak s ženami, tak s muži. Většina dotázaných se pohybovala ve věkových kategoriích 50 až 59 let a 35 až 49 let a dosáhla vysokoškolského a středoškolského vzdělání.

6. 2. Hypotézy

a) Stav a vybavenost Lipenské magistrály

Upravenost trasy a stav povrchu uvedla většina dotázaných kladně. Zatímco vybavenost Lipenské magistrály byla respondenty kritizována. Konkrétně bylo kritizováno nedostatečné množství zastávek pro odpočinek.

Hypotéza byla v části stavu Lipenské magistrály označena jako dostačující, tedy byla potvrzena. Však v části vybavenost Lipenské magistrály byla hypotézy vyvrácena.

Doporučení k části vybavenost Lipenské magistrály:

Východiskem pro změnu jsou další závěry z terénního šetření. Možnost jak zlepšit atraktivnost trasy shledala většina dotázaných vybudováním zastávek na trase (přístřešky, stojany na kola) a k těmto zastávkám umístit respondenty kladně hodnocené obrazové tabule se zvěří či ptactvem, která v okolí daného místa žije. Další možnosti jak zlepšit vybavenost trasy by byly respondenty kladně hodnocené informační tabule s historickými fotografiemi ve srovnání se skutečností a krátkými informacemi k danému místu. Varující může být další fakt, že v otázce konkurenceschopnosti vůči Schwarzenberské cestě Lipenská magistrála propadla.

b) Využití cyklostezky i pro jiné účely

Respondenti uváděli, jako další možnosti využití cyklostezky v první řadě in-line bruslení. Další možností by byla zimní sezóna a využití cyklostezku pro lyžařské běžecké tratě, tím se docílí přílivu turistů do oblasti také v této roční době. Část respondentů uváděla i pěší turistiku.

Hypotéza s tvrzením, že cyklostezku je možné využívat i pro jiné účely než jen cyklistiku byla potvrzena.

Doporučení k hypotéze:

Další možnosti využití navrhovali sami respondenti v otevřené části otázky týkající se vlastních nápadů.¹⁾ Cyklostezku by bylo možné využít např. i pro kondiční běh.²⁾

c) Lipensko umí přilákat turisty na cykloturistiku v mikroregionu

Z výpovědí respondentů bylo zřejmé, že nemají téměř žádné povědomí o cyklotrase. Už jen název dělal respondentům problém. Název Lipenská magistrála získal nejvíce procent, ale hodně odpovědí se přiklání k názvu Páteří cyklostezka, který je samozřejmě také správně, ale tento název byl použit hlavně v dokumentaci při stavbě této trasy a je to hlavní název celého projektu. Nemale procento také získal název Šumavská cesta, která je opět špatnou odpovědí. V kritice je nutné pokračovat, protože z otázky, která si týkala zdroje informací o cyklostezce, vyplynula jako hlavní odpověď, že byla doporučena známými. Další podstatnou odpovědí byla vlastní iniciativa. Reklama však získala nejméně procent a je tedy zřejmé, že marketingová snaha zviditelnit Lipensko jako ráj cyklistů je velmi malá.

Hypotéza týkající se přilákání turistů na cykloturistiku na Lipensko byla vyvrácena.

Doporučení: Dle výsledků terénního šetření je patrné, že by se měla zvýšit marketingová aktivita lákat turisty na cykloturistiku na Lipensku obecně a především na Lipenskou magistrálu.

1) Inovace trasy dle dotázaných blíže v bodu 6. 4. Inovace trasy dle dotázaných.

2) Kondiční běh byl popsán v kapitole 7. Návrh projektu čerpání dotačních prostředků.

6. 3. Závěry z otázek (7, 11 a 16)

Jízdní řád společnosti Jihotrans kritizovala více než polovina dotázaných jako nedostačující. A 8 % dotázaných vůbec nevědělo co to společnost Cyklotrans je.

Problém, zda-li umístit na trasu odpadkové koše většina respondentů podpořila.

Lipenská magistrála byla v závěru dotazníku celkově zhodnocena známkou dobře, ze známkovací stupnice. Tento výsledek by mohl být lepší.

6. 4. Inovace trasy dle respondentů

Odpovědi respondentů se často opakovaly a velké procento lidí však tuto otázku naprosto ignorovalo. Ti, kteří na tuto otázku odpověděli, se shodovali na těchto inovacích či doplňcích trasy.

Byla by třeba zlepšit informovanost turistů o této trase a také lepší navigační systém přímo na trase. Dále více informací o cykloprodejnách a cykloservisech. Více informačních center s prodlouženou dobou provozu, ne pouze letní sezóna. V turistických centrech kudy prochází cyklostezka přidat více tipů bankomatů. Zlepšit kilometrické značení na trase. Více zastávek pro odpočinek.

7. Návrh projektu čerpání dotačních prostředků

Návrh projektu byl zpracován dle výsledků vlastního terénního šetření zaměřeného na cyklostezku Lipenskou magistrálu. Výsledky terénního šetření byly dále porovnávány s původně stanovenými a následně negovanými hypotézami a tyto závěry byly základem pro zpracování možného návrhu projektu.

Návrh projektu by byl zpracován v rámci 11. výzvy, kterou vyhlásila regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad¹⁾ v rámci regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad, týkající se prioritní osy 3 Rozvoje cestovního ruchu, oblast podpory je rozvoj infrastruktury cestovního ruchu na období 19. února 2010 – 14. května 2010. Dotační prostředky by plynuly z Evropského fondu regionálního rozvoje.

Název projektu: Zlepšení vybavenosti a marketingové přitažlivosti Páteřové cyklotrasy Lipno, CZ 9508/0101 (Lipenská magistrála)

Zařazení projektu: Priorita 3 – Rozvoj cestovního ruchu

Žadatel: Svazek Lipenských obcí

Celkové náklady projektu: 1. 314. 000 Kč

Financování projektu:

Výše podpory z ROP JZ (ERDF): 92,5 % (1. 215. 450 Kč)

Podíl žadatele: 7,5 % (98. 550 Kč)

Termín realizace: 25. října 2010 – 25. září 2011

Harmonogram:

Březen 2010 – příprava projektu

Duben 2010 – podání žádosti o dotaci v rámci 11. výzvy regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad

Říjen 2010 – září 2011 - realizace projektu

7. 1. Příprava projektu:

Předmětem projektu se stalo zlepšení vybavenosti a atraktivnosti Lipenské magistrály a současně zvýšení marketingové podpory cyklotrasy.

1) Region soudržnosti Jihozápad je složen ze dvou krajů, a to kraje Jihočeského a Plzeňského.

Původní význam cyklostezky byl bezpečnost cykloturistů a turistů. V dnešních podmínkách je však pouhá vyasfaltovaná silnice spojující turistická centra na levém břehu Lipenské nádrže s občasnou zastávkou vybavenou velmi strohým posezením a přístřeškem málo. Dnešní turista si představuje smysl cestování po této trase jinak. Potřebuje služby, dychtí po informacích. V oblasti je více možností jak strávit výlet na kole, ale to vše se odehrává na pravém břehu nádrže. Na levém břehu je jako hlavní stezka Lipenská magistrála, která však velmi špatně konkuruje např. Schwarzenberské cestě, která vede přímo vedle místní technické památky Schwarzenberského kanálu, který byl postaven na přelomu 18. a 19. století inženýrem Josefem Rosenauerem.

7. 2. Motivy a cíle projektu:

Hlavním motivem projektu by bylo zatraktivnění cyklostezky, zvýšení konkurenceschopnosti proti pravobřežní Schwarzenberské cestě a propracované marketingové aktivity.

Cílem projektu by bylo prodloužení sezóny, větší frekvence turistů (cyklisté, pěší, běžkaři) na trase a s tím související přínos obcím, kterými trasa prochází a místním podnikatelům.

7. 3. Realizace projektu:

Dle výsledků terénního šetření k problému Lipenská magistrála a následné porovnání s původními hypotézami vyloučily dvě hlavní oblasti, na které by se projekt zaměřil. První oblastí by byla vybavenost cyklostezky a druhá oblast by se týkala marketingových aktivit. Obě oblasti by byly zaměřené zejména na zvýšení návštěvnosti cyklotrasy.

Projekt by nebyl rozdělen do etap, jelikož minimální požadovaná částka na jednu etapu jsou 2 milióny Kč. Obě oblasti, tedy vybavenost cyklostezky a následné marketingové aktivity, by byly naplňovány současně v časovém období dvanácti po sobě následujících měsících počínajíc měsícem říjnem roku 2010. První pomyslnou etapou by se však stala vybavenost cyklostezky a následně by na tuto fázi navazovala druhá pomyslná etapa marketingové aktivity.

7. 3. 1. Vybavenost cyklostezky:

Z terénního šetření a následného negování stanovené hypotézy týkající se vybavenosti cyklostezky vplynuly závěry, které byly již zkráceně prezentovány v rámci 5. kapitoly Terénní šetření a následně v 6. kapitole Vyhodnocení analýzy. Zde v části realizace projektu byly již konkrétně popsány celkové záměry jak pozměnit současnou vybavenost cyklostezky. K těmto závěrům byly dále zpracovány další možnosti vybavenosti a současně lákavosti trasy pro turisty.

a) Vybudování zastávek pro odpočinek

Prvním bodem ztraktivnění cyklostezky by bylo vybudování přístřešků s možností opření kol, které slouží jako místo odpočinku pro cyklisty. Přístřešek by byl zvolen pro různé vlivy počasí – slunce, déšť, v zimních měsících sníh. Materiálem, který by byl použit pro výstavbu těchto zařízení, by se stalo tvrdé dřevo²⁾, kulatina a masiv 1.500 Kč za m³. Rozměry celé stavby by byly 3 x 4 metry. Jako střešní krytina by byl zvolen bonský šindel odstín hnědý 1 m² bez pokládky 199,- včetně DPH. Velikost stavby by se přizpůsobila dle terénní dispozice a stylu okolních staveb. Propočet nákladů jedné zastávky 25. 000 Kč až 35.000 Kč.

Tyto zastávky by byly vybudovány v počtu 11 po celé trase v rozestupech 5 km ve směru Nová Pec – Vyšší Brod. Každou zastávku by byla snaha postavit v místě s výhledem do krajiny popřípadě v závětrí, pokud by se tato situace nedala vždy vyřešit, bylo by nutné udělat technickou úpravu přímo na infopointu.

Příloha č. 37a - g: Zastávka pro odpočinek

Příloha č. 38: Zastávka pro odpočinek II

b) Obrazové a informační tabule

V návaznosti na vybudování infopointů jako základu technické základny cyklostezky by byla dále cyklostezka ztraktivněna o další vybavení a to o obrazové a informační tabule.

Obrazové tabule by představovaly dřevěné desky z tvrdého dřeva o velikosti 1 metr x 1 metr. Tyto desky by byly dále vyzdobeny dřevěnými plastikami zvěře a ptactva, které v okolí daného infopointu žije. Cenová kalkulace jedné desky by byla 10.000 Kč až 12.000 Kč.

Příloha č. 39: Obrazová tabule

2) Tvrdé dřevo - Tvrdé dřevo (buk, dub, habr).

Informační tabule by měly podobný charakter jako obrazové. Jejich velikost je 1 metr x 1 metr, byly by též z tvrdého dřeva, však jejich funkce by byla trochu jiná. Byly by vyrobeny jako vitríny a utěsněny proti vlivům počasí. Přední část by byla vyrobena z tónovaného plexiskla, aby fotografie umístěné ve vitríně nepodléhali zkáze například působením slunečních paprsků.

Tyto vitríny by měly cyklistům přiblížit původní vzhled daného místa, tedy původní fotografie z okolí infopointu a porovnání současnosti. Díky výstavbě Lipenské nádrže se velmi změnil ráz krajiny a změnila se i sídla a celé obce. Velké části obcí byly zaplaveny viz. **příloha č. 40**. Cenová kalkulace jedné tabule by byla 10.000 Kč až 12.000 Kč.

Příloha č. 41: Informační tabule

S tabulemi by bylo možné pracovat i jinými způsoby jako například vybavit je nerůznějšími informacemi o daném místě, kde byl vybudován infopoint, či informacemi o informačních centrech, cykloservisech a cykloobchodech, ubytovacích a restauračních možnostech. Tyto informace by byly samozřejmě zdarma na podporu regionu jako celku a obyvatel poskytujících nejrůznější služby v něm.

Na všech zastávkách by byla umístěna jedna z výše uvedených variant, tedy obrazová nebo informační tabule, infopoint s mini fitness výbavou, možnost ověřit si správnost měření svého tachometru či kondiční úsek. Každá zastávka by byla též vybavena mapou trasy a nejbližšího okolí s vyznačením, kde se právě cyklista nachází. Cena této mapy 7.000 Kč až 10.000 Kč.

Příloha č. 42: Mapa trasy

c) Kondiční úsek

V dnešní době tolik frekventované slovo jako zdravý životní styl je doménou lidí, kteří se chtějí starat sami o sebe a svou nejen duševní ale i fyzickou kondici. Právě pro tento segment by byl vybudován další tip infopointu a to kondiční úsek.

Kondiční úsek nebo-li úsek pro měření kondice by byl 400 metrů dlouhý úsek změřený přímo na cyklostezce. Byl by ohraničen tabulemi značícími start a cíl. Po zaběhnutí úseku by si každý běžec mohl přečíst informace ke svému časovému výsledku. Na konci tratě by byla umístěna tabule, kde by byly popsány jednotlivé věkové kategorie se změřeným časem a tepovou frekvencí dané trasy

a právě dle věkové kategorie by se měl běžec zařadit. Popřípadě, že by se nemohl zařadit či by byl na spodní změřené hranici, byly by popsány aktivity, které by měl běžec vyvinout proto, aby se jeho kondice zlepšila. Například lepší stravovací a pohybové návyky. A výzva „Přijďte zas!“ jako jedna z marketingových aktivit je popsána v části marketingové aktivity.

Tabule start, cíl a tabule výsledků by byly vyrobeny z tvrdého dřeva o velikosti 0,5 m x 0,5 m v ceně 2. 000 Kč za kus.

Kalibrace úseku prostřednictvím kalibrovaného ocelového pásma 600 Kč.

d) Přesnost měření tachometru

Pro zvědavé sportovce by byla připravena další modifikace infopointu. V délce kalibrovaného (ověřeného) jednoho kilometru by bylo možné si ověřit správnou funkci svého tachometru.

Při projíždění trasy si cyklista kontroluje svůj tachometr při míjení dřevěných kolíků umístěných prvních 100 metrů po 10-ti metrech, dalších 400 metrů po 50 metrech a zbývající půl kilometr by byl kolík umístěn právě po 100 metrech.

Kolík by byl vyroben z tvrdého dřeva, kulatiny 1 ks 6 Kč. Celková potřeba kolíků 23 ks 138 Kč. Cena kalibrovaného ocelového pásma 600 Kč.

e) Mini fitness

Aby nebyla trasa zaměřena pouze pro cyklisty, ale jak již bylo zmíněno v motivaci a cíli projektu trasa je určena i pro pěší turisty, další možností jak zpestřit trasu jsou protahovadla. Právě lidé provozující nordic walking či pouzí chodci by si mohli zacvičit na nástrojích jako je hrazda či žebřiny. Tato protahovadla by byla umístěna přímo v konstrukci přístřešku.

Žebřiny s hrazdou v dřevěném provedení o velikosti 240 cm x 80 cm v ceně 4. 000 Kč

Příloha č. 43: Dřevěné žebřiny s hrazdou

Na fitness pointu by byly vyobrazeny i cviky s nordic-walkingovými hůlkami či větvemi. Tato část pointu by byla řešena informační tabulí z tvrdého dřeva, kulatiny 1. 500 Kč m³ o velikosti 0,5 m x 0,5 m v ceně 2. 000 Kč.

f) Kalkulace infopointů

Mapa č. 15: Lipenská magistrála s navrhovanými infopointy



Zdroj: www.ckrumlov.cz, www.steelcity.cz, 31. 3. 2010

Na mapě je vidět hrubé rozmístění 11 zastávek, které by byly postupně stavěny ve směru Nová Pec – Vyšší Brod. Z toho by byla třikrát vystavěna zastávka s mapou a obrazovou tabulí, dvakrát zastávka s mapou a informační tabulí, dvakrát zastávka s mapou a kondičním úsekem, dvakrát zastávka s možností změření přesnosti vlastního tachometru a dvakrát by byla vystavena také zastávka s mapou a mini fitness.

Celkové náklady na jednu zastávku včetně mapy: 39. 000 Kč.

Ceny³⁾ jednotlivých modifikací zastávek:

Zastávka s mapou a obrazová tabule	150. 000 Kč (3 x 50. 000 Kč)
Zastávka s mapou a informační tabule	100. 000 Kč (2x 50. 000 Kč)
Zastávka s mapou a kondiční běh	92. 000 Kč (2x 46. 000 Kč)
Zastávka s mapou a tachometr	80. 000 Kč (2 x 40. 000 Kč)
Zastávka s mapou a mini fitness	90. 000 Kč (2 x 45. 000 Kč)
Celková výše finančních prostředků:	512. 000 Kč

3) Ceny - pro výpočet jednotlivých modifikací zastávek byly použity střední hodnoty cen stanovených pro jednotlivé kategorie a popřípadě byla cena zaokrouhlena dle matematických pravidel.

7. 3. 2. Marketingové aktivity:

V rámci studování regionální literatury a následným provedením terénního šetření byla prokázána velmi slabá marketingová podpora regionu v oblasti cykloturistiky. Z vlastního terénního šetření bylo zjištěno, že dotázaní často nevěděli, po jaké cyklotrase jedou, tedy neznali její jméno. Dále byla prokázána nutnost prezentovat tuto cyklotrasu prostřednictvím nejrůznějších marketingových kanálů.

a) Reklama na informačních tabulích

Již zmíněné informace na tabulích o službách v mikroregionu by byly uváděny zdarma, jako součást nového přístupu k marketingu v oblasti.

b) Reklama v rádiích

Velmi důležité by bylo začít prezentovat cyklotrasu jako Lipenskou magistrálu či jejím oficiálním názvem Páteřová cyklostezka Lipno (CZ 9508/0101). Pro tento účel by byla zvolena marketingová kampaň s názvem „Sportuj a poznávej“. Tato kampaň by se objevovala v krátkých spotech v regionálních a několika vybraných celoplošných rádiích vždy s vyzdvižením a několikrát zopakovaným názvem cyklostezky. Spuštění kampaně by bylo plánováno na jaře, počínajíc měsícem květen.

Cenová kalkulace reklamy v rádiu: Spot o délce 10 – 15 sekund za 1.000 Kč vysílaný pětkrát denně v odpoledních hodinách, 7 dní v týdnu - 150. 000 Kč / měsíc. Reklama by byla zvolena intenzivní, dlouhodobá, trvajíc 5 měsíců (květen - září) 750.000 Kč.

c) Letáky

Letáky by byly navrženy ve stylu hlavní reklamní kampaně „Sportuj a poznávej“ představující region Lipensko s hlavním tématem Lipenské magistrály a jedna část by byla věnována pouze trase a rozmístění jednotlivých zastávek a informačních či obrazových tabulí mapa také.

Cenová kalkulace letáku: leták o velikosti A5 (148 mm x 210 mm) za 0,60 Kč při počtu 20. 000 kusů je celkem 12. 000 Kč

Distribuce letáků by nebyla pouze v oblasti mikroregionu Lipensko v místních informačních centrech, ale letáky by byly rozmístěny do vybraných informačních center po celé České republice.

d) Internet

Velmi významným marketingovým komunikačním kanálem se stal v posledních letech internet, který by byl též využit jako prostředek jak zvýraznit Lipenskou magistrálu. Byl by vytvořen banner s informacemi o kampani, který by se objevoval při prohlížení nejrůznějších internetových portálů, týkajících se Lipenska či Šumavy a samozřejmě na celorepublikém portálu⁴⁾, který podporuje Česká centrála cestovního ruchu Czechtourism⁵⁾ – Kudy z nudy.

Full banner o rozměrech 468 dpi x 60 dpi, formát flash 5 - 20 sekund 5. 000 Kč. Cena za umístění banneru na největších českých portálech 20.000 Kč až 50.000 Kč za rok/1 portál.

e) Výzva přímo na trase

Turisté by byli přímo na trase vyzváni k další návštěvě „Přijďte zas!“. Kondiční úsek je typickým příkladem nevtíravé marketingové aktivity, kdy člověk, který si daný úsek zaběhne v čase, který však pro jeho věkovou kategorii je nevyhovující, je motivován k další návštěvě např. s odstupem několik týdnů či měsíců si daný úsek zaběhnout znovu a zjistit kladný či uspokojující výsledek. Tato marketingová aktivita není vyčíslena. Náklady na výstavbu vybavenosti cyklostezky jsou již známi v části věnované kondičnímu úseku a finanční možnosti plynoucí z opakované návštěvy a doba návratnosti investice jsou vypočítány v závěru této kapitoly.

f) Kalkulace reklamní kampaně

Cenová kalkulace byla prováděna na základě náhodně vybraných dodavatelů a jejich ceníků. Cena použitá v projektu byla vybrána jako střední hodnota všech nalezených možností a byla zaokrouhlena dle matematických modelů. Byla provedena i neoficiální veřejná soutěž.

4) Internetový portál - je webový server, který slouží jako svého druhu brána do světa internetu. V 90. letech 20. století byly bezkonkurenčně nejnavštěvovanějšími webovými servery, což platí v některých případech dodnes. Obsahovaly katalog odkazů, díky kterému plnily funkci jakýchsi internetových rozcestníků. Postupem času začaly nabízet i další služby, jako např. bezplatný email, zpravodajství aj. V současné době je řada uživatelů používá jako domovskou stránku prohlížeče apod, www.wikipedia.cz, 5. 4. 2010.

5) Czechtourim = Česká centrála cestovního ruchu je státní příspěvkovou organizací Ministerstva pro místní rozvoj České republiky. Byla zřízena v roce 1993 za účelem propagace České republiky jako atraktivní turistické destinace na zahraničním a od roku 2003 také na domácím trhu, www.czechtourism.cz, 5. 4. 2010.

Reklama na informačních tabulích	0 Kč
Reklama v rádiu	750. 000 Kč
Letáky	12. 000 Kč
Internet	40. 000 Kč (počítáno pro 1 portál)
Výzva přímo na trase	0 Kč
<hr/>	
Celková výše finančních prostředků:	802. 000 Kč

7. 3. 3. Celková kalkulace finančních prostředků:

Kalkulace infopointů	512. 000 Kč
Kalkulace reklamní kampaně	802. 000 Kč

Celková výše finančních prostředků: 1. 314. 000 Kč
--

7. 4. Vyčíslení finančních přínosů zhodnocením trasy

Vyčíslení finančních přínosů z Lipenské magistrály do regionu bylo použito z dokumentace, která byla vedena při stavbě samotné Lipenské magistrály (r. 1995) – **příloha č. 44: Vyčíslení finančních přínosů**. Kalkulace byla přepočítána v současných podmínkách či cenových relacích a navíc byl proveden odhad při současném zhodnocení trasy.

Projekt pojednává o využití cyklostezky dle zmíněné marketingové kampaně v průběhu pěti měsíců v roce, však její využití by bylo možné prakticky celoročně, v zimě běžky například, proto byla kalkulace propočítána v ročních hodnotách.

Data potřebná k specifikování návštěvnosti ubytovaných návštěvníků nebyly k dispozici⁶⁾, pro výpočet byly tedy použity hodnoty původní.

Pesimistický odhad ubytovaných návštěvníků ročně byl tedy 120. 000, neubytovaných 70. 000. Ubytovaný by utratily při současných cenách denně průměrně 1000 Kč, neubytovaný 500 Kč.

6) Data byla hledána na internetových stránkách Českého statistického úřadu a České centrály cestovního ruchu a byla vždy v neúplně formě.

Přírůstek obratu:	
120. 000 x 1000 Kč	120. 000. 000 Kč
70. 000 x 500 Kč	35. 000. 000 Kč
<hr/>	
	155. 000. 000 Kč
z toho průměrný zisk: 25 %	38. 750. 000 Kč
z toho průměrný odvod na daních: 30 %	11. 625. 000 Kč
z toho příjem obcí: 50 %	5. 812. 500 Kč
Místní poplatky: 19 Kč (poplatek za rekreační pobyt ⁷⁾ + poplatek z ubytovací kapacity) na ubytovanou osobu a den	
120. 000 x 19 Kč	2. 280. 000 Kč
<hr/>	
Celkem příjmy obcí:	8. 092. 500 Kč
Náklady na údržbu: 1 % pořizovacích nákladů ročně – 780. 000 Kč	
Výnos z cyklostezky pro obce ročně:	7. 312. 500 Kč

Výnos pro podnikatele je uvažován jako 80 % zisku po zdanění z přírůstku obratu vyvolaného cyklostezkou, t. j. ročně

80 % x 27,125	21. 700. 000 Kč
---------------	-----------------

Výnos z cyklostezky ročně celkem:	29. 012. 500 Kč
-----------------------------------	-----------------

20 % navýšení díky zhodnocení trasy⁸⁾ tímto projektem, jak částí vybavenost, tak částí marketingové aktivity:

	34. 815. 000 Kč
--	-----------------

Doba návratnosti investice:⁹⁾

1. 314. 000

----- = **0,18 roku (téměř 66 dní)**

7. 312 500

7) Poplatek za rekreační pobyt a poplatek z ubytovací kapacity jsou vysvětlené

v kapitole 2. Literární přehled.

8) Navýšení výnosu o 20 % je hrubý odhad.

9) Vyhodnocení 7. kapitoly Návrh projektu čerpání dotačních prostředků viz. kapitola 8. Závěr.

8. Závěr

8. 1. Závěr

Cyklostezka Lipenská magistrála je za 15 let svého provozu stále v dobrém stavu, návštěvníků také není málo, však zlepšením její vybavenosti dle zmíněného projektu, tím prodloužení sezóny s intenzivní marketingovou kampaní by se podstatně zlepšila její návštěvnost a v této souvislosti samozřejmě větší návštěvnost a pobyt v mikroregionu Lipensko, též by vzrostly výdaje návštěvníků při pobytu v oblasti.

Investice do vybavenosti a současně marketingové kampaně byla vypočítána jako dvě procenta všech nákladů, které byly použity na základní stavbu cyklostezky. Návrh projektu je modernizací a účetním zhodnocením stezky. Uskutečněním tohoto kroku by se zvýšila atraktivnost stezky pro návštěvníky.

Dalším motivačním faktorem by měl být fakt, že 1. 314. 000 Kč, tedy investice navrhovaného projektu, by za rok pro obce a podnikatele přinesla téměř sedmnácti násobek investované částky (34. 815. 000 Kč). Tím se dostávám k dalšímu zajímavému číslu, kterým je 66 dní (asi 2 měsíce a 6 dní). Právě za tuto dobu by se vložená investice 1. 314. 000 Kč vrátila zpět, tímto bych investici pokládala za velmi zdařilou a výhodnou.

Projektem by byl podpořen mikroregion jako celek, tedy obce, podnikatelé a obyvatelé (jako pracovní síla) v něm. Není však možné vystačit s takovou kvalitou služeb, která je v mikroregionu nyní a už několik. Málo který podnikatel se rozhodl pro inovaci. Důvody k tomu mohou být různé, nechce se zadlužit, nebo ubytování či jiné služby poskytuje pouze v „sezóně“ a tedy nevidí důvod něco inovovat, když to stále nějakým vlastním způsobem funguje. Turistu však určitě odrazují staré dřevěné mírně zapáchající chatky, oprýskané fasády penzionů či špinavé sklenice v restauraci. Tento projekt by měl být pro místní podnikatele jakým si odrazovým můstkem pro své plány jak udělat svého turistu, klienta, zákazníka šťastnějším ba dokonce ho něčím překvapit či naprosto ohromit.

Tento projekt byl navržen v souladu se stávajícím stavem cyklostezky. Nebylo v úmyslu trasu přetvářet, však naopak využít jejího stávajícího potenciálu.

Zastávky na trase byly zvoleny jak pro návštěvníky letní sezóny, tak také pro pěší turisty vyznávající NW (nordic walking) nebo pak běžkaře, který si mohou užít trasu naprosto stejně jako turisté v letní sezóně. Trasa byla už ve svém počátku koncipována jako trasa nenáročná či by se dala zařadit do kategorie střední

obtížnosti. Trasu tedy mohou vyžívat naprosto všichni fandové cyklistiky či místní obyvatelé, kteří se potřebují dopravit z místa A do místa B. Trasa je určitě vhodná pro děti, tedy rodinné výlety by byl naprosto ideálním způsobem využití trasy i s navrhovaným projektem.

Návrh projektu dále koresponduje s myšlenkou maximálního využití trasy a zamezení přístupu turistů na hlavní komunikaci (není třeba připomínat, že jízda po hlavní komunikaci je velmi nebezpečná) a naopak odepření přístupu motorovým vozidlům na cyklotrasu. (Dalším lákadlem a současně možností, jak udržet turisty na trase může být zanesení cyklostezky do GPS souřadnic). Jak odstranit právě tyto praktiky místních obyvatel, ale i turistů, že na cyklostezku je vjezd motorových vozidel zakázán je po dlouhá léta nadlidským výkonem. Všichni vědí, že zákaz existuje a zřejmě právě proto ho porušují. Prozatím se nepřistoupilo k zásadním postihům narušitelů, ale vize do budoucna to být může. Pokuta za vjezd na cyklostezku jiným dopravním prostředkem, než pro který je cyklostezka určena.

Pro navrhovaný projekt je též velmi pozitivní fakt, že v mikroregionu stále převládá poptávka nad nabídkou a tento projekt by poptávku mohl ještě více podpořit. (V mikroregionu je zatím a doufám, že ještě dlouho bude bezpředmětné přemýšlet o návštěvnickém managementu. Usměrnování turistů v příjezdech do oblasti či zonace oblasti je zatím hudba budoucnosti a věřím, že ještě dlouho bude, protože do té doby je stále motivace vymýšlet aktivity, jak přilákat turisty do mikroregionu, který původně vůbec nebyl zaměřen na cestovní ruch. Tento fenomén se začal na Lipensku projevovat zřejmě v období druhého bydlení, tedy chataření a hlavně po vystavění Lipenského jezera. Zatím se v regionu respektují pravidla, která stanovil Národní Park Šumava a Chráněná krajinná oblast Šumava, jelikož velká část mikroregionu je jejich součástí.¹⁾ S tímto souvisí další fakt, že není možné kázat vodu a pít víno, co tím chci říci, že pravidla, která musí dodržovat turista by měla platit nejméně dvojnásobně pro místní obyvatele (podnikatel, pracovní síla)) Již v 7. kapitole jsem uváděla 20 % nárůst díky této inovaci trasy. To by mělo zajímat především místní podnikatele, jak jsem již zmiňovala, ale ne pouze jednorázově, ale neustále sledovat potřeby a požadavky či názory návštěvníků.

1) Pravidla chování v přírodě jsou již popsány v kapitole 4. Analýza zkoumané oblasti.

Ze dvou provedených analýz, tedy situační analýzy a marketingového výzkumu, dále dle vypočtené doby návratnosti a souvisejících výdajů na projekt konstatuji, že projekt by byl dobrou investicí, která by se mnohonásobně vrátila.

Zrealizováním navrhovaného projektu by se jistě Lipenská magistrála vepsala do paměti mnoha návštěvníků jako její velká konkurentka Schwarzenberská cesta vedoucí kolem technické památky Schwarzenberský kanál, který byl postaven na přelomu 18. a 19. století a jistě by získala lepší hodnocení než dobře, které bylo vyhodnoceno v marketingovém výzkumu v 5. kapitole. Marketingový výzkum hodnotím kladně, spolupráce s dotázanými byla ve většině případů dobrá.

Návrh toho projektu je pouhým začátkem dalších změn, které s ním souvisejí. Z terénního šetření vyplynuly kromě již popsaných, tyto názory. Téma umístění odpadkových košů jako součást infopointu většina dotázaných podpořila. Však umístěním košů by se naráželo na problém, jak svážet odpad, když na cyklostezku je vjezd motorovým vozidlem odepřen. Pokud by se tento problém nějakým způsobem vyřešil, je tu další. V zimní sezóně by bylo i přes povolení vjezdu automobilů či jiných dopravních prostředků v lepším případě šetrných k životnímu prostředí v podstatě nemožné svážet koše včas a v některých případech vůbec vyvážet. Mikroregion je přece jen podhůřím Šumavy a zimy jsou tu bohaté na sněh. A dále se do celého problému jistě zapojí ochránáři přírody. Najít řešení právě toho problému bude velmi těžké, pokud nějaké řešení existuje.

Dalším problémem k řešení je respondenty zmíněná autodoprava v regionu. Většina se shodovala v názoru, že Českobudějovická společnost Cyklotrans je zajímavě vymyšlená, však jízdní řád je nevyhovující. Stejně tak čas příjezdy a odjezdy autobusů. Bylo by jistě dobré se zamyslet nad zvýšením počtu odjezdů autobusů z Nové Pece do Vyššího Brodu a naopak. Zřejmě nejlepším způsobem, ikdyž ne zrovna šetrným k životnímu prostředí by byla kyvadlová doprava mezi dvěma výchozími a současně koncovými body. Jistě by bylo dobré, aby společnost více komunikovala s místními starosty či lidmi zabývající se marketingem.

Závěrem bych chtěla říci, že bych navrhovaný projekt podpořila, zejména díky zjištěným a podloženým argumentům pro jeho zrealizování.

8. 2. Summary

Subject diploma work was micro - region Lipensko, where was effected analyse of presumptions and development for cycle - tourism. Highlights was Lipenská main cycle track and her upward evaluation. Agent evaluation were designed stops on trace. Penthouses with sitting plus place for leant bikes. Stoppings: with informative or visual tables than mini fitness other possibility jogging section and calibration tachometer. After first analyse of cycle – tourism was making a marketing research, that has been drawn on set hypotheses. Hypotheses were given three and two of them were disproved. Negate conjectures were inspiration for a proposal project of the Lipenská cycle track. Final phase of the work is the proposal project and grant possibility of European union.

9. Seznam literatury

9. 1. Odborná literatura:

- [1] Cestovní ruch v České republice 2008. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2008.
- [2] ČERTÍK, M. a kol.: Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení. Praha: OFF, 2001.
- [3] Česká technická norma ČSN EN 13809. Český normalizační institut, 2004.
- [4] GOELDNER Ch. R.; BRENT Ritchie J. R.: Tourism. Principles, practices, philosophies. New Jersey: John Wiley & Sons, 2009.
- [5] FORET, M.; FORETOVÁ, V.: Jak rozvíjet místní cestovní ruch. Praha: Grada Publishing, 2001.
- [6] GERIG, U.; FRISCHKNECHT, T.: Jezdíme na kole. České Budějovice: KOPP, 2004.
- [7] GÚČIK, M. a kol.: Krátký slovník cestovního ruchu. Banská Bystrica: Trian, 2004.
- [8] HAUGE, P.: Průzkum trhu. Brno: Computer press, 2003.
- [9] HORÁKOVÁ, H.: Strategický marketing. Praha: Grada, 2003.
- [10] HORNER, S.; SWARBROOKE, J.: Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času. Praha: Grada Publishing, 2003.
- [11] HESKOVÁ, M. a kol.: Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2006.
- [12] HLADKÁ, J.: Technika cestovního ruchu. Praha: Grada Publishing, 1997.

- [13] JAKUBÍKOVÁ, D.: Strategický marketing. Praha: Grada Publishing, 2008.
- [14] KIRÁLOVÁ, A.: Marketing destinace cestovního ruchu. Praha: EKOPRESS, 2003.
- [15] KOTLER, P.: Marketing podle Kotlera. Praha: Management Press, 2000.
- [16] KOTLER, P.: Marketing. Praha: Grada Publishing, 2004.
- [17] MALÁ, V. a kol.: Základy cestovního ruchu. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2002.
- [18] MALÁ, V.: Cestovní ruch a Evropská unie. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000.
- [19] MORRISON, M. A.: Marketing pohostinství a cestovního ruchu. Praha: Victoria Publishing, 1995.
- [20] ORIEŠKA, J.: Technika služeb cestovního ruchu. Praha: Idea servis, 1999.
- [21] PALATKOVÁ, M.: Marketingová strategie destinace cestovního ruchu. Jak získat více příjmů z cestovního ruchu. Praha: Grada Publishing, 2006.
- [22] PEHLE, T. a kol.: Lexikon – Cyklistika. Dobřejuvice: Rebo Productions CZ, 2008.
- [23] RAŠKOVÁ, P a kol.: Možnosti financování podnikatelských projektů z Evropského fondu regionální rozvoje. České Budějovice: NEBE, 2007.
- [24] SVĚT POZNÁNÍ. Marshall Cavendish, 2005. – časopis encyklopedického charakteru.

[25] ŠTĚRBOVÁ, K. Analýza služeb cestovního ruchu na Lipensku: bakalářská práce. Č. Budějovice: Ekonomická fakulta JU, 2008. 63 s., 25 příl.
Vedoucí bakalářské práce Mgr. Vladimír Dvořák.

9. 2. Regionální literatura:

[26] Cyklotrans 2009 – jízdní řády, souhrnná mapa – interní materiál Cyklotrans.

[27] Dokumentace k výstavbě Lipenské magistrály poskytnutá panem
Mgr. Františkem Frantálem.

[28] Dunaj- Vltava. Zážitek na kole, 2006 - interní materiál Jihočeské centrály
cestovního ruchu.

[29] Jižní Čechy Harmonické – katalog turistických produktů, 2009 – interní materiál
Jihočeské centrály cestovního ruchu.

[30] Krejza, L.: Lipensko. Černá v Pošumaví: FOP, 2001.

[31] Obec Černá v Pošumaví, Obecně závazná vyhláška č. 2/2003
o místních poplatcích.

[32] Vltavská cyklistická cesta (jižní část) – cykloturistická mapa 1:75 000,
Praha: Kartografie, 2008.

[33] Votřel, V.: Jihočeský systém páteřních cyklistických cest, dopravní systém
Cyklotrans. Nadace Jihočeských cyklostezek a ČSAD JIHOTRANS, a. s., 2009
- interní materiál Nadace Jihočeské cyklostezky.

[34] 11. Výzva k předkládání žádostí v souladu s Regionálním operačním
programem NUTS II Jihozápad, týkající se Prioritní osy 3 – Rozvoj cestovního
ruchu, Oblast podpory 3.1 Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu – interní
materiál regionální rady regionu soudržnosti Jihozápad.

9. 3. Internetové stránky:

Světová organizace cestovního ruchu: www.unwto.org

Česká centrála cestovního ruchu: www.czechtourism.cz

Centrum pro regionální rozvoj: www.crr.cz

Regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad: <http://www.rr-jihozapad.cz>

Fondy evropské unie: <http://www.strukturalni-fondy.cz>

Český statistický úřad: www.czso.cz

Interní materiál Zdravotně sociální fakulty v Českých Budějovicích - Powerpointová prezentace Hypotéza, prof. PhDr. S. Hubík, CSc.: <http://www.zsf.jcu.cz>

Národní park Šumava: www.npsumava.cz

Oficiální rozcestník cestovního ruchu turistického regionu Šumava: www.isumava.cz

Lipensko: www.lipensko.org

Svazek Lipenských obcí: <http://www.lipensko.cz>

Internetové stránky obce Nová Pec: www.novapec.info

Internetové stránky města Horní Planá: www.horniplana.cz

Internetové stránky obce Černá v Pošumaví: www.cernavposumavi.cz

Internetové stránky městyse Frymburk: www.frymburk.info

Internetové stránky obce Lipno nad Vltavou: www.lipn nad vltavou.cz

Internetové stránky obce Vyšší Brod: www.vyssibrod.cz

Nadace Jihočeské cyklostezky: www.jihoceske-cyklostezky.cz

Internetový obchod se sportovním zbožím: <http://jizdni-kola.online-sport.cz>

Na kole s deníkem: <http://cyklotrasy.denik.cz>

Prodejna měřidel a náradí: <http://vltava2000.cz>

Společnost GEODETICKÉ CENTRUM s.r.o., je česká společnost, věnující se obchodu s geodetickými a stavebními přístroji a pomůckami: www.geoserver.cz

Obchod s výrobky (školní tabule, vitríny, paravány, zrcadla): www.pontte.cz

Interpont, společnost s ručením omezeným: www.zahradni-chatky-domky.cz

Palivové dřevo: www.palivovee-drevo.cz

Česká firma zabývající se městským mobiliářem a dopravním značením:
www.urbania.cz

Firma INTENA prodej dřevěného nábytku: www.detske-pokoje.eu

SEO expert společnost s ručením omezeným: www.seo-expert.cz

Česká geologická služba: www.geology.cz

Portál o reklamě, médiích a mediálním plánování:

<http://www.media guru.cz/medialni-slovník/32/tazatel.html>

Internetové stránky rádia Relax: <http://www.radio-relax.cz/reklama>

iNET Solutions společnost s ručením omezeným: www.inetprint.cz

Oficiální internetové stránky kladenské hudební scény: www.steelcity.cz

Internetová encyklopedie (zahraniční): <http://en.wikipedia.org/wiki/Interviewer>

Internetová encyklopedie: www.wikipedia.cz

9. 4. Seznam tabulek a vyobrazení:

a) Seznam grafů:

Graf č. 1 – Zemědělská půda, s. 50

Graf č. 2 – Nezemědělská půda, s. 51

Graf č. 3 – Pracovní síla, s. 55

Graf č. 4 – Vzdělání, s. 56

Graf č. 5 – Kultura, s. 57

Graf č. 6 – Sportovní zařízení, s. 58

Graf č. 7 – Porovnání výkonové hodnoty v letech (%), s. 62

Graf č. 8 – Pohlaví, s. 77

Graf č. 9 – Vzdělání, s. 78

Graf č. 10 – Upravenost trasy, stav povrchu, s. 79

Graf č. 11 – Zastávky s přístřešky, s. 79

Graf č. 12 – Obrazové tabule se zvěří a ptactvem, s. 80

- Graf č. 13 – Informační tabule s historickými a současnými fotografiemi jednotlivých míst na trase, s. 80
- Graf č. 14 – Schwarzenberská cesta, s. 81
- Graf č. 15 – Využití cyklostezky i pro jiné účely, s. 81
- Graf č. 16 – Jak se jmenuje trasa, s. 82
- Graf č. 17 – Zdroj informací, s. 82
- Graf č. 18 – Atraktivita trasy, s. 83
- Graf č. 19 – Jízdní řád, s. 83
- Graf č. 20 – Odpadkové koše, s. 84
- Graf č. 21 – Ohodnocení trasy známkovací stupnicí, s. 84

b) Seznam map:

- Mapa č. 1 – Geografické vymezení mikroregionu Lipensko, s. 45
- Mapa č. 2 – Rozložení NP Šumava a CHKO Šumava, s. 52
- Mapa č. 3 – Jihočeské páteřní cyklostezky, s. 60
- Mapa č. 4 – Rakouská cyklostezka, s. 64
- Mapa č. 5 – Po stopách Adalberta Stiftera, s. 64
- Mapa č. 6 – Schwarzenberská cesta, s. 65
- Mapa č. 7 – Cyklostezka Krumlovská, s. 66
- Mapa č. 8 – Jezerní cyklostezka, s. 66
- Mapa č. 9 – Svatotomášským pohořím, s. 67
- Mapa č. 10 – Cyklostezka okolo Lipna, s. 68
- Mapa č. 11 – Vltavským kaňonem, s. 68
- Mapa č. 12 – Přírodní, s. 69
- Mapa č. 13 – Lipenská magistrála, s. 72
- Mapa č. 14 – Lipenská magistrála II, s. 74
- Mapa č. 15 – Lipenská magistrála s navrhovanými infopointy, s. 93

c) Seznam obrázků:

- Obrázek č. 1 – Pohled do krajiny, s. 47
- Obrázek č. 2 – Kostel Svaté Markéty, s. 47
- Obrázek č. 3 – Logo obce, s. 48
- Obrázek č. 4 – Poloostrov, s. 48
- Obrázek č. 5 – Obec – infopoint, s. 49

Obrázek č. 6 – Klášter, s. 49

Obrázek č. 7 – Přepad přehrady Lipno, s. 55

Obrázek č. 8 – Cyklobus s přívěsem, s. 61

d) Seznam tabulek:

Tabulka č. 1 – Metody výběrového šetření, s. 31

Tabulka č. 2 – Základní údaje o turistických centrech na Lipenské magistrále, s. 46

10. Přílohy

- Příloha č. 1 – Seznam služeb cestovního ruchu v turistických centrech n Lipenské magistrále – Horní Planá
- Příloha č. 2 – Seznam služeb cestovního ruchu v turistických centrech n Lipenské magistrále – Černá v Pošumaví
- Příloha č. 3 – Seznam služeb cestovního ruchu v turistických centrech n Lipenské magistrále – Frymburk
- Příloha č. 4 – Seznam služeb cestovního ruchu v turistických centrech n Lipenské magistrále – Lipno nad Vltavou
- Příloha č. 5 – Seznam služeb cestovního ruchu v turistických centrech n Lipenské magistrále – Vyšší Brod
- Příloha č. 6 – Půdní fond k 31. 12. 2008
- Příloha č. 7 – Zaměstnanost v cestovním ruchu v ČR v letech 2003 – 2006
- Příloha č. 8 – Pracovní síla
- Příloha č. 9 – Vzdělání
- Příloha č. 10 – Vzdělání
- Příloha č. 11 – Kultura
- Příloha č. 12 – Sportovní zařízení
- Příloha č. 13 – Schématická mapa dopravního systému Cyklotrans
- Příloha č. 14 – Dopravní obslužnost páteřních cyklostezek
- Příloha č. 15 – Absolutní výkonové hodnoty
- Příloha č. 16 – Projektová Fiche 1
- Příloha č. 17 – Projektová Fiche 2
- Příloha č. 18 – Projektová Fiche 3
- Příloha č. 19 – Projektová Fiche 4
- Příloha č. 20 – Závazný popis projektu 1
- Příloha č. 21 – Závazný popis projektu 2
- Příloha č. 22 – Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 1
- Příloha č. 23 – Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 2
- Příloha č. 24 – Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 3

- Příloha č. 25 – Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 4
- Příloha č. 26 – Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 5
- Příloha č. 27 – Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 6
- Příloha č. 28 – Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 7
- Příloha č. 29 – Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 8
- Příloha č. 30 – Strabag – úseky
- Příloha č. 31 – Ukázky stavby cyklostezky
- Příloha č. 32a – Mapy cyklostezky
- Příloha č. 32b – Mapy cyklostezky
- Příloha č. 33 – Počet ubytovaných osob
- Příloha č. 34 – Dotazník pro návštěvníky mikroregionu Lipensko
- Příloha č. 35 – Vyhodnocení terénního šetření – německý dotazník
- Příloha č. 36 – Ostatní grafy
- Příloha č. 37a – Zastávka pro odpočinek
- Příloha č. 37b – Zastávka pro odpočinek
- Příloha č. 37c – Zastávka pro odpočinek
- Příloha č. 37d – Zastávka pro odpočinek
- Příloha č. 37e – Zastávka pro odpočinek
- Příloha č. 37f – Zastávka pro odpočinek
- Příloha č. 37g – Zastávka pro odpočinek
- Příloha č. 38 – Zastávka pro odpočinek II
- Příloha č. 39 – Obrazová tabule
- Příloha č. 40 – Zaplavování obcí
- Příloha č. 41 – Informační tabule
- Příloha č. 42 – Mapa trasy
- Příloha č. 43 – Dřevěné žebřiny a hrazda

**Příloha č. 1: Seznam služeb cestovního ruchu v turistických centrech
na Lipenské magistrále – Horní Planá**

Služby	Jméno	Místo	Telefon	E-mail	WWW	
Info	Hasiči	Horní Planá	150			
	Integrovaný záchranný systém	Horní Planá	112			
	Lékárna	Horní Planá	380 738 212			
	Lékařská služba první pomoci	Horní Planá	380 748 114			
	Policie Horní Planá	Horní Planá	380 738 234			
	Policie tísňová linka	Horní Planá	158			
	Pošta	Horní Planá	380 738 110			
	Převoz	Horní Planá	380 738 418			
	Stomatologie	Horní Planá	380 738 394			
	Záchranná služba	Horní Planá	155			
	Hotely	Belveder	Horní Planá	380 738 376	info@belveder.cz	www.belveder.cz
		Jemškov	Horní Planá	380 738 184	mail@hoteljemsov.cz, hotel.jemsov@wo.cz	www.hoteljemsov.cz
		Na Jezeře	Horní Planá	380 738 338	najezere@eurogentur.cz	www.eurogentur.cz
		Na Pídlži	Horní Planá	380 738 231	info@hotel-plaz.cz	www.hotel-plaz.cz
Sumava		Horní Planá				
U svaté Anežky		Jemškov				
Penziony		Adalbert Stifter Centrum Penz. a rest.	Horní Planá	308 738 363	info@penzion-adalbert.cz	www.penzion-adalbert.cz
		Adler	Horní Planá	380 744 153	domin01@seznam.cz	www.pensionadler.com
		Eder	Horní Planá	380 744 734	info@penzioneder.cz	www.penzioneder.cz
		linka Penz. a rest.	Horní Planá	380 738 405		
	Kameliák	Horní Planá	380 738 094	penzion-lipno-planá-kamenak@quick.cz	www.penzion-kamenak.cz	
	Na Pastvině	Horní Planá	380 738 507	napestvine@seznam.cz	http://www.penzionnovak.cz	
	Novák	Horní Planá	380 738 444	info@penzionnovak.cz	www.na.cz/penzionpanter/	
	Penster	Horní Planá	380 738 053	ondrichpanter@quick.cz	www.hastrman.com	
	Penz. a rest. U Hástrmana	Horní Planá	723 980 950	info@hastrman.com	www.sejko.cz	
	Rozálie	Horní Planá	380 738 330	penzion@sejko.cz	www.sejko.cz	
	Solo Pihlov	Horní Planá	382 289 184	poceta@volny.cz	www.pb.cz/alfa/lipno	
	Sejko	Horní Planá	380 738 330	penzion@sejko.cz	www.sejko.cz	
	Sumava	Horní Planá	380 738 206	penzion.sumava@tiscali.cz	www.penzionsumava.cz	
	U Kocoura Mikeše	Horní Planá	380 738 497	info@ukocouramikese.cz	www.ukocouramikese.cz	
	U Kobouň	Horní Planá	380 738 029	info@penzionkobout.cz	www.penzionkobout.cz	
	U Kakačků	Horní Planá	380 738 239	petr.kukacka@tiscali.cz	www.campplibov.web3.cz	
	Privátní Kempy	Jagertal	Horní Planá	723 810 397	lagertal@centrum.cz	www.lipno-penzion.com
		Kariák s. r. o.	Horní Planá	380 738 357	elmas@atlas.cz	chaty-lipno.cz
Bankomat	Pihlov	Horní Planá	380 738 647	petr.kukacka@tiscali.cz	campplibov.web3.cz	
	Vedle nákupního střediska	Horní Planá				
Pošta	Vedle Adalbert Stifter Centrum	Horní Planá				
	KIC	Horní Planá	380 738 416	kic@horniplana.cz	www.horniplana.cz	
Muzea	Rodný dům A. Stiftera	Horní Planá	380 738 473	stifter@horniplana.cz	http://jobarnes-urzidil.cz	
	Zadní Zvonková	Horní Planá	724 849 052			
Ostatní	Knihovna	Horní Planá	380 738 209	knihovna@horniplana.cz		
	Letní kino	Horní Planá	380 738 008	info@horniplana.cz		
	Růmskokatolická farnost	Horní Planá	380 738 408			
	Centrum A. Stiftera	Horní Planá	380 738 034		http://stifter-centrum.info	

Zdroj: Štěrbová (2008 : příloha č. 21)

Příloha č. 2: Seznam služeb cestovního ruchu v turistických centrech
na Lipenské magistrále – Černá v Pošumaví

Služby	Jméno	Místo	Telefon	E-mail	WWW
Firmy	Autoservis Šterbo Petr	Černá v Pošumaví	380 744 160	petr.sterbo1@seznam.cz	
	Brenner Pavel - pála Korosecky	Černá v Pošumaví	380 744 113	pala.korosecky@cbbox.cz	http://www.cbbox.cz/pala.korosecky/
	Elektronmontáže Daňo s.r.o.	Černá v Pošumaví	380 713 186	elektro-dano@iol.cz	http://www.elektro-dano.cz/
	EXOT HOBBY s.r.o.	Černá v Pošumaví	380 744 281	exothobby@exothobby.cz	www.exothobby.cz
	Farma Mláns - Muckov	Černá v Pošumaví	380 735 140	info@fopocentrum.cz	www.volebnis-food.cz
	FOP Centrum	Černá v Pošumaví	380 744 248	Great Elektro@seznam.cz	http://www.fopocentrum.cz/
	Grestir elektro	Černá v Pošumaví	380 744 540	hliza.gas@iol.cz	
	Hliza gas	Černá v Pošumaví	385 342 686		
	JIFEK - Rudolf Šuran	Černá v Pošumaví	380 744 268		
	Kamenolom Blěžná	Černá v Pošumaví	380 744 163	kamenolom.blznaj@bairubolding.cz	www.kamenolom.cz/kamenolom-blznaj.html
	Kasal Autobazr	Černá v Pošumaví	380 744 032	autobazr.kasal@quick.cz	
	KASO truhlářství - Štefan Smolten	Černá v Pošumaví	380 744 392		
	Kohout Company s.r.o.	Černá v Pošumaví	380 726 297	milan.kohout@kohout-company.cz	www.kohout-company.cz
	Lékařské služby	Černá v Pošumaví			
	Letní kino	Černá v Pošumaví	380 744 417	rolak@o2acive.cz	www.lipno-fest.com
	Lipno Windsurfing	Černá v Pošumaví	380 744 304	lipno@lipno-windsurfing.cz	www.lipno-windsurfing.cz
	Paintball Lipno	Černá v Pošumaví	724 319 597	info@paintball-lipno.cz	www.paintball-lipno.cz
	Polák a synové	Černá v Pošumaví	380 744 136	srbypolak@yahoo.com	http://polakstaruby.tripod.com/
	Pošta	Černá v Pošumaví	380 744 110		
	Projekt Lipno All Seasons	Černá v Pošumaví	607 503 740	info@lipno-all-seasons.cz	www.lipno-all-seasons.cz
Second Hand - Jitka Mlýna	Černá v Pošumaví	380 744 537			
Šavelský Petr Šterba	Černá v Pošumaví	380 744 313	grina.sterbovi@vwtionline.cz		
Šumavský pramen a.s.	Černá v Pošumaví	380 744 145	wyrob@sumavsky-pramen.cz	www.obchod@sumavsky-pramen.cz	
Vácha Antonín	Černá v Pošumaví		606 529 018		
Věřejně prospěšné služby Vladimír Marek	Černá v Pošumaví	380 744 206	vymarek@iol.cz		
Vodní záchranářská služba ČCK MŠ ČK	Černá v Pošumaví	380 717 995	bulacek@zachranari.com		
Hotel Jestiřábi	Černá v Pošumaví	380 744 128	info@hoteljestirabi.cz	www.hoteljestirabi.cz	
Hotel Lipno (VLRZ)	Černá v Pošumaví				
Hotel Racek	Černá v Pošumaví	380 744 103	hotelracek@seznam.cz	www.hotel-racek.cz	
Hotel Rex	Černá v Pošumaví	380 744 280	kazimirova@kolu-noor.cz		
Hotel SWING	Černá v Pošumaví	380 744 294	hotelwing@seznam.cz	www.hotelwing.cz	
Villa Bohemia	Černá v Pošumaví	380 744 666	info@villabohemia.cz	www.villabohemia.cz	
Penziony	Apartment Vanessa	Černá v Pošumaví	384 971 085	info@apartment-vanessa.cz	www.apartment-vanessa.cz
	Alcher Dčkos	Černá v Pošumaví	602 590 373	alcher@delos.cz	www.delos.cz
	Pension Calla	Černá v Pošumaví	380 744 257	pension.calla@reality.cz	www.reality.cz/pension.calla/
	Pension Černá	Černá v Pošumaví	380 744 347	ivanboblanova@seznam.cz	
	Pension Černá Horizont	Černá v Pošumaví	380 744 178		
	Pension Hubert	Černá v Pošumaví	607 503 740	hubert@lipno-all-seasons.cz	
	Penzion Domusant	Černá v Pošumaví	602 331 871	claudk.v@seznam.cz	
	Penzion JITKA	Černá v Pošumaví	380 744 177	jtkas@lipno-all-seasons.cz	

	Penzion Rozárka	Černá v Pošumaví	380 744 351	perel.milkoek@seznam.cz	web.quick.cz/vltavice/rozarka.htm
	Penzion Slavkovec	Černá v Pošumaví	380 744 491	Veral.Hlavkova@seznam.cz	
	Penzion Štance	Černá v Pošumaví	387 204 195	jaetanka@seznam.cz	www.ljano-travel.com/
	Penzion U Neslehlů	Černá v Pošumaví	602 846 411	unselchva@ishipne	www.penzion-uneschlu.cz
	Privat Hubert - Petr Zimmermann	Černá v Pošumaví	380 744 289		
	Pronájem pokojů Šárbová Jarina	Černá v Pošumaví	380 744 109	jarina.starbova@vva.komlinec.cz	www.mupweb.cz/centrosani/velceacelkuzna/
	RekreacepenzionKřižná	Černá v Pošumaví	380 744 283	velcecentrum@seznam.cz	
	Restaurace a penzion U Honzy	Černá v Pošumaví	380 744 114	penzionuhonzy@centrum.cz	
	Restaurace a penzion Planická	Černá v Pošumaví	380 711 269	iri.koblas@centrum.cz	www.penzion-planicka.cz
	Ubytování Miláda Petrásková	Černá v Pošumaví	721 446 701		
	Wizard's club	Černá v Pošumaví	380 744 318	Wizard's club@centrum.cz	www.wizardsclub.net/
Restaurace, občerstvení	PlážOáza	Černá v Pošumaví	603 505 210		
	Pobostlnosti Na rozcestí	Černá v Pošumaví	380 744 306		
	Windy Point	Černá v Pošumaví	607 503 740	petr@amrcina.cz	www.ljano-all-seasons.cz
Kempy, ubytovny	Autokemp Na terasách	Černá v Pošumaví	380 744 125	icak@volny.cz	www.volny.cz/ckak/ckakcamp.htm
	Autokemp V Oštinách	Černá v Pošumaví	380 744 187	i.vozba@quick.cz	www.atcolina.unas.cz
	Camp Jestřábi I.	Černá v Pošumaví	380 744 017	oboco@cernavposumavi.cz	
	Camp Vřila Bohemia	Černá v Pošumaví	380 744 004	camp@vltavobehemia.cz	www.vltavobehemia.cz
	Kemp Jestřábi III.	Černá v Pošumaví	606 368 039		
	Turistická ubytovna TJ	Černá v Pošumaví	721 190 779	lt.cernaa@czmail.cz	
Lékařské služby	Praktický lékař dosp. MUDr. Štítnický	Černá v Pošumaví	603 785 886	budova mateřské školy	
	Praktický zubní lékař MUDr. Faltynek	Černá v Pošumaví	737 859 165	budova mateřské školy	
	Dětský lékař MUDr. Indra	Černá v Pošumaví	602 118 123	budova mateřské školy	
	Fyzioterapeut - Newdová Marie	Černá v Pošumaví	724 505 417		
Veterinární ambulance	MVDr. Kočová Jana - Kájov, Chvalšiny	Kájov	724 038 433		
	MVDr. Janouch Libor - ČK	ČK	380 726 089		
Bankovní služby	MVDr. Běček Jiří		602 394 790	ČK, H. Planá, Frymburk	
Poštovní služby	Bankomat KB	Černá v Pošumaví		vedle obecního úřadu	
Důležitá tel. čísla	Pošta	Černá v Pošumaví	380 744 110	vedle autobusové zastávky	
	Hasiči	Černá v Pošumaví	150		
	Jednotné evropské š. třířového volání		112		
	Policie		158		
	Rychlá záchranná služba		155		
	Policie ČK		380 711 451		
	Policie Kaplice		380 311 117		
	Policie H. Planá		380 798 234		
	Policie Vysší Brod		380 746 250		
	Lékařská stanice první pomoci Frymburk		380 748 114		
	Lékařská stanice první pomoci ČK		380 717 646		
	Vodní záchranná služba		380 738 155		
	Volní záchranářská služba ČCK MS ČK		606 270 047		
	E.ON Energie a.s.		840 177 177	info@eon.cz	
Ostatní	I. JVS		890 120 112		
	Knihovna - pl. Novotná	Černá v Pošumaví	723 700 246		

Zdroj: Štěrbová (2008 : příloha č. 19)

**Příloha č. 3: Seznam služeb cestovního ruchu v turistických centrech
na Lipenské magistrále – Frymburk**

Služby	Jméno	Místo	Telefon	E-mail	WWW	
Obecně	Hasičský klub Frymburk	Frymburk	420 380 735 328			
	Horská služba (Kramolín)	Frymburk	420 602 142 235			
	Léčárna	Frymburk	420 380 735 129			
	Lipenská oblastní a realitní kancelář	Frymburk	340 735 021			
	Policejní služebna Frymburk - emenzařský provoz	Frymburk	420 380 735 225			
	Policejní Lipno nad Vltavou	Frymburk	420 380 736 275			
	Průvoz Frymburk - Frýdava	Frymburk	-			
	Úřad městyse Frymburk (úřadovna, spojovatelka)	Frymburk	420 380 735 114			
	Vodní záchranná služba (Kovářov)	Frymburk	420 380 735 476			
	Ubytování					
	Apartmá Petrál	Frymburk	420 777 788 636	lipno@hboven.ru m.petras@atlas.cz	http://www.sloven.ru/index.php?id=lipno web.ubytovani.nel.petras	
	Bobemia	Frymburk	380 735 480	info@otre.cz	www.otre.cz	
	Cestovní agentura OTRE	Frymburk	380 735 136	info@otre.cz	www.otre.cz	
	Eva Koboušková ubytování	Frymburk	603 261 739	pekovr@volny.cz	http://www.volny.cz/pekovr/	
Gajdos Milan	Frymburk	420 737 988 848	gajdos.frymburk@seznam.cz	http://gajdos.lipensko.org/		
Hotel Camp Hrabšice	Frymburk	380 735 050	hotel@hotel-lipusice.cz	http://www.hotel-lipusice.cz/		
Hotel Dava	Frymburk	380 735 263	info@hotelmaxant.cz	http://www.hotelmaxant.cz/		
Hotel Maxant	Frymburk	380 735 229	info@hotelmaxant.cz			
Hotel Větrník	Frymburk	380 735 060				
Hotel Vltava	Frymburk	380 735 505	otel-frymburk-vltava@quick.cz	http://hotel-cz.mocelfice.cz/hotel-frymburk-vltava.htm		
Lesní penzion	Frymburk	380 735 131				
Ludvik Grabica	Frymburk	380 748 021	ludvik.grabica@tiscali.cz			
Na ryčku	Frymburk	380 735 539				
Pension Am Lipno See	Frymburk	380 735 323				
Pension Na Kovárně	Frymburk	380 735 162				
Pension Restaurant Markus	Frymburk	380 735 418	markus.frymburk@e-box.cz	https://markus.lipensko.org/		
Penzion a restaurace Florian	Frymburk	380 735 777	info@florian-frymburk.cz	https://www.florian-frymburk.cz		
Penzion Kova	Frymburk	380 735 481				
Penzion Tereza	Frymburk	380 735 205	info@penzionterezka.cz	http://www.penzionterezka.cz/		
Penzion Zluka Milan	Frymburk	380 735 555				
Rečkovci	Frymburk	380 735 459				
Ubytovací služby - Marie Boháčová	Frymburk	777 788 631	marie@aqualingelub.cz	https://marie.lipnoweb.cz		
Ubytování - agurná	Frymburk	380 735 247				
Ubytování Na Rybářské	Frymburk	607 951 730		http://mal.lipnoweb.cz		
V sokarce - Stefan Boháč	Frymburk	603 894 177	stefan@lipnoweb.cz	https://bohac.lipnoweb.cz		
Restaurace						
Restaurace Kova	Frymburk	380 735 583				
Restaurace Na Ryčku	Frymburk	380 735 539				
Restaurace P. Záhorského	Frymburk	380 735 124				
Restaurace Rybářská bašta	Frymburk	380 735 469				
Restaurant Bobemia	Frymburk	380 735 480				
Sport	Frymburk	380 735 201				
Sportklub	Frymburk	380 735 191				
U Čarodějnice	Frymburk	380 735 014				
U Lukáše	Frymburk	603 363 254	spas@lipnoweb.cz	http://spas.lipnoweb.cz		
Prodejny a půjčovny						
Spaz Boháč a spol. Frymburk	Frymburk	380 735 630	masa@lipnoweb.cz	http://masa.lipnoweb.cz		
Rezníci Stefan Boháč Frymburk	Frymburk	380 735 388		http://sport.lipnoweb.cz		
Půjčovna sportovních potřeb	Frymburk	605 160 343		http://www.stavopriv.cz		
Stavební firmy						
Stavopriv - dřevostavby a truhlářská výroba	Frymburk	380 735 272	info@stavopriv.cz	http://www.stavopriv.cz		
Zedníci - František Heltmar	Frymburk	603 838 852	stavbari@seznam.cz	http://hiltmar.lipnoweb.cz		
Skálení přítel čisté vody	Frymburk		bohac.jozef@iol.cz	http://voda.lipnoweb.cz		

Zdroj: Štěrbová (2008 : příloha č. 20)

**Příloha č. 4: Seznam služeb cestovního ruchu v turistických centrech
na Lipenské magistrále – Lipno nad Vltavou**

Služby	Jméno	Místo	Telefon	E-mail	WWW
Hotely	Lesní hotel Kramolín	Lipno nad Vltavou	380 736 260		
	Lipenka	Lipno nad Vltavou	380 736 161		
	Lipno - sídliště	Lipno nad Vltavou	380 736 117		
Penziony	Hotel a chat. osada Sfinx	Lipno nad Vltavou	380 736 160		
	Armin	Lipno nad Vltavou	380 736 261		
	U Sojků	Lipno nad Vltavou	380 736 281	usojku@lipnoweb.cz	www.usojku.lipnoweb.cz
	Diana	Lipno nad Vltavou	380 736 271		
	Jihokov - rekreační středisko	Lipno nad Vltavou	380 736 182		
	Lesní p. Čertův Dvůr (Tesla)	Lipno nad Vltavou	380 736 252		
Apartmány	Lesní p. Diana	Lipno nad Vltavou	380 736 192		
	Panorama	Lipno nad Vltavou	380 736 162		
	U Babičky	Lipno nad Vltavou	380 736 127		
	Rodinný domek - Jaroslav Pikard	Lipno nad Vltavou	380 736 034	vyberklenof@razdva.cz	http://ubytovani.lipensko.com
	Dana	Lipno nad Vltavou	602 156 158	info@pujcovna-lodi.eu	http://apartma.lipensko.com
Kempy	Autokemp U Přístavu	Lipno nad Vltavou	380 736 212		
	Autokemp Modřín	Lipno nad Vltavou	380 736 272		
	Chatová osada Helios	Lipno nad Vltavou	380 736 119		
Info	Pošta	Lipno nad Vltavou	380 736 267	so.nc - zavřeno	
	Knihovna	Lipno nad Vltavou			
Zdravotnictví	Policie - obvodní odd.	Lipno nad Vltavou	380 736 275		
	Horská služba - Kramolín	Lipno nad Vltavou	602 142 235		
	Dětský lékař MUDr. Hendrychová	Lipno nad Vltavou	380 736 274	po, út 11:00 - 12:00	
	Obvodní lékař MUDr. Smitková	Lipno nad Vltavou	380 736 274	po, út, čt - 7:30-10:00	pá - 7:30 - 9:00
Autoservis	Autoservis Straka	Lipno nad Vltavou	602 191 631		

Zdroj: Štěrbová (2008 : příloha č. 22)

**Příloha č. 5: Seznam služeb cestovního ruchu v turistických centrech
na Lipenské magistrále – Vyšší Brod**

Služby	Jméno	Místo	Telefon	Mobil	E-mail	WWW
Péče o děti	Kosmetický salón Květa	Vyšší Brod	380 746 336		salonkveta@seznam.cz	
	Tradiční dětská medicína	Vyšší Brod	380 746 584		pedbemo@seznam.cz	
Auto...	Tradiční česká medicína Mílena Kosinová	Vyšší Brod	380 746 221	602 177 060	milena.kosinova@seznam.cz	
	AEK, AUTOELEKTRO, Servis, LKW PKW, Diagnostika, Opravy	Vyšší Brod			akrejciak@iol.cz	
	Auto Schmid	Vyšší Brod	380 746 520	602 495 910		
	Autodoprava Petr Sulzer	Vyšší Brod				www.ingetour.cz
Muzeum	Posilovní muzeum	Vyšší Brod	380 746 679	775 748 000	info@ingetour.cz	
Půjčovna	Půjčovna Lodi Inge	Vyšší Brod	800 172 895	602 443 425		
Taxi	Taxi Marek Jaroslav	Vyšší Brod				
Ubytování	Hotel Panický dům	Vyšší Brod	380 746 669		info@hotelpanickydum.cz	www.hotelpanickydum.cz
	Hotel Sumava	Vyšší Brod	380 746 374		info@hotel-sumava.cz	www.hotel-sumava.cz
	Pension Kiáštor	Vyšší Brod	380 746 457	602 804 054	bobous.lobonka@atlas.cz	http://www.djgissys.cz/hosts/bobous/
	Pension s restaurací Inge	Vyšší Brod	380 746 482		info@pensioninge.cz	http://www.pensioninge.cz/
Restaurace	Pension a restaurace U Candráč	Vyšší Brod	380 746 215	777 268 255	penzion.candrac@atlas.cz	
	Rodičná farma Křížové Pole	Vyšší Brod	380 746 229		ubytovani@farmadolezali.cz	
	Cukrárna Eva	Vyšší Brod	380 746 219			
	Herna Bar Joker	Vyšší Brod	380 746 176	777 154 294		http://www.vysshbrod.cz/hernabujoker/index.htm
Banky	Restaurace U Petra Vokza	Vyšší Brod	380 746 587			http://www.vysshbrod.cz/hernabujoker/index.htm
	Česká spořitelna	Vyšší Brod	380 746 435			
	Investiční banka	Vyšší Brod	380 746 550			
	Komerční banka	Vyšší Brod	380 746 454			
Pojišťovny	Smělárna Popper	Smolánky	380 746 270			
	Česká pojišťovna	Vyšší Brod	380 746 543			
	ČRP	Vyšší Brod	380 746 590			
	Kooperativa	Vyšší Brod	380 746 390			
Zdravomectví	Veterinární ordinace "Vltavín"	Vyšší Brod	380 746 104	605 855 977	t.jaros@emall.cz	
	Zubní ordinace MUDr. Lukám	Vyšší Brod	380 746 917	602 447 338		
	Privátní stomatologická praxe MUDr. Zák Alexandr	Vyšší Brod	380 746 232			
	Lékárna	Vyšší Brod	380 746 900			
Ostatní	Cisteriecký klášter	Vyšší Brod	380 746 696			
	Česká pošta	Vyšší Brod	380 746 689			
	České dráhy	Vyšší Brod	380 746 531			
	Dům s pečovatelskou službou	Vyšší Brod	380 746 212			
Kluby	Farmářský úřad	Vyšší Brod	380 746 795			
	Jezdecký klub Nowa	Vyšší Brod		602 840 979	bruno@nowa.cz	www.nowa.cz
	Klášter	Vyšší Brod	380 746 343			
	Křehovna	Vyšší Brod	380 746 611			
Pekárna	Megacamp Valtř Kříž	Vyšší Brod	380 746 129	777 192 929		
	Pekárna	Vyšší Brod	380 746 395		ifoldyna@atlas.cz	
	Povodí Vltavy VD Lipno II.	Vyšší Brod	380 746 612			
	Referát cizinecké a pohraniční policie	Vyšší Brod	380 746 267			
Správa a údržba silnic	Vyšší Brod	380 746 568				

Zdroj: Štěrbová (2008 : příloha č. 24)

Příloha č. 6: Půdní fond k 31. 12. 2008

	Celková výměra území	v tom								
		Zemědělská půda v ha / %				Nezemědělská půda v ha / %				
		v tom				v tom				
		v ha	Celkem	Orná půda	Zahrady, ovocné sady	Trvalé travní porosty	Celkem	Lesní půda	Vodní plochy	Zastavěné plochy
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Nová Pec	6 638	1 021	56	8	957	5 619	4 820	234	14	551
		100	5,5	0,8	93,7	100	85,8	4,2	0,2	9,8
Horní Planá	9 926	3 642	238	27	3 377	6 284	3 391	2 006	43	844
		100	6,5	0,7	92,8	100	54	31,9	0,7	13,4
Černá v Pošumaví	5 038	1 894	216	5	1 673	3 144	1 752	980	20	392
		100	11,4	0,3	88,3	100	55,7	31,2	0,6	12,5
Frymburk	5 407	1 645	355	7	1 283	3 764	1 894	1 587	20	260
		100	21,6	0,4	78	100	50,3	42,2	0,5	7
Lipno n. Vltavou	1 948	482	27	5	450	1 466	842	444	13	167
		100	5,6	1	93,4	100	57,4	30,3	0,9	11,4
Vyšší Brod	6 976	3 025	756	24	2 245	3 949	3 084	172	31	664
		100	25	0,8	74,2	100	78	4,4	0,8	16,8
Mikroregion	35 933	11	1 648	76	9 985	24 225	15 783	5 423	141	2 878
		100	14,1	0,6	85,3	100	65,2	22,4	0,6	11,8

Zdroj: www.czso.cz, 2. 4. 2010

Příloha č. 7: Zaměstnanost v cestovním ruchu v ČR v letech 2003 – 2006

Tab. 3.7.1 Souhrnné ukazatele zaměstnanosti v národním hospodářství a cestovním ruchu v ČR v letech 2003-2006^{1*}
Aggregate Indicators of the Employment in the National Economy and Tourism in the Czech Republic in 2003-2006^{1*}

	2003	2004	2005	2006
Počet zaměstnaných osob v národním hospodářství Number of People Employed in the National Economy	4 923 446	4 940 371	4 988 347	5 081 960
v tom / incl.: sebezaměstnaní / Self-employed ²	942 279	929 312	898 181	929 688
zaměstnanci / Employees	3 981 167	4 011 059	4 090 166	4 152 272
Počet pracovních míst v národním hospodářství Number of Jobs in the National Economy ³	4 899 280	4 906 374	4 961 200	5 047 221
v tom / incl.: sebezaměstnaní / Self-employed ²	962 154	939 655	914 299	938 912
zaměstnanci / Employees	3 937 126	3 966 719	4 046 901	4 108 309
Počet zaměstnaných osob v cestovním ruchu Number of People Employed in Tourism	228 620	232 097	237 890	239 465
v tom / incl.: sebezaměstnaní / Self-employed ²	57 849	59 176	56 599	58 679
zaměstnanci / Employees	170 772	172 920	181 291	180 786
Podíl ČR na celkové zaměstnanosti – zaměstnané osoby (v %) Ratio on Total Employment – People Employed (%)	4,64	4,70	4,77	4,71
Počet pracovních míst v cestovním ruchu Number of Jobs in Tourism ³	225 804	228 196	234 671	235 744
v tom / incl.: sebezaměstnaní / Self-employed ²	57 402	58 462	56 253	58 405
zaměstnanci / Employees	168 402	169 734	178 418	177 339
Podíl ČR na celkové zaměstnanosti – pracovní místa (v %) Tourism Ratio on Total Employment – Jobs (%)	4,61	4,65	4,73	4,67

¹ Rok 2005 semi-definitivní data, rok 2006 předběžná data
Year 2005 semi-definitive data, year 2006 preliminary data

² Vyjadřuje počet pracujících majitelů firmy a spolupracujících členů domácnosti, pro které je činnost ve firmě hlavním zaměstnáním
It includes a number of owners of enterprises and their family members whose activity in the enterprise is main job

³ Počet pracovních míst přepočtený na plný úvazek
Number of jobs in full-time equivalents

^{*} Roční průměr počtu zaměstnaných osob v hlavním zaměstnání
Annual average number of people employed in main job

Zdroj: Cestovní ruch v České republice 2008. Praha:

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2008, s. 75.

Příloha č. 8: Pracovní síla

	Počet obyvatel ¹⁾	Produktivní obyvatelstvo ²⁾	Produktivní obyvatelstvo (%)
Nová Pec	528	393	74,4
Horní Planá	2 229	1 571	70,5
Černá v Pošumaví	817	593	72,6
Frymburk	1 340	1 019	76
Lipno nad Vltavou	609	432	70,9
Vyšší Brod	2 624	1952	74,4
Mikroregion	8 174	5 960	73,1

Zdroj: www.czso.cz 26. 2. 2010

1) Počet obyvatel k 31. 12. 2009

2) Produktivní obyvatelstvo k 31. 12. 2008

Příloha č. 9: Vzdělání

	Základní	Učňovské a střední odborné bez maturity	Úplně střední s maturitou	Vyšší odborné a nástavbové	Vysokoškolské	Bez vzdělání; nezjištěno
Horní Planá	213	295	102	10	23	31
Černá v Pošumaví	283	473	227	25	49	29
Frymburk	623	754	347	37	93	40
Lipno nad Vltavou	121	193	79	11	24	18
Vyšší Brod	560	852	458	63	98	44
Mikroregion	1 800	2 567	1 213	146	287	162

Zdroj: Štěrbová (2008 : příloha č. 5)

Příloha č. 10: Vzdělání

	Základní	Učňovské a střední odborné bez maturity	Úplně střední s maturitou	Vyšší odborné a nástavbové	Vysokoškolské	Bez vzdělání; nezjištěno
Černá v Pošumaví	31,6	43,8	15,1	1,5	3,4	4,6
Frymburk	26,1	43,6	20,9	2,3	4,5	2,7
Horní Planá	32,9	39,8	18,3	2,0	4,9	2,1
Lipno nad Vltavou	27,1	43,3	17,7	2,5	5,4	4,0
Vyšší Brod	27,0	41,1	22,1	3,0	4,7	2,1
Mikroregion (%)	29,0	42,0	19,0	2,0	5,0	3,0

Zdroj: Štěrbová (2008 : příloha č. 6)

Příloha č. 11: Kultura

	Kino	Divadlo	Knihovna	Muzeum	Kulturní dům	Sakrální stavba
Nová Pec	0	0	1 ¹⁾	0	0	1 ¹⁾
Horní Planá	1	0	1	2 ¹⁾	2 ¹⁾	5 ¹⁾
Černá v Pošumaví	1	0	1 ¹⁾	0	0	1 ¹⁾
Frymburk	0	0	1 ¹⁾	1	0	2 ¹⁾
Lipno nad Vltavou	0	0	1 ¹⁾	0	0	0
Vyšší Brod	1 ¹⁾	0	1 ¹⁾	1 ¹⁾	1 ¹⁾	4
Mikroregion	3	0	6	4	3	13

Zdroj: www.czso.cz, 27. 2. 2010

1) období: 31. 12. 2006

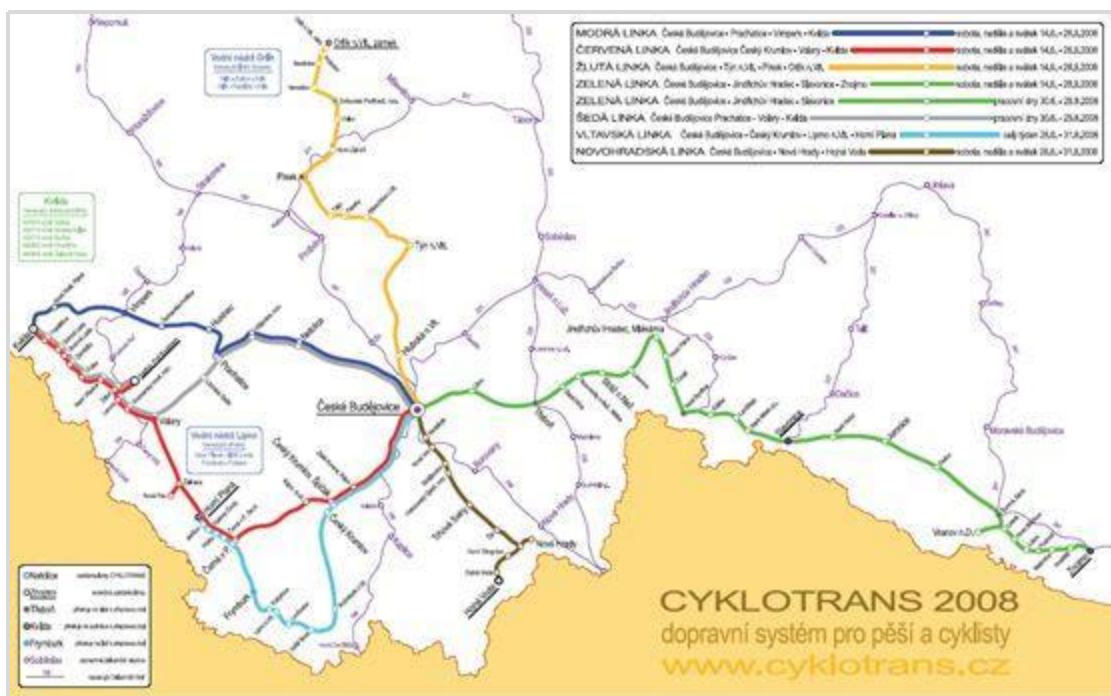
Příloha č. 12: Sportovní zařízení

	Koupaliště a bazény	Hřiště	Tělocvičny	Stadiony otevřené	Zimní stadiony	Ostatní
Nová Pec	1 ¹⁾	1 ¹⁾	1 ¹⁾	1	0	2 ¹⁾
Horní Planá	2 ¹⁾	5 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	0	5 ¹⁾
Černá v Pošumaví	2 ¹⁾	1 ¹⁾	1 ¹⁾	0	0	3 ¹⁾
Frymburk	2 ¹⁾	4 ¹⁾	3 ¹⁾	0	0	3 ¹⁾
Lipno nad Vltavou	2 ¹⁾	1 ¹⁾	1 ¹⁾	1 ¹⁾	0	10 ¹⁾
Vyšší Brod	0	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	0	6 ¹⁾
Mikroregion	9	13	10	4	0	29

Zdroj: www.czso.cz, 27. 2. 2010

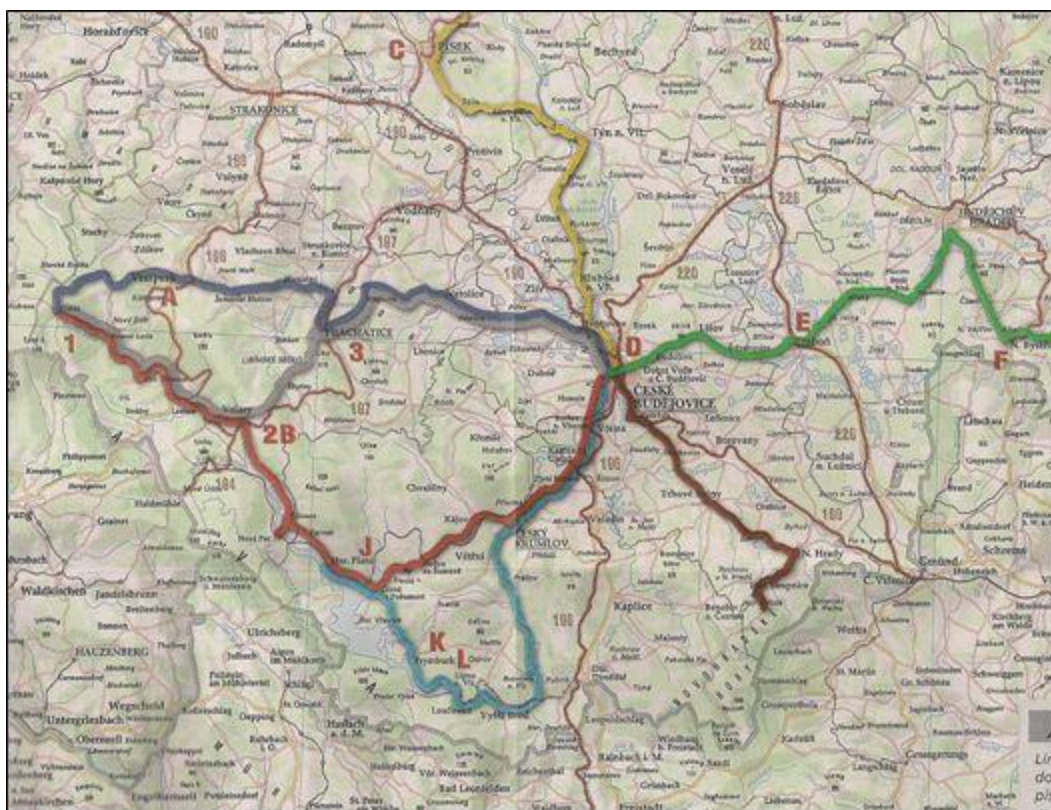
1) období: 31. 12. 2006

Příloha č. 13: Schématická mapa dopravního systému Cyklotrans



Zdroj: www.cyklotrans.cz, 28. 2. 2010

Příloha č. 14: Dopravní obslužnost páteřních cyklostezek



Zdroj: www.jihoceske-cyklostezky.cz, 28. 2. 2010

Příloha č. 15: Absolutní výkonové hodnoty

Hodnocený ukazatel	2003	2004	2005	2006	2007
Přepravené osoby	5 498	11 452	11 471	20 088	36 111
Tržby v Kč na ujetý km	3,57	7,74	10,00	11,05	11,75
Tržby celkem	176 286	279 373	340 845	502 923	644 360
Ujeté km celkem	51 114	39 702	35 002	45 190	54 830
Náklady celkem	1 431 192	1 127 537	1 043 060	1 391 396	1 745 787
Ztráta	1 254 906	848 164	702 215	888 473	1 101 427

Zdroj: Votřel (2009)

Příloha č. 16: Projektová Fiche 1

PROJEKT FICHE

1. **Základní údaje**

a) **Název akce** Páteřová cyklotrasa Lipno

b) **Okres, místo akce**

Jižní Čechy, okresy Český Krumlov a Prachatice, podél státní hranice s Rakouskem. Cyklotrasa vede podél levého břehu nádrže Lipno.

c) **Stručný popis**

Cyklotrasa spojuje postupně nejkratším směrem všechna správní města a obce Vyšší Brod, Loučovice, Lipno, Frymburk, Černá v Pošumaví, Horní Planá a Nová Pec ležící podél levého břehu stezkou pro pěší a cyklisty. Stezka má celkovou délku 52 km, fakultativní šířku 3 m, ve dvou třetinách délky má bezprašnou úpravu povrchu. Projekt řeší propojení nástupnických center na cyklotrasy na pravém břehu jezera, v Rakousku, v CHKO a Národním parku Šumava. Projekt páteřové cyklotrasy vytváří předpoklady pro budování neexistujících cyklotras směrem do vnitrozemí.

d) **Rozdělení nákladů**

PHARE Cbc	58 917,75 tis. Kč	75 %
Česká republika	19 629,25 tis. Kč	25 %
Celkem	78 557,00 tis. Kč	100 %

e) **Vztah k jiným programům**

Akce je v souladu s trilaterálním konceptem a územním plánem VÚC Šumava. Přípravovaná cyklotrasa má již vybudované reálné vazby v terénu napojené na obdobné trasy v Rakousku. Akce byla připravována ve spolupráci s ÖAR (Regionální poradenská kancelář - Rakousko).

2. **Základní záměry**

Podpora a usměrnění cestovního ruchu, zvýšení regionální nabídky, prodloužení sezónnosti, získání konkrétních cílových skupin turistů, vytvoření pracovních příležitostí, propojení cyklotras v ČR a Rakousku, zvýšení bezpečnosti cykloturistického provozu.

3. **Specifické ukazatele**

Realizací projektu dojde k:

- vytvoření páteřní komunikace oblasti s průměrnou denní návštěvností 50 tis. osob
- prodloužení turistické sezóny o čtyři měsíce
- vytvoření 30 nových pracovních míst ve sféře doprovodných služeb
- nárůstu cykloturistického provozu o 52 %
- odklonu 80 % současného cykloprovozu mimo silniční síť
- snížení nehodovosti u cyklistů a pěších o 60 %

Zdroj: projektová dokumentace

Příloha č. 17: Projektová Fiche 2

4. Harmonogram akce	
• územní rozhodnutí	říjen 1995
• dokončení projektové dokumentace	listopad 1995
• stavební povolení	prosinec 1995
• tendrová dokumentace	
• výběr dodavatele	květen 1996
• zahájení stavby	červenec 1996
• dokončení stavby	prosinec 1998
5. Současný stav přípravy akce	
• předání studie	únor 1995
• výběrové řízení na projektanta	červen 1995
• zahájení územního řízení	červen 1995
6. Organizační údaje	
• objednatel projektu	Sdružení lipenských obcí Frymburk č.p. 5 PSČ 382 79 statutární zástupce Mgr. František Frantál (předseda sdružení) tel. 0337/95121, 95114 fax 0337/95121
• kontaktní osoba pro záležitosti tendru:	VH-TRES spol. s.r.o. Mánesova 21 České Budějovice PSČ 370 01 Ing. Jiří Heřman tel./fax 038/52558
7. Vliv na životní prostředí	
Realizace projektu se projeví pozitivně těmito důsledky:	
• rozložení turistické zátěže v čase	
• soustředění turistické zátěže do míst s technickým zázemím	
• přesun části mototuristiky na cykloturistiku	
• omezení průjezdu cykloturistů lokalitami se zvláštním režimem ochrany přírody	
8. Finanční přínos	
Finanční přínos obcím zúčastněným v projektu sestává z přírůstku daní a místních poplatků:	
• daně	3.150 tis. Kč ročně
• místní poplatky	1.200 tis. Kč ročně
• celkový přínos	4.350 tis. Kč ročně

Zdroj: projektová dokumentace

Příloha č. 18: Projektová Fiche 3

Finanční přínos podnikatelům v regionu:
14.700 tis. Kč ročně

9. Rizika

Rizikem pro výstavbu cyklotrasy mohou být individuální zájmy vlastníků pozemků, na kterých je stavba projektována. Toto riziko je však možné s ohledem na zájem všech zúčastněných obcí a regionální význam eliminovat jednáním místních správních orgánů a případně lokálními úpravami trasy.

10. Kriteria pořadí

Jakost vody	nemá vliv
Podzemní voda	nemá vliv
Znečištění půdy	nemá vliv
Znečištění vzduchu	pozitivní snížením automobilové dopravy o 5 %
Ekologie	pozitivní
Hluk	pozitivní
Vzhled	nemá vliv
Socio-ekonomie	pozitivní - zvýšení počtu pracovních míst o 30 - zvýšení výtěžnosti území
Přírodní aspekty	pozitivní - řízeným pohybem turistů dojde ke zlepšení ochrany zvláště chráněných lokalit
Rekreační přínos	pozitivní - rozložení sezóny - zvýšení celkové nabídky - profilace regionu (image)
Dopravní přínos	pozitivní - zvýšení průchodnosti území pro cykloturistiku - snížení zátěže silniční sítě - snížení rizika dopravních nehod - propojení rekreačních center
Odpadové hospodářství	nemá vliv

11. Ekonomický přínos

Návratnost (%)	- návratnost je stanovena pouze z přínosů pro zúčastněné obce - prostá návratnost 18 let - IRR 3% (pro 25 let provozu)
----------------	--

Zdroj: projektová dokumentace

Příloha č. 19: Projektová Fiche 4

Přínosy místní národní přeshraniční	ano - vytvoření podmínek pro všeobecný rozvoj oblasti ano - zlepšení ochrany Národního parku Šumava ano - propojení cykloturistiky v ČR a v Rakousku, zvýšení bezpečnosti
Cíle	Cíle projektu
Opis projektu	Opis projektu
Význam projektu	Význam projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výstupy projektu	Výstupy projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu
Výsledky projektu	Výsledky projektu

Zdroj: projektová dokumentace

Příloha č. 20: Závazný popis projektu 1

Závazný popis projektu
pro program přeshraniční spolupráce na rok 1995

1. **Název projektu:** Páteřová cyklotrasa Lipno
(Cyklostezky v prostorů Šumavy-Lipna)
2. **Místo a okres lokalizace projektu:**
cyklotrasa vede podél levého břehu nádrže Lipno okresem Č.Krumlov a okrajové okresem Prachatice
3. **Stručný popis projektu:**
Cyklotrasa spojuje postupně nejkratším směrem všechna správní města a obce V.Brod, Loučovice, Lipno, Frymburk, Černá v Pošumaví, Horní Planá a Nová Pec ležící podél levého břehu. Pro silně se rozvíjející cykloturistiku zde není dosud vybudována žádná bezpečná trasa, která by z nástupnických center umožňovala vzájemné spojení a napojení na již vybudované cyklotrasy na pravém břehu Lipna v CHKO a Nár.parku Šumava ležící při rakouské hranici. Současné takto pojatá cyklotrasa vytvoří předpoklady pro budování neexistujících cyklotras směrem do vnitrozemí.
Pro tuto oblast v nadmořské výšce 750m, jejíž obyvatelstvo se dříve živilo z 90% zemědělstvím a nyní se snaží v podmínkách radikální ztráty pracovních příležitostí v této sféře najít uplatnění v oblasti cestovního ruchu, má tento projekt velmi značný význam.
4. **Rozpočtové náklady projektu:**
 - 4.1 celý projekt 1995-199750,5 mil Kč
.....1,51 mil.ECU
pro rok 1995 se počítá s budováním těchto částí:
 - a) žel. zastávka Čertova stěna- Loučovice2,82 mil Kč
 - b) Lipno-Frymburk-Vřesná18,82 mil Kč
 - c) Bělá-Hory1,68 mil Kč
 - celkové náklady v roce 1995: 23,47 mil.Kč = 0,704 mil.ECU
z toho stavební: 23,32 mil.Kč = 0,700 mil.ECU
 - 4.2 požadavek na zdroje Phare :0,669 mil.ECU
představuje....95% z RN 1995
 - 4.3 zbylých 5% rozpočtových nákladů bude pokryto z místního rozpočtu Sdružení lipenských obcí
5. **Vztah mezi projektem a jinými programy:**
Připravovaná cyklotrasa má již vybudované reálné vazby v terénu napojené na obdobné trasy v Rakousku a v téměř neosídlené oblasti pravého břehu nádrže Lipno.
 - 5.1 Spolupráce s orgány Rakouska při přípravě projektu: při přípravě projektu OAR. Při proškolení našich pracovníků regionální poradenské kanceláře, kteří se podíleli na přípravě projektu cyklostezek- OAR a zprostředkované rakouská vláda.

Zdroj: projektová dokumentace

Příloha č. 21: Závazný popis projektu 2

5.2 Páteřová cyklotrasa Lipno je národním programem.

6. Všeobecné cíle projektu

Realizace páteřové cyklostezky Lipno spojí všechna nástupnická centra na osídleném levém břehu nádrže, pokrytne maximálně možnou bezpečnost cykloturistům a pěším, umožní propojení cyklostezek na pravém břehu a v Rakousku s našimi nástupnickými centry a vytvoří předpoklady pro budování cyklotras směrem do vnitrozemí ČR.

6.1 Propojení cyklotras v ČR a Rakousku, zvýšení bezpečnosti silničního provozu, vytvoření pracovních příležitostí v cestovním ruchu.

7. Specifické a kvantitativní cíle projektu

Usměrnění cestovního ruchu, prodloužení sezónosti a získání konkrétních skupin turistů.

8. Plánovaná realizace projektu

8.1 Územní rozhodnutí bude vydáno na jednotlivé etapy v 1.čtvrtletí roku 1995.

8.2 Práce na projektové dokumentaci byly dle smlouvy zahájeny v září 1994 s termínem dokončení do 31.12.1994.

8.3 Stavební povolení bude vydáno do konce měsíce března 1995

8.4 Předpokládaným termínem pro zahájení výběrového je měsíc duben 1995

8.5 plánované zahájení a dokončení projektu:
celý projekt: VI. 1995 - X. 1997
etapa 1995 : VI. 1995 - XII. 1995

9. Objednatel projektu: Sdružení lipenských obcí (zkratka SLO)
Frymburk čp.5
PSČ 382 79
statutární zástupce- Mgr.František Frantál
předseda SLO
telefon: 0337/95 121,95 114,95 240
fax: 0337/95 121

10.Očekávaný dopad akce na životní prostředí:
projekt není posuzován podle zákona 244/1992 Sb.

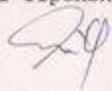
11.Předpokládaná doba návratnosti projektu:
Realizace projektu především zvýší bezpečnost cyklistů a pěších, při hodnocení návratnosti je nutno kalkulovat s teoretickými hodnotami lidského zdraví či života. Návratnost odhadujeme na 10-15 let.

12.Očekávaná rizika: rizika pro rok 1995 - obdržení financí od EU až v závěru roku

Datum: 12.12.1994

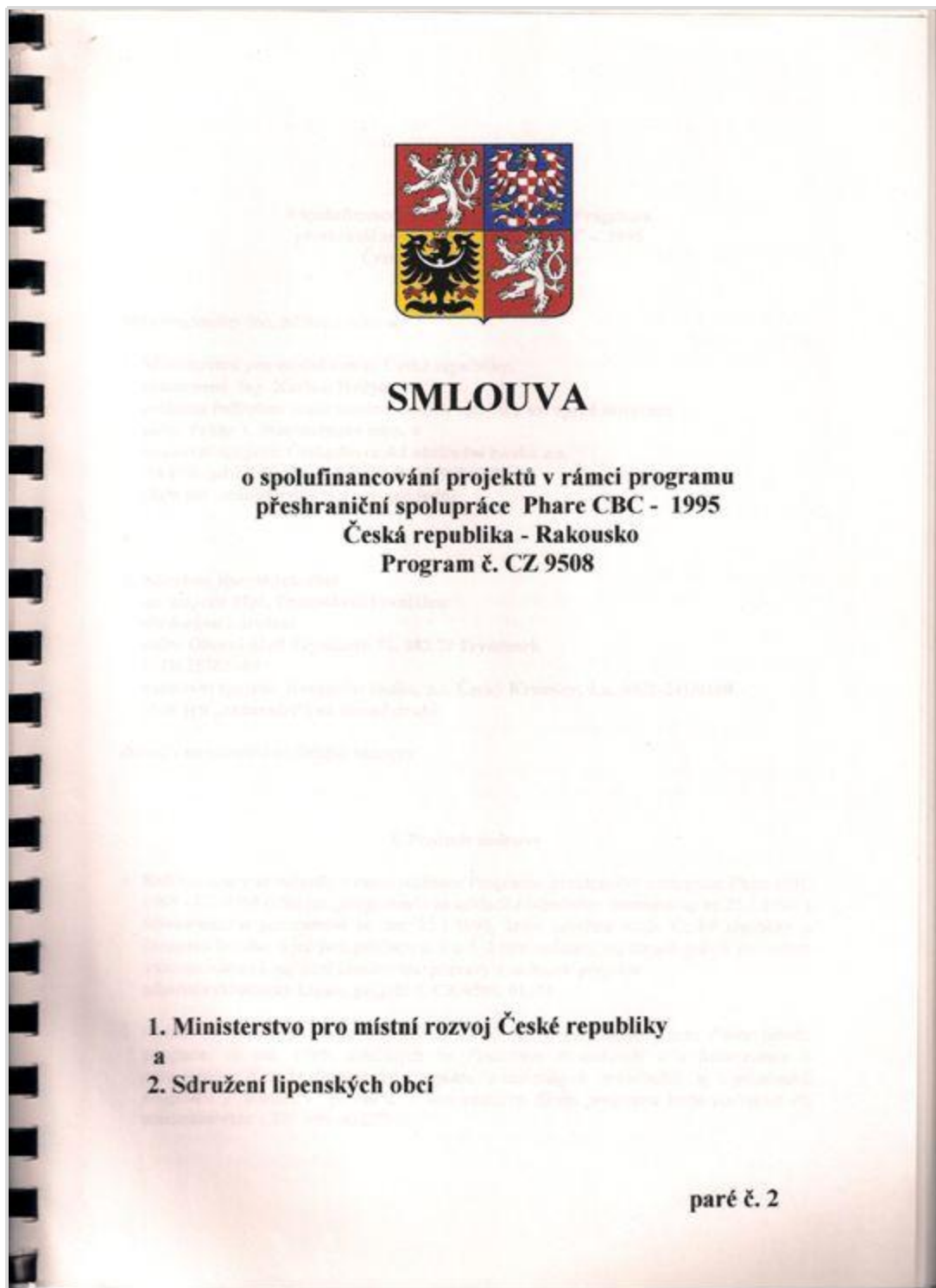
SDRUŽENÍ LIPENSKÝCH
OBCÍ
Výšší Ústředí Loučkovice Lipno a Vlt. Mladá Věže
Frymburk Černá v Poř. Horní Mlýnský Nová Páč
Obecní úřad Lipno nad Vltavou PSČ 382 79
t.č. - 16789993

Mgr.František Frantál
předseda Sdružení lipenských obcí



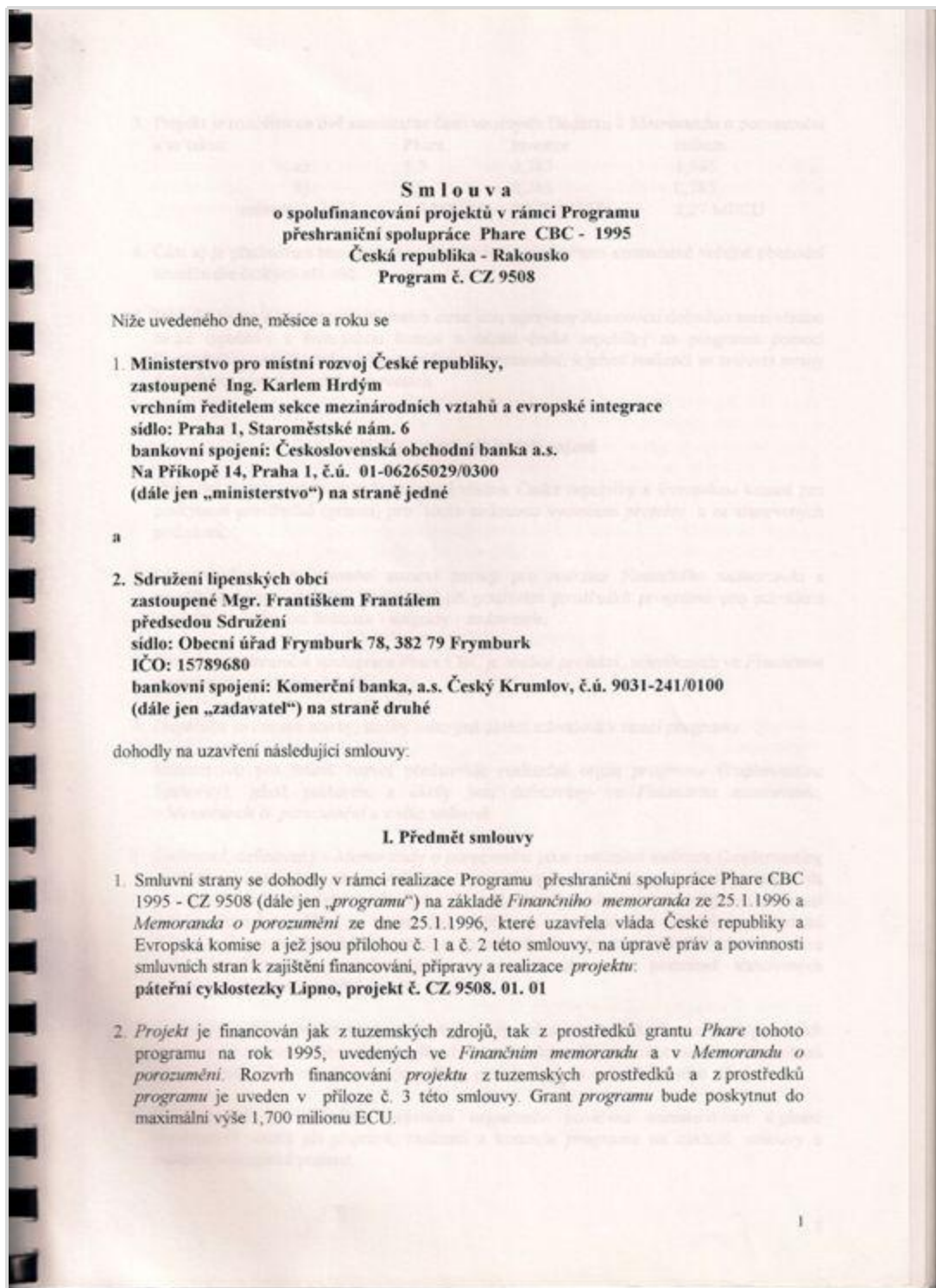
Zdroj: projektová dokumentace

**Příloha č. 22: Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu
příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 1**



Zdroj: projektová dokumentace

**Příloha č. 23: Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu
příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 2**



Zdroj: projektová dokumentace

**Příloha č. 24: Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu
příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 3**

3. Projekt je rozdělen na dvě samostatné části ve smyslu Dodatku k Memorandu o porozumění a to takto:

	Phare	investor	celkem
a)	1,7	0,285	1,985
b)	0,0	0,285	0,285
celkem	1,7 MECU	0,570 MECU	2,27 MECU

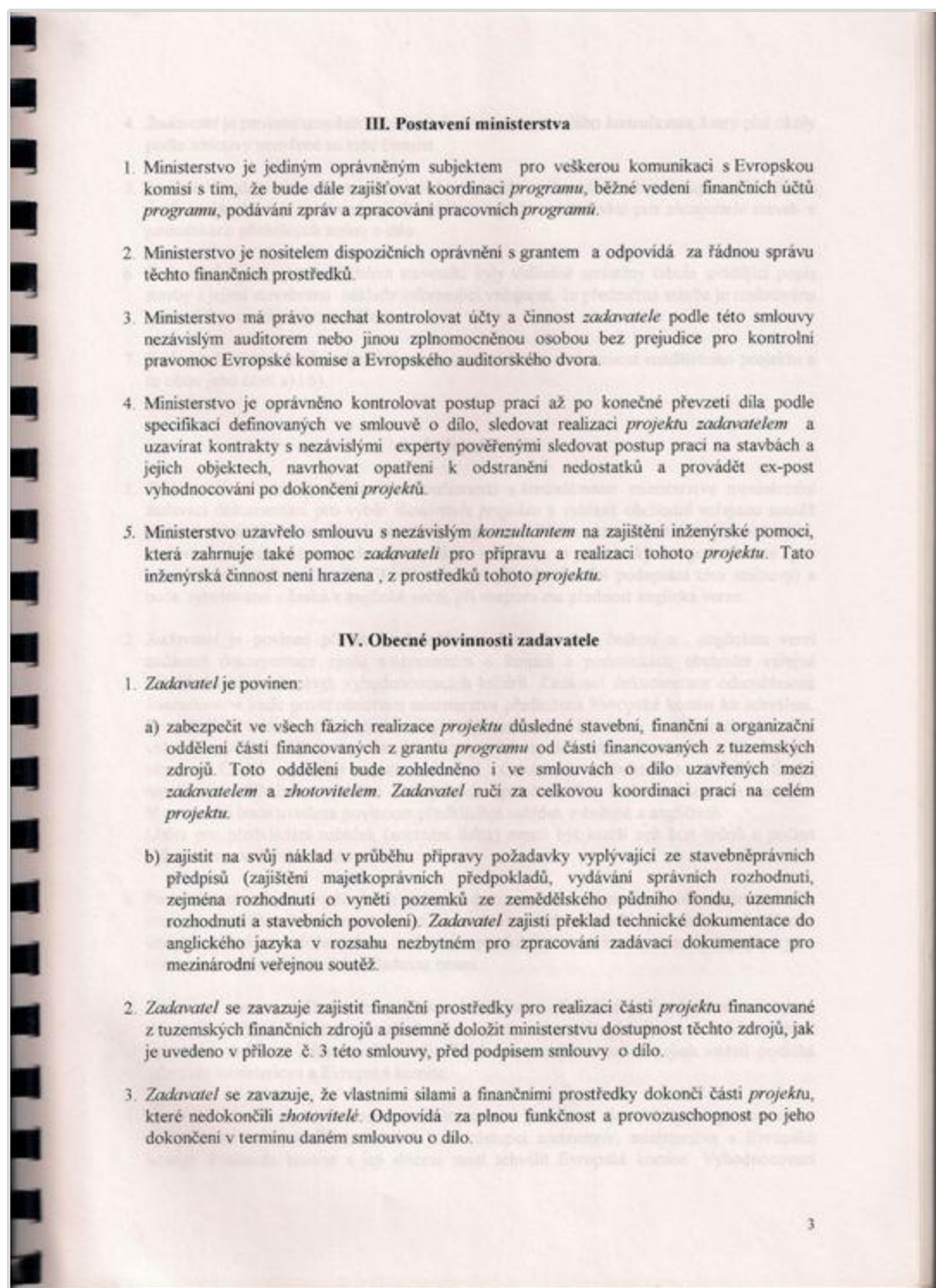
4. Část a) je předmětem této Smlouvy, část b) bude předmětem samostatné veřejné obchodní soutěže dle českých zákonů.
5. Základní práva a povinnosti smluvních stran jsou upraveny Rámcovou dohodou mezi vládou české republiky a Evropskou komisí o účasti české republiky na programu pomoci Evropského společenství a *Memorandem o porozumění*, k jehož realizaci se smluvní strany dohodly na následujících ustanoveních.

II. Vymezení některých pojmů

1. *Finanční memorandum* je smlouva mezi vládou České republiky a Evropskou komisí pro poskytnutí prostředků (grantu) pro touto smlouvou vymezené *projekty* a za stanovených podmínek.
2. *Memorandum o porozumění* stanoví postup pro realizaci *Finančního memoranda* a umožňuje delegovat určité pravomoci při používání prostředků *programu* pro schválené *projekty* na realizační instituce - subjekty - *zadavatele*.
3. *Program* přeshraniční spolupráce Phare CBC je soubor *projektů*, schválených ve *Finančním memorandu* pro dané období.
4. *Projektem* se rozumí stavby, služby nebo jiná plnění schválená v rámci *programu*.
5. Ministerstvo pro místní rozvoj představuje realizační orgán *programu* (Implementing Authority), jehož postavení a úkoly jsou definovány ve *Finančním memorandu*, v *Memorandu o porozumění* a v této smlouvě.
6. *Zadavatel*, definovaný v *Memorandu o porozumění* jako realizační instituce (Implementing institutions) a uváděn v něm rovněž jako smluvní orgán (Contracting Authority), odpovídá po konzultacích s ministerstvem (nebo jím určeným *konzultantem*) za přípravu zadávací dokumentace k soutěžím, za vypisování soutěží, za vyhodnocování nabídek, za uzavírání smluv, za dozor nad prováděním prací, za požadování finančních prostředků od ministerstva k úhradám faktur za provedené práce, a to v rozsahu a za podmínek stanovených v *Memorandu o porozumění* a v této smlouvě.
7. *Technickou dokumentací* se rozumí projektová dokumentace staveb nezbytná pro jejich povolení a provedení nebo v jiných případech technické zadání, které stanoví rozsah a obsah prací, způsob jejich organizace a provedení, potřebných pro vyřešení daného úkolu.
8. *Konzultantem* je příslušná oprávněná organizace pověřená ministerstvem k plnění vymezených úkolů při přípravě, realizaci a kontrole *programu* na základě smlouvy o zajištění inženýrské pomoci.

Zdroj: projektová dokumentace

**Příloha č. 25: Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu
příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 4**



Zdroj: projektová dokumentace

**Příloha č. 26: Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu
přihraniční spolupráce Phare CBC 1995 5**

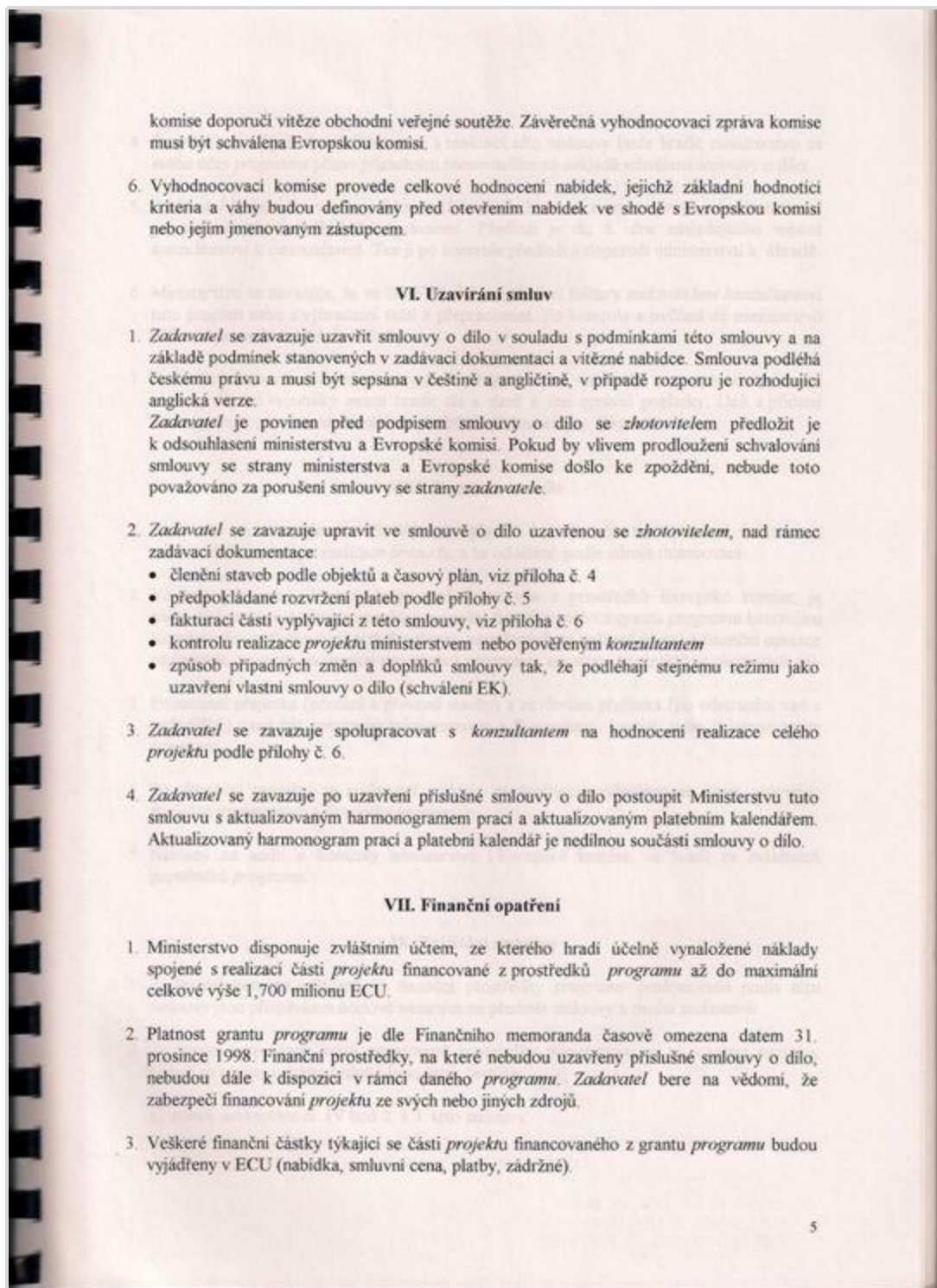
4. *Zadavatel* je povinen umožnit inženýrskou činnost *nezávislého konzultanta*, který plní úkoly podle smlouvy uzavřené na tuto činnost.
5. *Zadavatel* bude jmenovat pro shora uvedený projekt svého odborného zástupce ovládajícího anglický jazyk a je povinen zajistit splnění stejného požadavku pro *zhotovitele* staveb v podmínkách příslušných smluv o dílo.
6. *Zadavatel* zajistí, aby na každém staveništi byly viditelně umístěny tabule uvádějící popis stavby s jejími stavebními náklady informující veřejnost, že předmětná stavba je realizována s finanční pomocí programu Phare.
7. *Zadavatel* zajistí a plně zodpovídá za plnou funkčnost a návaznost rozděleného projektu a to obou jeho částí a) i b).

V. Veřejná soutěž

1. *Zadavatel* se zavazuje připravit v součinnosti s *konzultantem* ministerstva mezinárodní zadávací dokumentaci pro výběr *zhotovitele projektu* a vyhlásit obchodní veřejnou soutěž podle mezinárodních zvyklostí, standardů a pravidel Phare uznávaných Evropskou komisí. Zadávací dokumentace bude zpracována v souladu s požadavky a podmínkami pro mezinárodní výběrová řízení (FIDIC ve znění platném ke dni podepsání této smlouvy) a bude vyhotovena v české a anglické verzi, při rozporu má přednost anglická verze.
2. *Zadavatel* je povinen předat k odsouhlasení *konzultantovi* českou a anglickou verzi zadávací dokumentace spolu s oznámením o konání a podmínkách obchodní veřejné soutěže, a zároveň návrh vyhodnocovacích kritérií. Zadávací dokumentace odsouhlasená *konzultantem* bude prostřednictvím ministerstva předložena Evropské komisi ke schválení. Po schválení ministerstvo zajistí zveřejnění Oznámení o konání a podmínkách obchodní veřejné soutěže v Úředním věstníku Evropských společenství. Oznámení v Obchodním věstníku České republiky zajistí *zadavatel*. Oznámení v Obchodním věstníku České republiky a Úředním věstníku Evropských společenství bude ve stejném termínu. V oznámení bude uvedena povinnost předkládání nabídek v češtině a angličtině. Lhůta pro předkládání nabídek (soutěžní lhůta) nesmí být kratší než šest týdnů a počíná běžet dnem zveřejnění oznámení.
3. Po oznámení veřejné soutěže bude zadávací dokumentace k dispozici v sídle *zadavatele*. Za poskytnutí zadávací dokumentace může *zadavatel* od uchazečů požadovat přiměřenou úhradu nákladů vynaložených na pořízení reprodukci této dokumentace. Jiné poplatky za účast v soutěži od účastníků požadovat nesmí.
4. *Zadavatel* stanoví zadávací lhůtu, během které jsou uchazeči svými nabídkami vázáni na maximálně 180 dnů bez prodloužení. Zároveň si *zadavatel* vyhradí právo kdykoliv před uplynutím zadávací lhůty soutěž zrušit. Výsledek soutěží a určení jejich vítězů podléhá schválení ministerstva a Evropské komise.
5. *Zadavatel* bude v součinnosti s ministerstvem jmenovat komisi pro posouzení a vyhodnocení nabídek. Členy komise jsou zástupci *zadavatele*, ministerstva a Evropské komise. Předsedu komise a její složení musí schválit Evropská komise. Vyhodnocovací

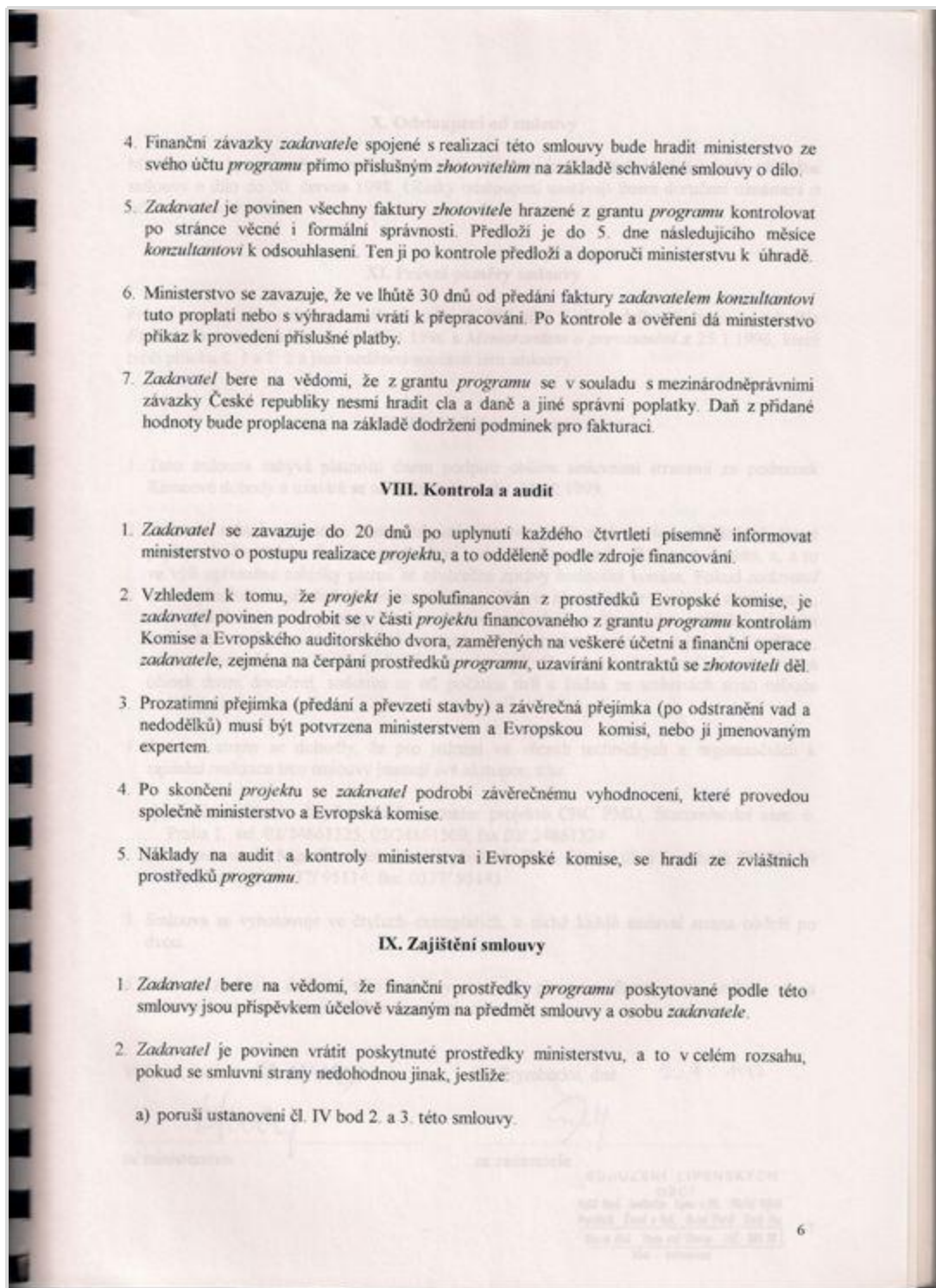
Zdroj: projektová dokumentace

Příloha č. 27: Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 6



Zdroj: projektová dokumentace

**Příloha č. 28: Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu
příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 7**



Zdroj: projektová dokumentace

**Příloha č. 29: Část smlouvy o spolufinancování projektu v rámci programu
příhraniční spolupráce Phare CBC 1995 8**

X. Odstoupení od smlouvy

Ministerstvo je oprávněno odstoupit od této smlouvy, jestliže *zadavatel* neuzavře příslušné smlouvy o dílo do 30. června 1998. Účinky odstoupení nastávají dnem doručení oznámení o odstoupení *zadavateli*.

XI. Právní poměry smlouvy

Právní poměry této smlouvy uzavřené podle § 269 odst. 2 obchodního zákoníku se řídí dále *Finančním memorandem* ze dne 25. 1. 1996 a *Memorandem o porozumění* z 25. 1. 1996, které tvoří přílohu č. 1 a č. 2 a jsou nedílnou součástí této smlouvy.

XII. Závěrečná ustanovení

1. Tato smlouva nabývá platnosti dnem podpisu oběma smluvními stranami za podmínek Rámcové dohody a uzavírá se na dobu určitou do 31. 12. 1999.
2. Smlouva nabude účinnosti dnem, kdy ministerstvo ověří *zadavatelem* předložené cenové papíry v hodnotě jeho finanční spoluúčasti, orientačně uvedené v čl. I odst. 3 písm. a, a to ve výši upřesněné nabídky patrné ze závěrečné zprávy hodnotící komise. Pokud *zadavatel* tyto nepředloží do předložení návrhu smlouvy o dílo se *zhotovitelem* stavby na ministerstvo, nebo předloží cenové papíry, které nebudou způsobilé ověření jako zajištění závazku *zadavatele* na financování projektů a nebudou proto ministerstvem ve stejné lhůtě ověřeny, ministerstvo může bez dalšího od smlouvy odstoupit. Oznámení odstoupení od smlouvy má účinek dnem doručení, smlouva se od počátku ruší a žádná ze smluvních stran nebude nadále jí vázána.
3. Smluvní strany se dohodly, že pro jednání ve věcech technických a organizačních k zajištění realizace této smlouvy jmenují své zástupce, a to:
 - a) za ministerstvo : Ing. Jan Kubík, manažer projektu CBC PMU, Staroměstské nám. 6, Praha 1, tel. 02/24861325, 02/24861569, fax 02/ 24861324
 - b) za *zadavatele*: Mgr. František Frantál, předseda SLO, Obecní úřad Frymburk 78, 382 79 Frymburk, tel: 0337/ 95114, fax: 0337/ 95143
3. Smlouva se vyhotovuje ve čtyřech exemplářích, z nichž každá smluvní strana obdrží po dvou.
4. Veškeré změny a dodatky této smlouvy musí mít písemnou formu a po podpisu obou smluvních stran se stávají nedílnou součástí smlouvy.

V Praze, dne 20. 11. 1997
za ministerstvo

V Frymburku, dne 12. 8. 1997
za zadavatele

SDRUŽENÍ LIPENSKÝCH
OBČÍ
Výšší Brod, Loubolín, Lipo u. Ml., Píseň, Věteřín,
Frymburk, Černá v. Pst., Horní Planá, Nová Páč,
Obecní úřad Lipo u. Ml. 15000 Píseň 381 78
IČO - 18786002

7

Zdroj: projektová dokumentace

Příloha č. 30: Strabag – úseky

Členění stavby	Přehled správců
Úseky novostaveb	a uživatelů
Stavební objekt	
01 Nová Pec - Bělá	OÚ Nová Pec
02 Jenišov - Karlovy Dvory	MěÚ Horní Planá
03 Karlovy Dvory - Hůrka	MěÚ Horní Planá
04 Hůrka - Černá v Pošumaví	OÚ Černá v Pošumaví
05 Vřesná - Kemp	OÚ Frymburk
06 Kemp Vřesná - Frymburk	OÚ Frymburk
07 Kemp Modřín - zóna Lipno	OÚ Lipno nad Vltavou
08 Zóna Lipno - Lipno MK	OÚ Lipno nad Vltavou
09 Loučovice - Dům peč. služby	OÚ Loučovice
404 most č. 4 Hůrka	OÚ Černá v Pošumaví
406 most č. 6 Vřesná	OÚ Frymburk
Úseky oprav	
Stavební objekt	
101 Bělá - Hory - Pernek	OÚ Nová Pec MěÚ Horní Planá
102 Pernek - Maňava - H. Planá	MěÚ Horní Planá
103 Horní Planá - odbočka Jenišov	MěÚ Horní Planá
104 Karlovy Dvory - stezka vedena po stávající lesní cestě	MěÚ Horní Planá
105 Hůrka - průtah	MěÚ Horní Planá
106 Černá v Pošumaví - Slavkovice - Muckov	OÚ Černá v Pošumaví
107 Muckov - Milná	OÚ Černá v Pošumaví
108 Hrdoňov - Posudov	OÚ Frymburk
109 Kemp - Vřesná - průtah	OÚ Frymburk
110 Frymburk - úprava MK	OÚ Frymburk
111 Frymburk hráz - Slupečná	OÚ Frymburk OÚ Lipno nad Šumavou
112 Lipno nad Vlt. kemp - hráz	OÚ Lipno nad Vltavou
113 Lipno - Loučovice	OÚ Loučovice
114 Zastávka ČD Čertova stěna - turist. chodník	MěÚ Vyšší Brod

Zdroj: projektová dokumentace

Příloha č. 31: Ukázky stavby cyklostezky



Uživatelům cyklotrasy nabízí Šumava krásné přírodní scenérie



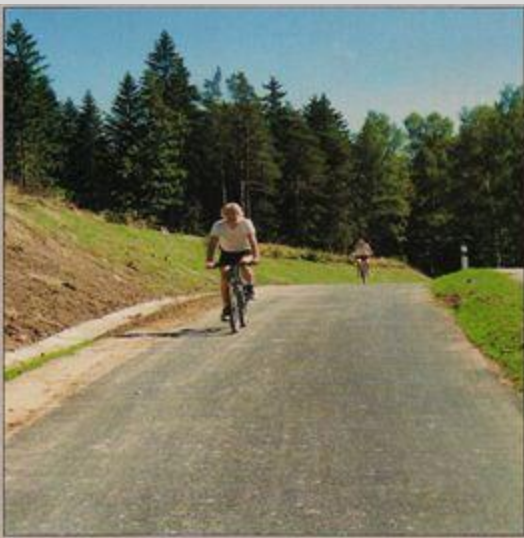
Jeden z úseků novostavby



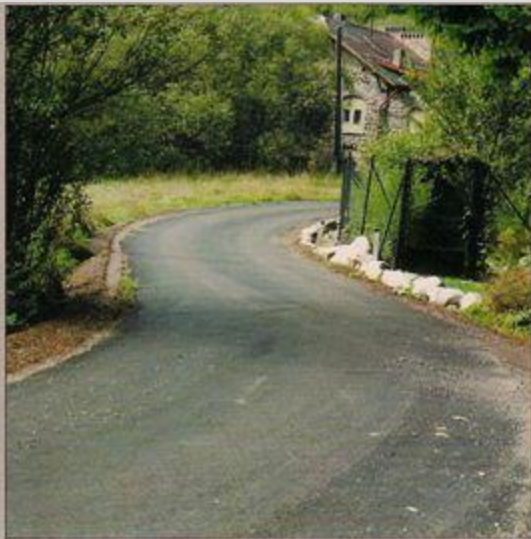
Dokončení cyklotrasy byla věnována náležitá péče



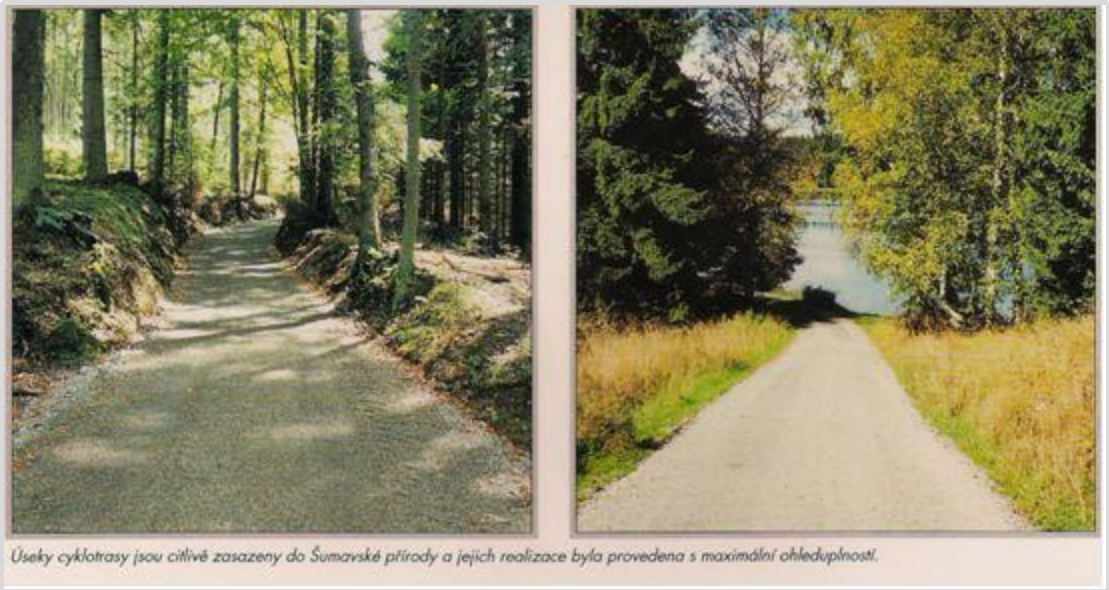
Projížďka nabízí návštěvníkům skutečnou relaxaci



Oddělení provozu cyklistů od ostatní dopravy zvyšuje jejich bezpečnost

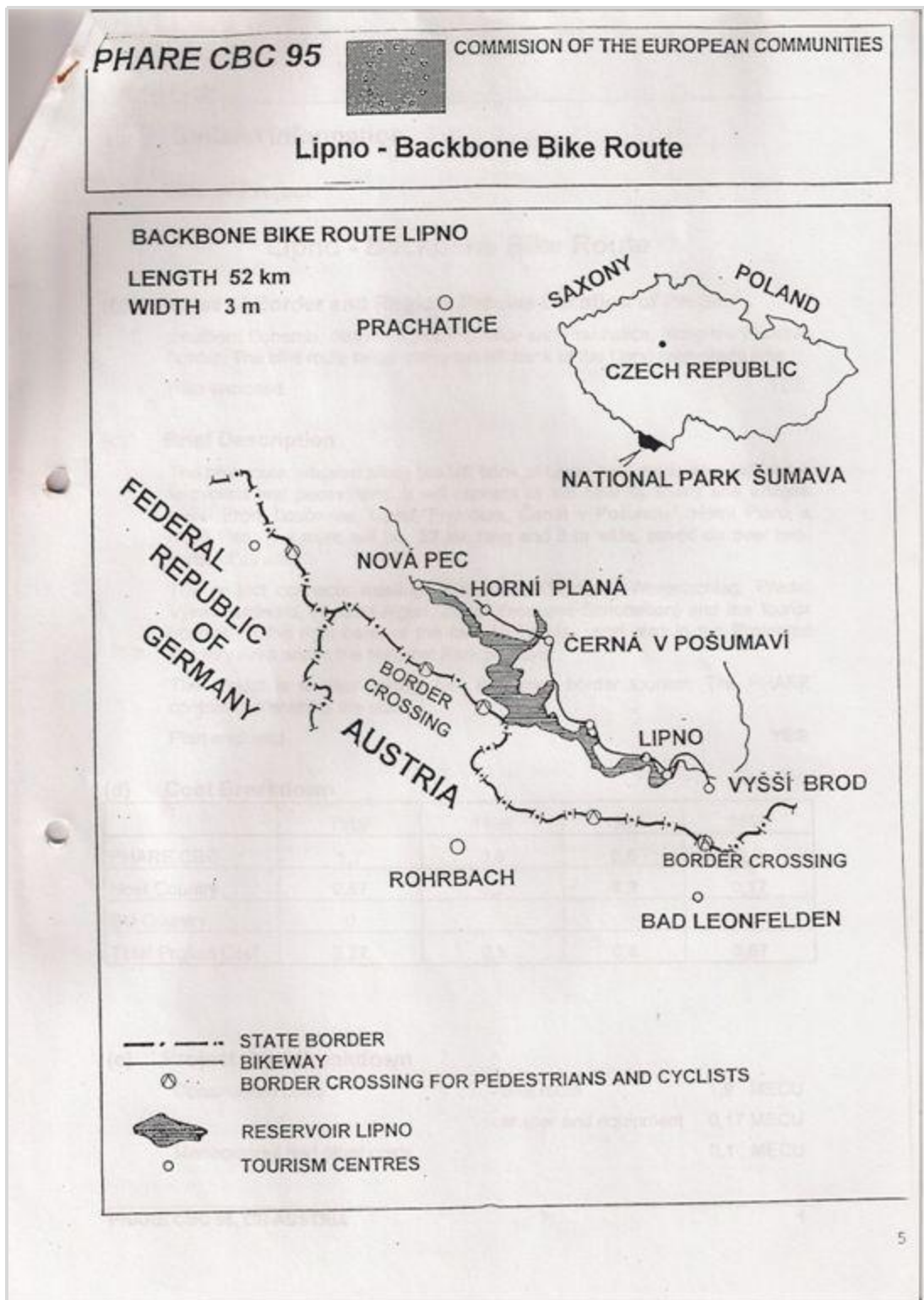


Cyklotrasa přibližuje návštěvníkům i historické objekty



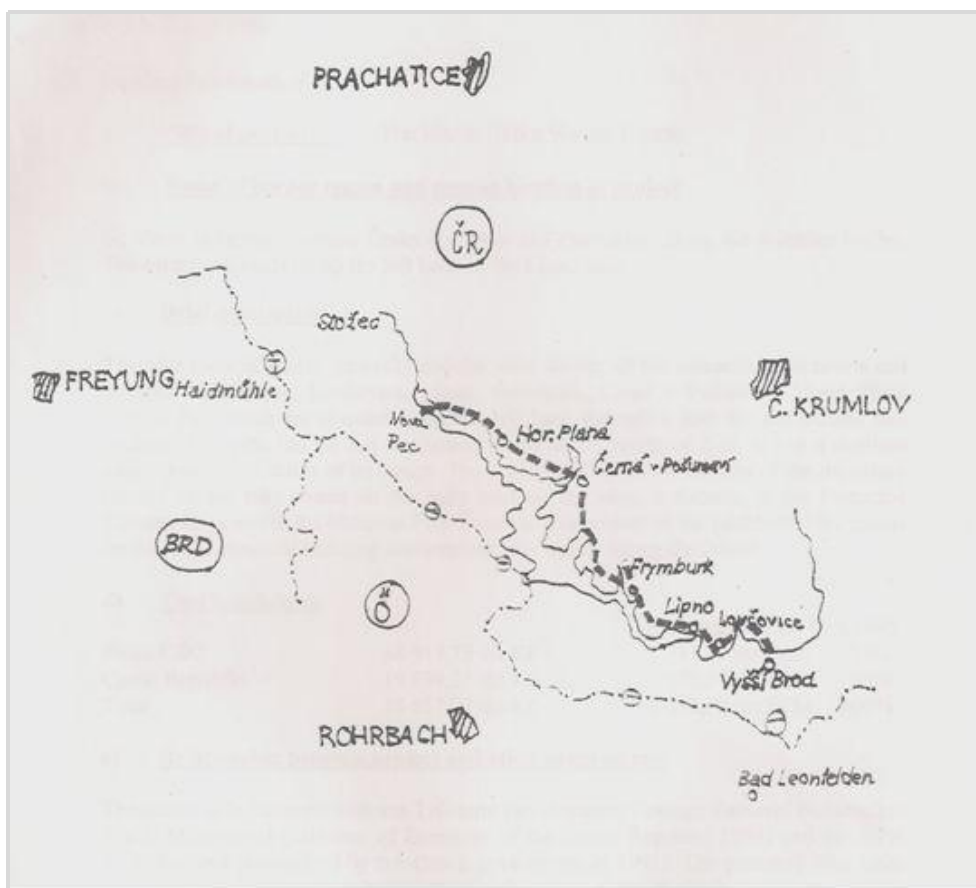
Zdroj: projektová dokumentace

Příloha č. 32a: Mapy cyklostezky



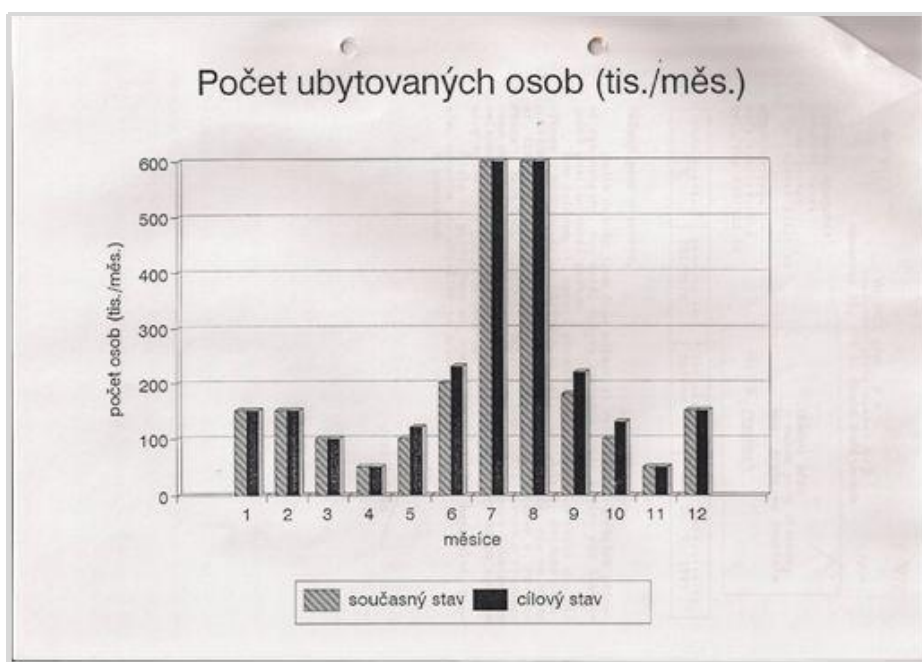
Zdroj: projektová dokumentace

Příloha č. 32b: Mapy cyklostezky



Zdroj: projektová dokumentace

Příloha č. 33: Počet ubytovaných osob



Zdroj: projektová dokumentace

Příloha č. 34: Dotazník pro návštěvníky mikroregionu Lipensko

Dobrý den, jmenuji se Kristina Štěrbová a jsem studentkou Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. V rámci své diplomové práce na téma Cykloturistika na Lipensku, jejíž účelem je monitorovat stav a možné změny týkající se cykloturistiky v tomto regionu, bych Vám ráda položila pár otázek týkajících se Vás a Vašich postřehů z pobytu v této oblasti. Můžete mi prosím věnovat několik minut času? Pokud dotazník vyplníte sami, odpovídejte zakroužkováním čísla té možnosti, která nejlépe vyjadřuje Vaši situaci nebo Váš názor. Zaručuji diskrétní zacházení s informacemi.

1. Jak se jmenuje trasa, po které jedete?

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| 1 Páteční cyklostezka | 3 Lipenská magistrála |
| 2 Šumavská stezka | 4 Schwarzenberská cesta |

2. Jak jste se o této trase dověděl(a)?

- | | |
|-------------------------|---|
| 1 Vlastní iniciativa | 4 Reklama: v rádiu, letáky v infocentrech, internet |
| 2 Sleduji dění na Lipně | 5 Jiná odpověď |
| 3 Doporučení od známých | |

3. Už jste tuto trasu někdy absolvoval(a), pokud ano, je vidět změna s odstupem času?

- 1 ne
- 2 ano, prostor pro komentář:

4. Shledáváte trasu upravenou? Stav povrchu?

- 1 ano
- 2 ne
- 3 nemám názor

5. Myslíte si, že trasa prochází atraktivní částí regionu? (kombinace přírody, obcí)

- 1 ano
- 2 ne

6. Líbí se Vám celková koncepce trasy? Z bodu A (Nová Pec) do bodu B (Vyšší Brod)?

- 1 ano
- 2 nemám názor
- 3 ne, prostor pro komentář:

7. Jak shledáváte jízdní řád autobusových spojů Cyklotrans?

- | | |
|---------------|---------------------------|
| 1 dostačující | 3 nemám názor |
| 2 jezdí málo | 4 co to je za společnost? |

8. Myslíte si, že je na trase dostatečné množství zastávek pro odpočinek? Dřevěné zastávky se stříškou a lavičkami?

- 1 ano
- 2 ne
- 3 nemám názor

9. Chtěli byste se o místní přírodě dovědět něco více? Zajímaly by Vás obrazové tabule se zvířít či ptactvem, která v okolí daného místa žije?

- 1 ano
- 2 ne
- 3 nevím

10. Líbily by se Vám informační tabule s historickými fotografiemi ve srovnání se skutečností a krátké informace k místu?

- 1 ano
- 2 ne
- 3 nevím

11. Myslíte si, že by se měly na trasu například k zastávkám pro odpočinek umístit odpadkové koše?

- 1 ano
- 2 určitě ano
- 3 ne
- 4 spíše ne

12. Dal/a by se trasa využít i k jiným sportům?

- 1 In-line brusle
- 2 V zimě běžky
- 3 Pěší turistika
- 4 Jiný nápad?

13. Napište svůj nápad, co by se mělo na trase změnit, napadla by vás nějaká inovace? Vadí vám snad něco na trase?

14. Myslíte si, že je Schwarzenberská cesta konkurencí?

- 1 ano
- 2 ne
- 3 každá je jiná

15. Máte povědomí o tom, kde jsou cykloservisy či cyklistické prodejny?

- 1 ano
- 2 ne
- 3 nemám názor

16. Jakou známkou byste ohodnotili trasu? (1 – nejlepší, 5 – nejhorší)

Hodnotím známkou:

17. Věková kategorie:

Respondent je:

- 1 do 25 let
- 2 26 až 34 let
- 3 35 až 49 let
- 4 50 až 59 let
- 5 60 a více let

18. Vzdělání:

- 1 základní
- 2 s maturitou, vyučen v oboru, včetně VOŠ
- 3 vysokoškolské

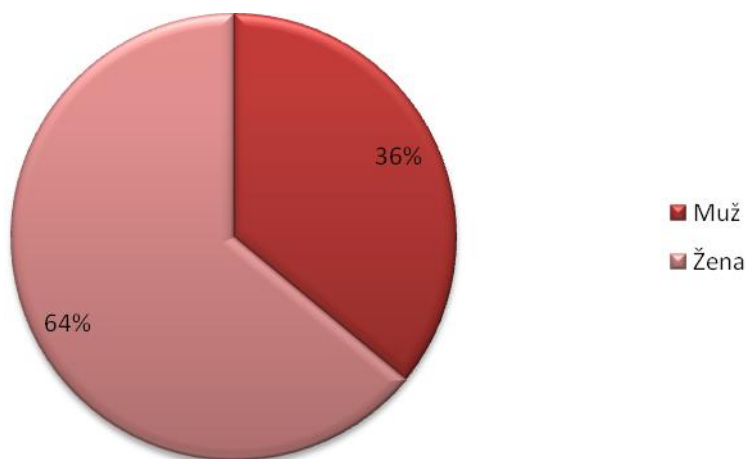
19.

- 1 muž
- 2 žena

Příloha č. 35: Vyhodnocení terénního šetření – německý dotazník

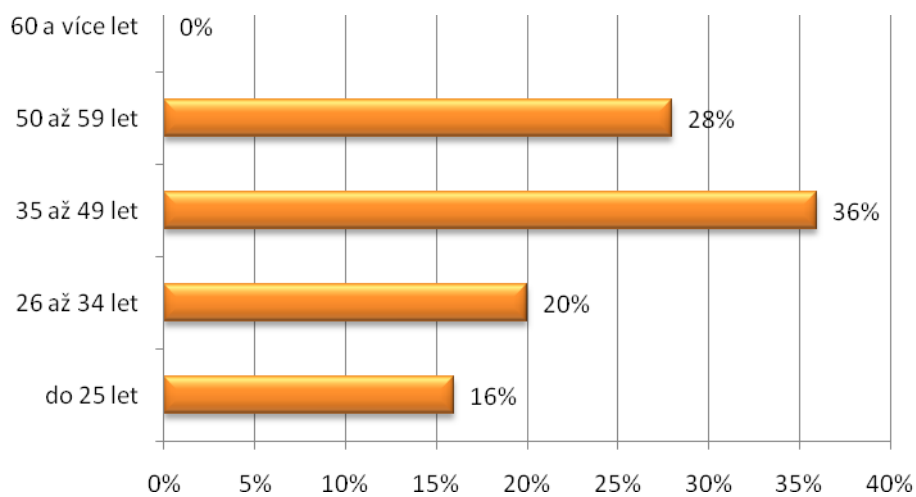
a) Demografické údaje

Pohlaví



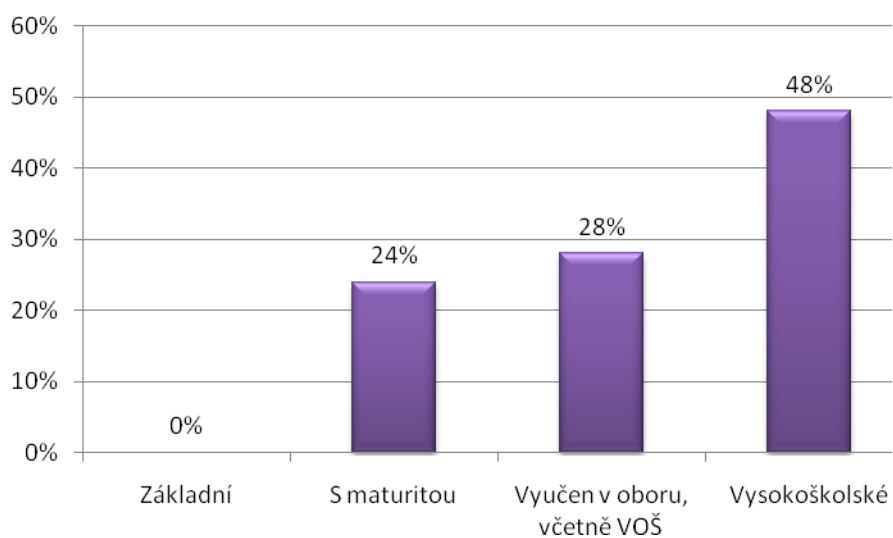
Zdroj: vlastní šetření

Věková kategorie



Zdroj: vlastní šetření

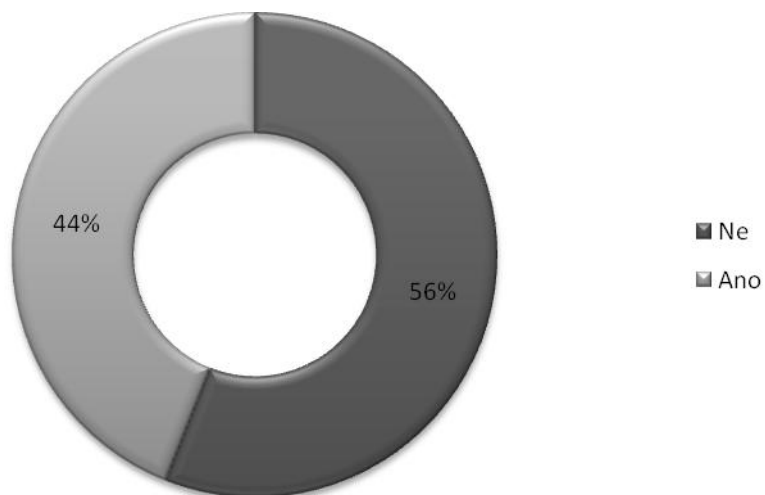
Vzdělání



Zdroj: vlastní šetření

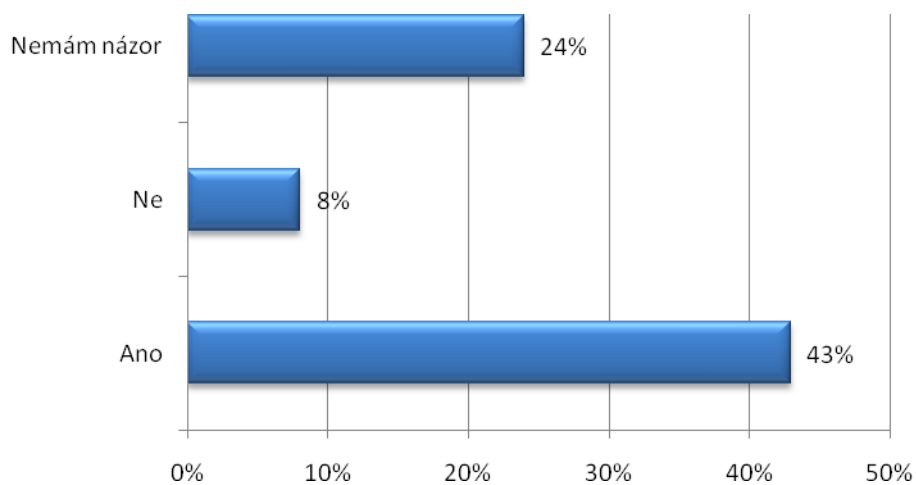
b) Stav Lipenské magistrály

Už jste tuto trasu někdy absolvoval(a), pokud ano, je vidět změna s odstupem času?



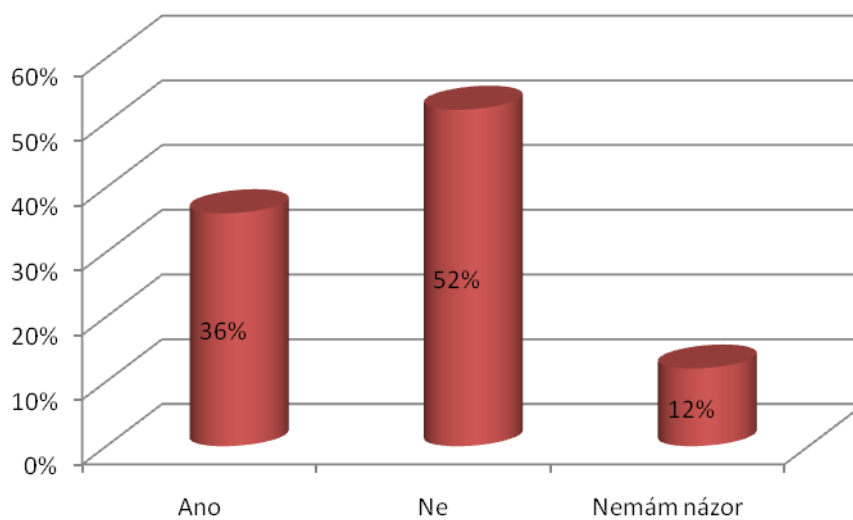
Zdroj: vlastní šetření

Upravenost trasy, stav povrchu



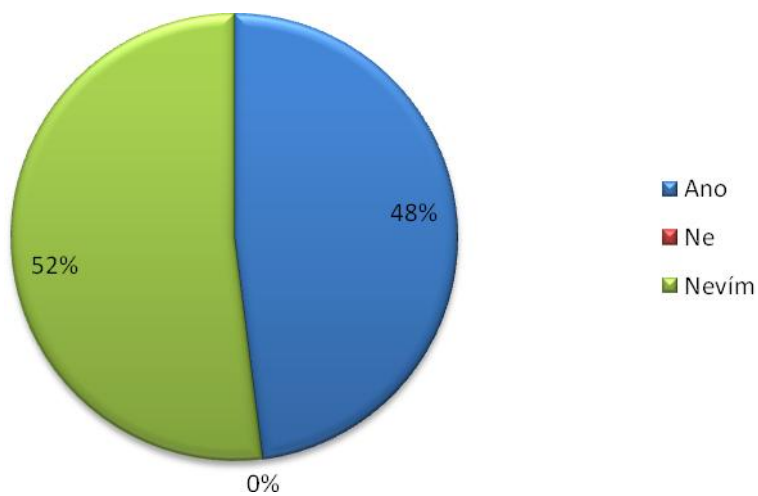
Zdroj: vlastní šetření

c) Vybavenost Lipenské magistrály Zastávky s přístřešky



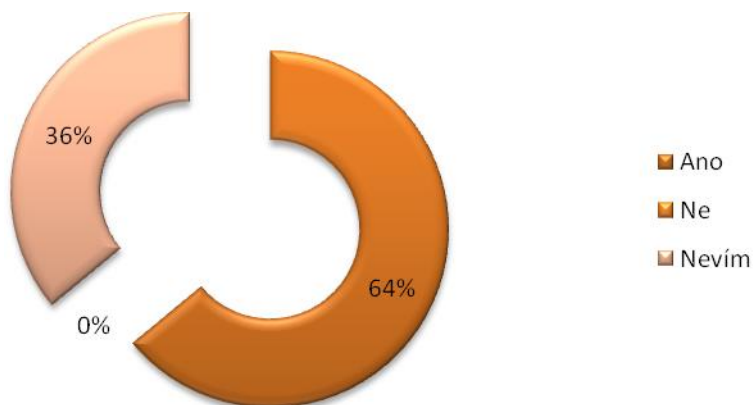
Zdroj: vlastní šetření

Obrazové tabule se zvěří a ptactvem



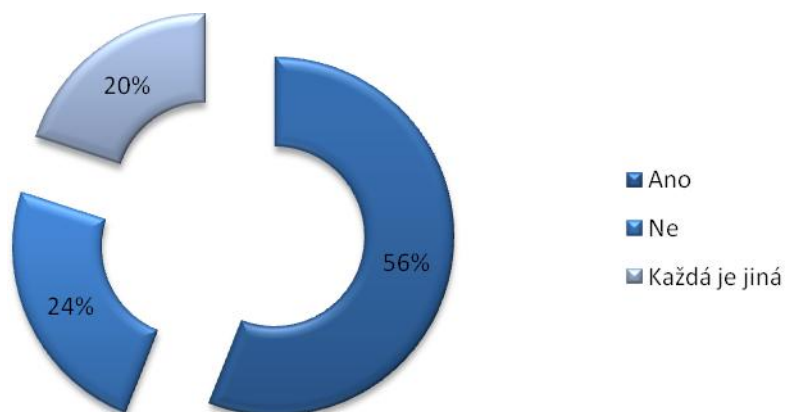
Zdroj: vlastní šetření

Informační tabule s historickými a současnými fotografiemi je dohodlivých míst na trase



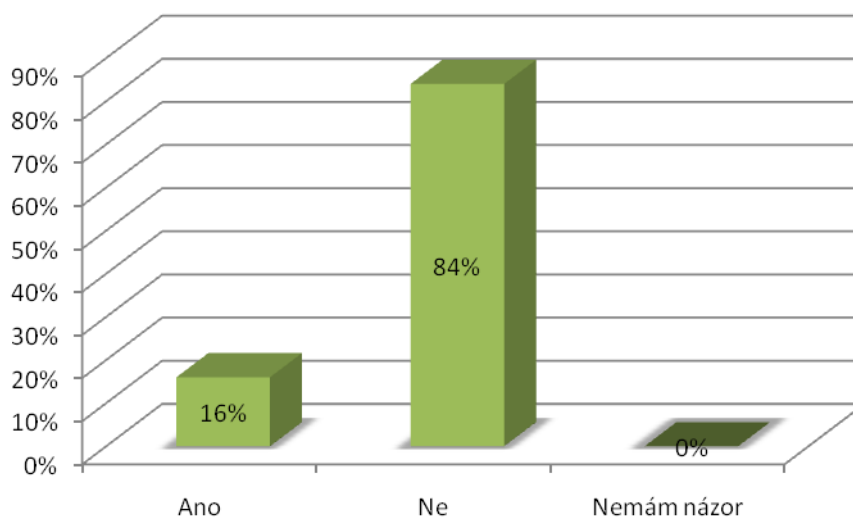
Zdroj: vlastní šetření

Schwarzenberská cesta



Zdroj: vlastní šetření

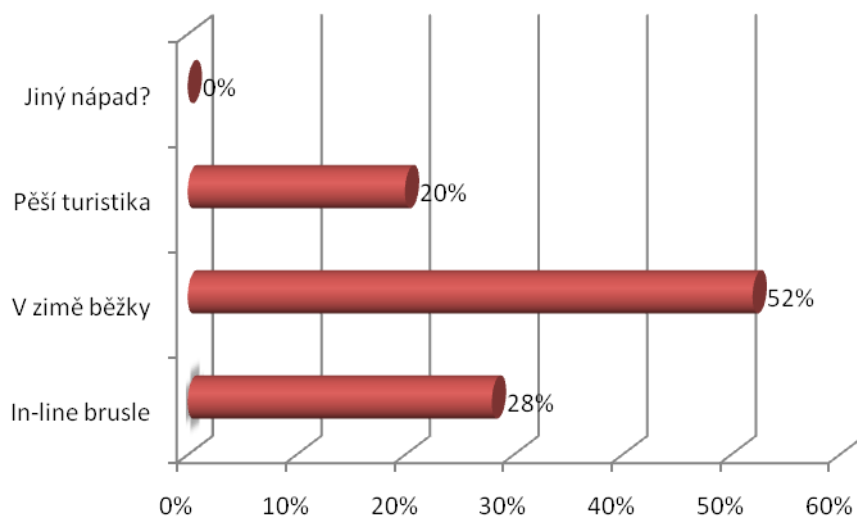
Cykloservisy a cykloprodejny



Zdroj: vlastní šetření

d) Využití cyklostezky i pro jiné účely

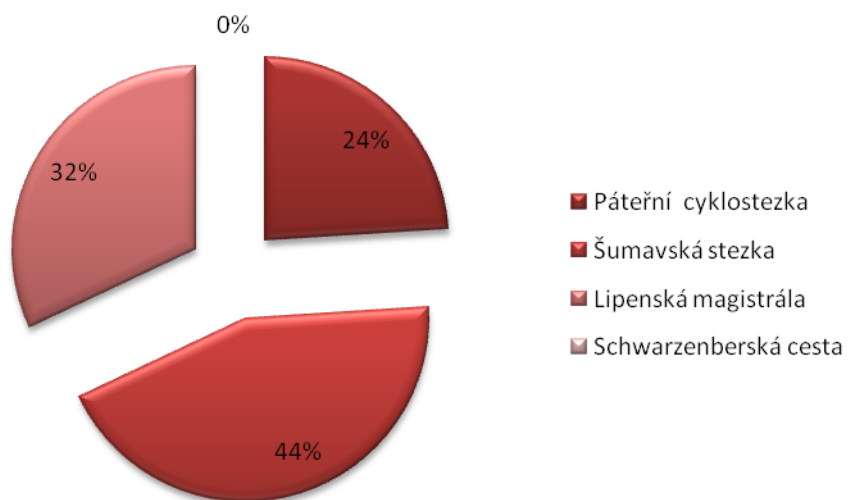
Využití cyklostezky i pro jiné účely



Zdroj: vlastní šetření

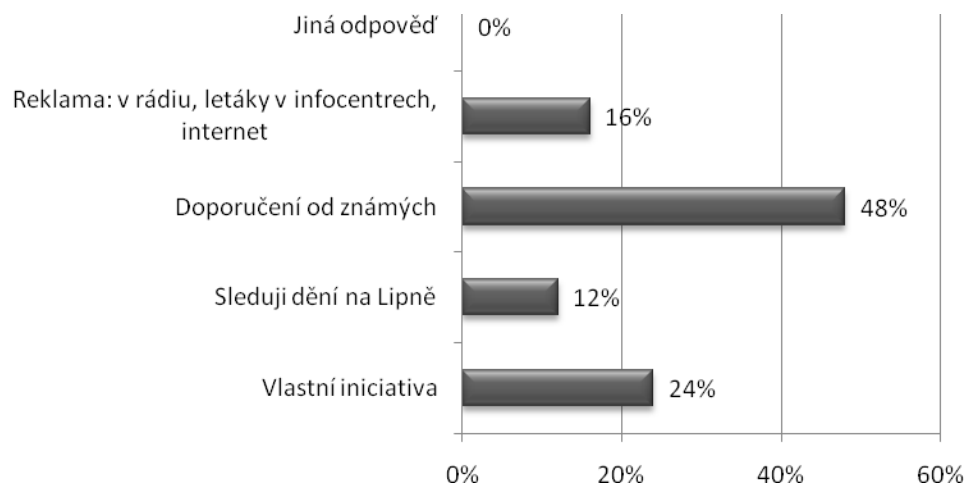
e) Lipenská magistrála

Jak se jmenuje trasa



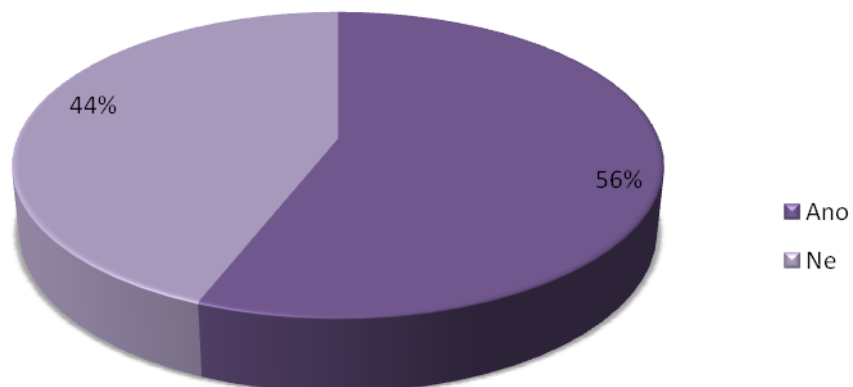
Zdroj: vlastní šetření

Zdroj informací



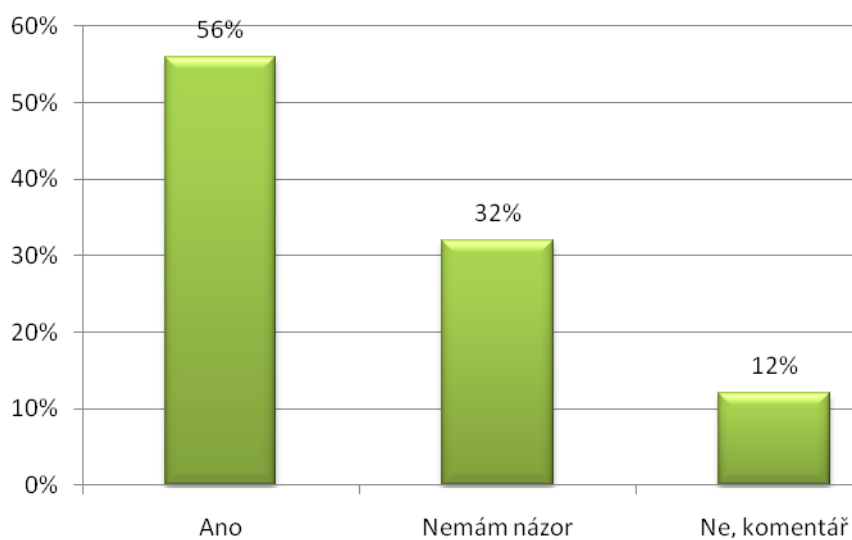
Zdroj: vlastní šetření

Atraktivita trasy



Zdroj: vlastní šetření

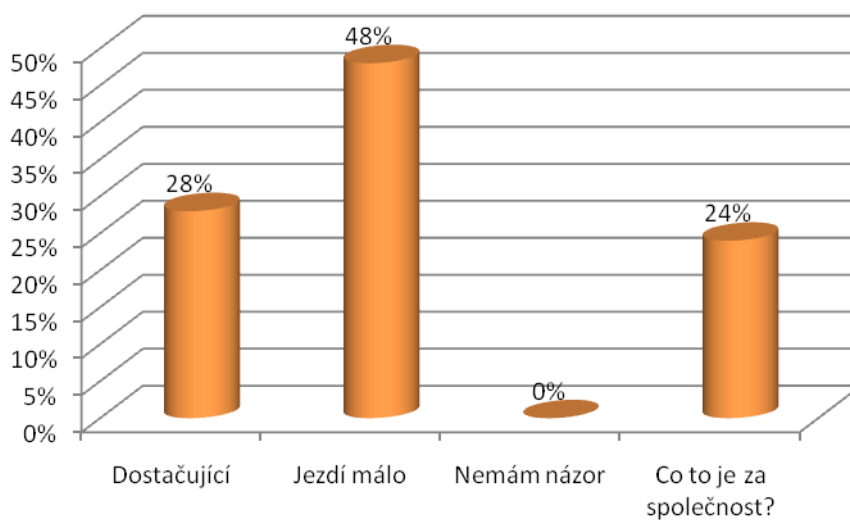
Koncepce trasy



Zdroj: vlastní šetření

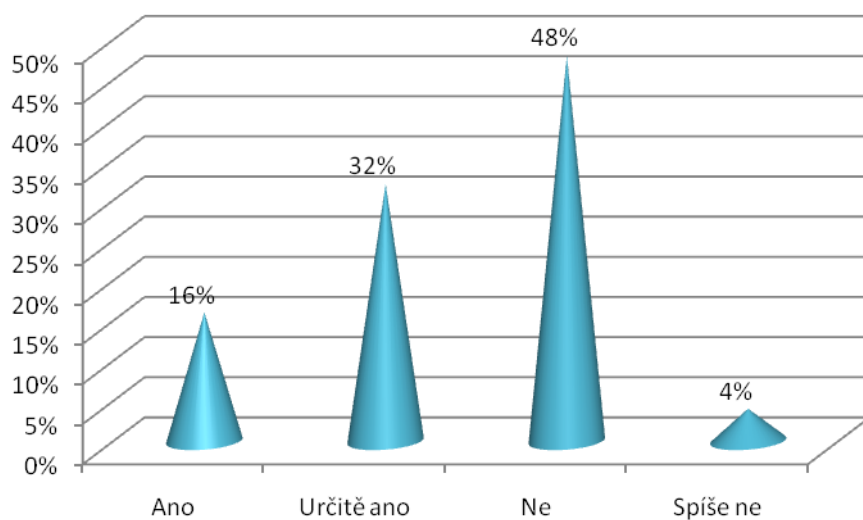
f) Ostatní otázky

Jízdní řád



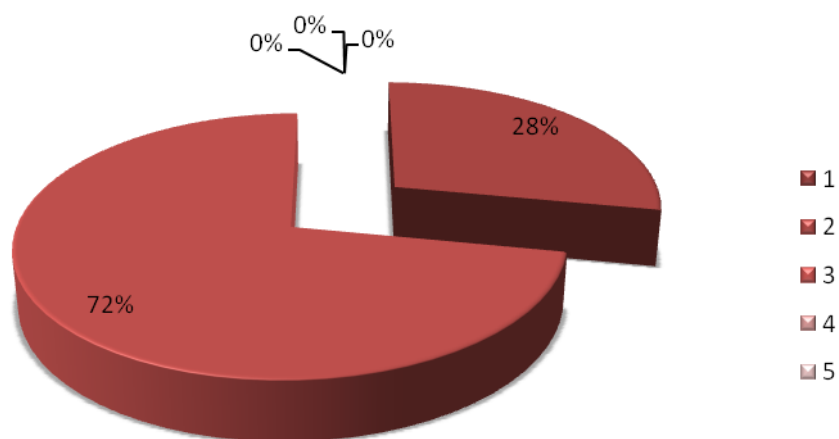
Zdroj: vlastní šetření

Odpadkové koše



Zdroj: vlastní šetření

Ohodnocení trasy známkovací stupnicí

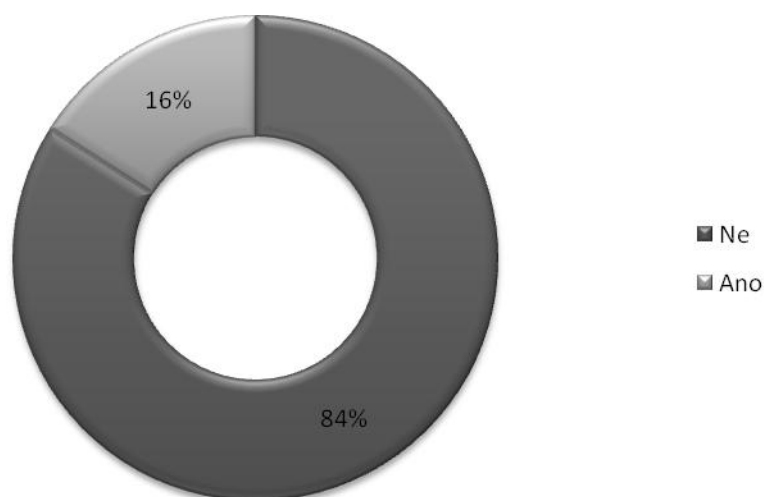


Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 36: Ostatní grafy

b) Stav Lipenské magistrály

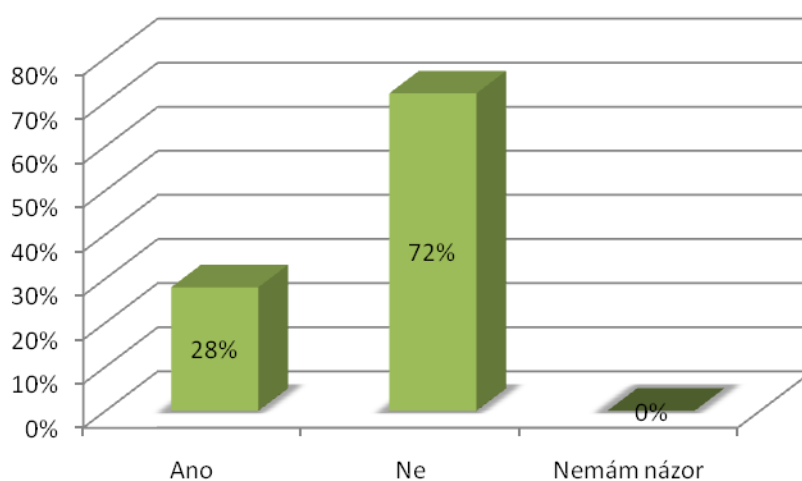
Už jste tuto trasu někdy absolvoval(a), pokud ano, je vidět změna s odstupem času?



Zdroj: vlastní šetření

c) Vybavenost Lipenské magistrály

Cykloservisy a cykloprodejny



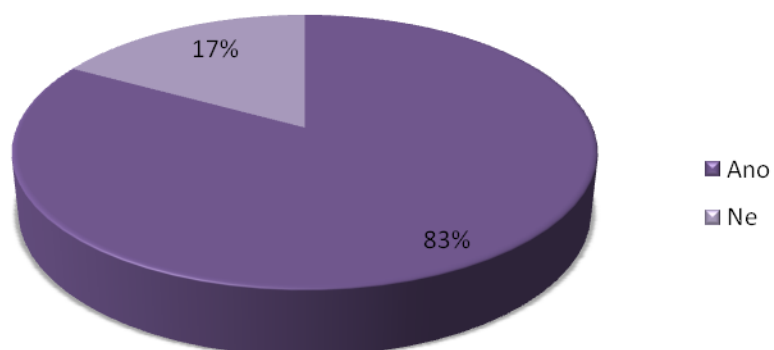
Zdroj: vlastní šetření

Na otázku, zda-li respondent ví, kde jsou cykloservisy a cykloprodejny odpovědělo 28 % dotázaných ano a 72 % využilo odpovědi ne.

Otázka 5.

e) Lipenská magistrála

Atraktivita trasy

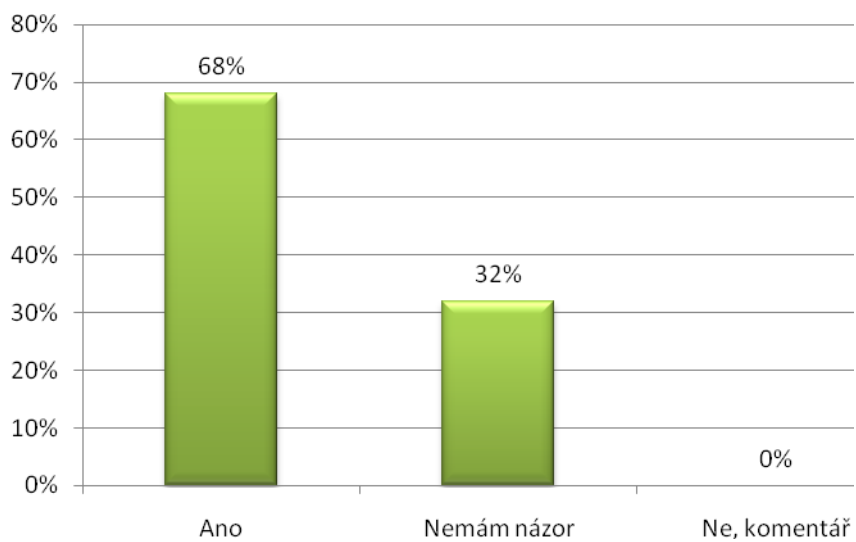


Zdroj: vlastní šetření

83 % respondentů se shodla, že trasa prochází atraktivní částí regionu a pouhých 17 % označilo odpověď opačnou.

e) Lipenská magistrála

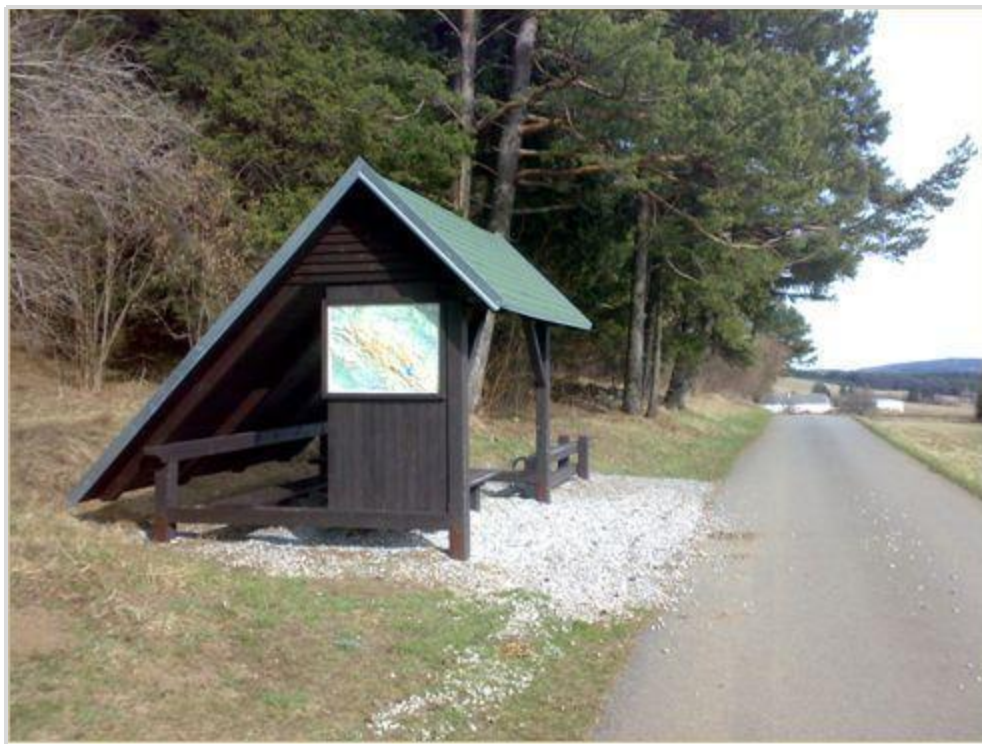
Koncepce trasy



Zdroj: vlastní šetření

68 % respondentů uvedlo, že se jim celková koncepce trasy líbí. 32 % pak neměla na koncepci trasy názor.

Příloha č. 37a: Zastávka pro odpočinek



Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 37b: Zastávka pro odpočinek



Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 37c: Zastávka pro odpočinek



Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 37d: Zastávka pro odpočinek



Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 37e: Zastávka pro odpočinek



Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 37f: Zastávka pro odpočinek



Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 37g: Zastávka pro odpočinek



Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 38: Zastávka pro odpočinek II



Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 39: Obrazová tabule



Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 40: Zaplavování obcí



Zdroj: www.frymburk.info, 27. 3. 2010

Příloha č. 41: Informační tabule



Zdroj: www.pontte.cz, 27. 3. 2010

Příloha č. 42: Mapa trasy



Zdroj: vlastní šetření

Příloha č. 43: Dřevěné žebřiny a hrazda



Zdroj: www.detske-pokoje.eu, 31. 3. 2010

Příloha č. 44: Vyčíslení finančních přínosů

Páteřová cyklotrasa Lipno – vyčíslení finančních přínosů

Propočet vychází pouze z přínosů z rozšíření obratu podnikatelů v regionu. Ostatní uváděné přínosy nejsou vyčíslovány a tvoří rezervu ekonomických úvah. Rovněž není uvažován efekt cyklostezkou stimulovaných reinvestic zisku a přímých nových investic ze strany soukromých podnikatelů.

Rozšíření obratu nastane především vlivem zvýšení návštěvnosti oblasti mimo dva hlavní letní měsíce, kdy nejsou místní kapacity plně využívány, a to rozšířením nabídky o aktivity, které nejsou vázány na samotnou vodní plochu Lipna. Vliv cyklostezky je ilustrován grafem, ve kterém je znázorněno průměrné rozložení návštěvnosti ubytovanými návštěvníky během roku a jeho ovlivnění výstavou cyklostezky. Pro neubytované návštěvníky platí obdobné rozložení přírůstku.

1. Přírůstek návštěvnosti ubytovaných návštěvníků uvažujeme pesimistickým odhadem 120. 000 osob ročně (viz graf). V tomto případě utratí návštěvník v místě denně průměrně 700 Kč.

2. Přírůstek návštěvnosti nebytovaných návštěvníků uvažujeme pesimistickým odhadem 70. 000 osob ročně. V tomto případě je denní obrat na návštěvníka průměrně 300 Kč.

Přírůstek obratu:

120. 000 x 700 Kč	84. 000. 000 Kč
70. 000 x 300 Kč	21. 000. 000 Kč
	<hr/>
	105. 000. 000 Kč
z toho průměrný zisk: 25 %	26. 250. 000 Kč
z toho průměrný odvod na daních: 30 %	7. 875. 000 Kč
z toho příjem obcí: 50 %	3. 937. 500 Kč

Místní poplatky: 10 Kč na ubytovanou osobu a den

120. 000 x 10 Kč	1. 200. 000 Kč
	<hr/>
Celkem příjmy obcí:	5. 137. 500 Kč
Náklady na údržbu: 1 % pořizovacích nákladů ročně	- 780. 000 Kč
	<hr/>
Výnos z cyklostezky pro obce ročně:	4. 357. 500 Kč

Výnos pro podnikatele je uvažován jako 80 % zisku po zdanění z přírůstku obratu vyvolaného cyklostezkou, t. j. ročně

80 % x 18. 375	14. 700. 000 Kč
Vyčíslovaný výnos z cyklostezky ročně celkem:	19. 057. 500 Kč

Míra výnosnosti investice:

Z pohledu finančních toků u investora je vnitřní výnosové procento (IRR) pro 25 let provozu stezky 2,8 %, čistá současná hodnota (NPV) při uvažované úrokové míře 10 % je záporná.

Z pohledu všech vyčíslovaných výnosů je (při stejné uvažované době provozu) IRR 24, 3 %, čistá současná hodnota je 86 mil. Kč (při úrokové míře 10 %).

Jedná se tedy o typickou infrastrukturní investici, která je velmi dobře návratná, avšak výnosy z ní směřují k velkému množství drobných investorů. Použití soukromého kapitálu nelze uvažovat právě pro vysokou míru externalit, které nelze nijak soustředit. Investice prostřednictvím obcí dosáhne relativně nejlepšího soustředění výnosů.