

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2011

Bc. Eva Hála Trejbalová

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: N6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

Diplomová práce

Dopravní služby v regionu Trhové Sviny

Vedoucí diplomové práce

Mgr. Vladimír Dvořák

Autor

Bc. Eva Hála Trejbalová

2011

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. Eva TREJBALOVÁ**

Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**

Studijní obor: **Obchodní podnikání**

Název tématu: **Dopravní služby v regionu Trhové Sviny**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Provedení analýzy dopravních služeb v regionu Trhové Sviny. Návrh produktové- ho balíčku - projekt cyklostezky.

Metodický postup:

1. Studium odborné literatury
2. Provedení situační analýzy a analýzy dopravních služeb
3. Marketingový výzkum
4. Zhodnocení situace a návrh opatření k zatraktivnější nabídce pro cestovní ruch
5. Příprava produktového balíčku zacíleného na cyklostezky

Rámcová osnova:

1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíl a metodika. 4. Analýza a syntéza poznatků. 5. Návrhy opatření. 6. Závěr. 7. Seznam literatury 8. 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.
Orieška, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis, 1999.
Pásková, M., Zelenka, J. *Cestovní ruchu výkladový slovník*. MMR, 2002.
Brinke, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999.
Mirvald, S. *Geografie dopravy*. Plzeň: ZU, 2000.

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 BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (26)
370 05 České Budějovice


Ing. Kamil Pícha, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 16. března 2009

Děkuji Mgr. Vladimíru Dvořákovi za vedení diplomové práce a také za jeho podporu, cenné rady, připomínky a inspiraci. Děkuji Ing. Ivaně Božákové z Městského úřadu v Trhových Svinech za ochotu a veškeré poskytnuté informace.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Dopravní služby v regionu Trhové Sviny vypracovala samostatně s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 sb. v plném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly, v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb., zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích 23.4.2011

Bc. Eva Hála Trejbalová

Abstrakt

Diplomová práce je zaměřena na provedení analýzy dopravních služeb v regionu Trhové Sviny. Na základě výsledků situační analýzy, analýzy dopravních služeb a terénního šetření došlo ke kompletnímu zhodnocení dopravních služeb a k navržení opatření k zatraktivnění regionu. V práci byly stanoveny dvě hypotézy, jejichž výsledek vyplývá z provedených analýz. První hypotéza byla potvrzena, druhá vyvrácena.

Z práce vyplynulo, že nečastějším způsobem dopravy v regionu je silniční, zejména cesta autem a autobusem. Region je též vyhledáván pro cykloturistiku a pěší turistiku. Hlavním nedostatkem regionu je úroveň silnic, která je místy až nebezpečná. Mohlo by také dojít k zvýšení úrovně zastávek pravidelné autobusové linky. Dalším návrhem je rozšíření pravidelných linek přepravujících kola o jeden pracovní den v sezóně.

V závěru práce byl vytvořen projekt zaměřený na cykloturistickou naučnou stezku. Projekt vychází z poznatků předcházejících analýz a šetření. Tento projekt se opírá, resp. spojuje přírodní, technické a historické zajímavosti regionu.

Klíčová slova

Cestovní ruch, doprava, dopravní služby, cykloturistika, cyklotrasa, naučná stezka, Trhové Sviny, analýza, správní obvod obce s rozšířenou působností, atraktivita cestovního ruchu, silnice, projekt.

Obsah

1	Úvod	9
2	Literární rešerše	11
2.1	Cestovní ruch	11
2.1.1	Typologie cestovního ruchu	13
2.1.2	Subjekt cestovního ruchu	14
2.1.3	Domácí cestovní ruch.....	15
2.1.4	Zahraniční cestovní ruch	15
2.1.5	Objekt cestovního ruchu.....	16
2.1.6	Produkt cestovního ruchu	16
2.1.7	Destinace cestovního ruchu	16
2.2	Region.....	17
2.2.1	Turistický region.....	17
2.2.2	Turistické oblasti.....	18
2.3	Služby	18
2.3.1	Všeobecné znaky služeb.....	19
2.3.2	Speciální znaky služeb cestovního ruchu	19
2.3.3	Klasifikace služeb	19
2.4	Doprava	20
2.4.1	Dopravní služby	20
2.4.2	Doprava	21
2.4.3	Způsoby dopravy.....	22
2.4.4	Charakter produktu dopravy	22
2.4.5	Trh dopravy	22
2.4.6	Dopravní prostředky.....	23
2.4.7	Dopravce.....	23
2.4.8	Dopravní cesty	23
2.4.9	Dopravní cenina	24
2.4.10	Dopravní zařízení.....	24
2.4.11	Komunikace	24
2.4.12	Dopravní linka	25
2.4.13	Dopravní (komunikační) body.....	25
2.4.14	Dopravní (komunikační) uzel	25
2.4.15	Česká verze evropské normy EN 13809:2003.....	25
2.4.16	Pozemní komunikace	26
2.4.17	Cyklotrasa.....	27
2.4.18	Cyklostezka.....	27
2.4.19	Cykloturistika.....	28
2.5	Marketing.....	28
2.5.1	Marketing management	29
2.5.2	Marketing v destinaci cestovního ruchu.....	29
2.5.3	Management destinace cestovního ruchu	29
2.5.4	Marketing destinace cestovního ruchu	29
2.5.5	Marketingový výzkum	29
2.5.6	Typy marketingového výzkumu	30

2.5.7	Metody sběru dat.....	30
2.5.8	Dotazníkové šetření.....	31
2.5.9	Marketingový mix.....	31
2.5.9.1	Product - Produkt.....	31
2.5.9.2	Price.....	31
2.5.9.3	Place.....	32
2.5.9.4	Promotion.....	32
2.5.9.5	People.....	32
2.5.9.6	Packaging.....	32
2.5.9.7	Programming.....	33
2.5.9.8	Partnership.....	33
2.5.10	Marketingová strategie.....	33
2.5.11	Společnost destinačního managementu.....	33
2.5.12	Spolupráce v rámci destinace.....	34
2.6	Konkurence.....	34
2.6.1	Konkurence v dopravě.....	35
2.7	NUTS.....	35
2.7.1	Regionální operační program NUTS II Jihozápad.....	35
2.7.2	Evropský fond pro regionální rozvoj.....	36
3	Cíle a metodika.....	38
3.1.1	Hlavní cíl.....	38
3.1.2	Vedlejší cíl.....	38
3.2	Pracovní hypotézy.....	38
3.3	Metodika.....	39
3.3.1	Analytická část.....	39
3.3.2	Syntetická část.....	40
3.3.3	Aplikační část.....	40
4	Situační analýza.....	41
4.1	Rajonizace České republiky z hlediska cestovního ruchu.....	41
4.2	Územní členění České republiky.....	41
4.3	Členění České republiky na turistické regiony a turistické oblasti.....	43
4.3.1	Turistické regiony České republiky.....	43
4.3.2	Turistické oblasti České republiky.....	44
4.4	Kulturně – historické vymezení.....	45
4.4.1	Historie oblasti.....	45
4.4.1.1	Trhové Sviny.....	45
4.4.1.2	Nové Hrady.....	45
4.4.1.3	Borovany.....	46
4.4.2	Historické památky.....	46
4.4.3	Kultura.....	48
4.5	Přírodní památky.....	49
4.6	Geografické vymezení.....	50
4.7	Administrativní vymezení obcí.....	53
4.8	Demografické vymezení.....	56
5	STEP analýza.....	59
5.1	Sociální (společenské) faktory.....	59

5.2	Technické (Technicko – Technologické) faktory	60
5.3	Ekonomické faktory	60
5.4	Politicko – právní faktory	61
6	Analýza poptávky po destinaci.....	63
7	Analýza konkurenceschopnosti destinace.....	64
8	Analýza dopravní služeb	66
8.1	Služby železniční (drážní) dopravy.....	66
8.1.1	Vlaky na trati č. 199	66
8.1.2	Zastávky na trati č. 199 – Česká republika.....	67
8.1.3	Jednotlivé železniční stanice ve SO ORP TS	67
8.1.4	Služby poskytované na trati č. 199	69
8.1.5	Přepravní podmínky	69
8.1.6	Jízdní řád	70
8.1.7	Jízdné.....	70
8.2	Služby letecké dopravy.....	71
8.3	Služby silniční dopravy	71
8.3.1	Vybavenost	71
8.3.1.1	Pozemní komunikace	71
8.3.1.2	Dopravní prostředky.....	73
8.3.2	Služby v silniční dopravě	74
8.3.2.1	Služby pravidelné autobusové dopravy.....	74
8.3.2.2	Služby nepravidelné autobusové přepravy	77
8.3.3	Přepravní podmínky	77
8.3.4	Jízdní řád	78
8.3.5	Jízdné.....	78
8.3.5.1	Individuální doprava osobní automobily.....	80
8.3.6	Cyklotrasy.....	81
8.3.6.1	Cyklotrasy procházející zkoumaným regionem	81
8.3.6.2	Naučné cyklotrasy.....	83
8.3.6.3	Jihočeská Greenway Rožmberského dědictví	85
8.3.6.4	Značení cyklotras	86
8.3.6.5	Opravy kol	88
8.3.6.6	Půjčovny kol	88
8.3.7	Cyklotrans.....	88
8.4	Služby vodní dopravy.....	90
8.5	Služby ostatní dopravy	90
8.5.1	Turistické trasy.....	91
8.5.1.1	Naučné trasy	91
8.5.1.2	Značení tras.....	92
9	Terénní šetření.....	94
9.1	Hodnocení dopravních služeb.....	94
9.2	Hodnocení služeb pro cykloturistiku.....	98
9.3	Profil respondenta	104
9.4	Shrnutí	104
10	Návrhy opatření.....	105
11	Projekt cykloturistické naučné stezky	108

11.1	Cykloturistická naučná stezka „Krajem Trhosvinenska do Žižkova rodiště“	108
11.1.1	Základní informace	109
11.1.2	Podrobný popis cykloturistické naučné stezky	110
11.1.3	Významná místa naučné cyklotrasy	112
11.1.4	Značení	113
11.1.5	Služby využitelné v rámci cykloturistické naučné stezky	114
11.1.5.1	Dopravní služby	114
11.1.5.2	Ostatní služby	114
11.1.6	Potřebné vybavení cykloturistické naučné stezky	115
11.1.7	Obsah informačních tabulí	116
11.1.8	Vliv na životní prostředí	116
11.1.9	Přínos regionu	116
11.1.10	Cílová skupina	116
11.1.11	Rozpočet projektu	117
11.1.12	Financování	118
11.1.12.1	Struktura zdrojů financování projektu:	119
11.1.13	Propagace	119
12	Závěr	120
13	Summary	122
14	Seznam použité literatury	123
15	Seznam tabulek, grafů a obrázků	127
15.1	Obrázky	127
15.2	Grafy	127
15.3	Tabulky	128
16	Přílohy	129

1 Úvod

Cestovní ruch hraje významnou roli v národním hospodářství. Podle informací agentury Czechtourism (dostupné na <http://www.czechtourism.cz/vyzkum/aktualni-informace/>, 23.3.2011) příjmy České republiky z mezinárodního cestovního ruchu dosáhly v roce 2010 celkem 127,4 miliardy korun, což bylo o 4,9 miliardy více než v roce 2009. Příjmy státu ze zahraničního cestovního ruchu se zvýšily díky rostoucí poptávce zahraničních turistů. Těch v loňském roce přijelo do České republiky celkem 6,3 milionu, což bylo o pět procent více než v roce 2009. Významně přibylo například turistů z Ruska či USA. Je vidno, že cestovní ruch se významně podílí na tvorbě HDP. Podle údajů Českého statistického úřadu (dostupných na http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/tsa_hlavni_ukazatele_narodniho_hospodarstvi_a_cestovniho_ruchu_v_cr, 23.3.2011) tvoří podíl cestovního ruchu na hrubém domácím produktu za rok 2009 2,9 %. Oproti předchozím rokům je trend spíše klesající.

Doprava patří k významným ukazatelům, přispívajícím k atraktivitě daného místa. Hustá a kvalitní dopravní síť je předpokladem pro dostupnost nejen atraktivit cestovního ruchu. S rozšiřující se dopravní infrastrukturou roste i mobilita společnosti. Kvalitní dopravní infrastruktura může mít vliv na zvýšení poptávky po daném regionu z hlediska cestovního ruchu a přilákat účastníky cestovního ruchu do daného regionu. Proto je důležité, aby byl region nejen zajímavý, ale i dobře dostupný. Dopravní služby patří k základním službám cestovního ruchu, jejichž existence v požadované kvalitě je nezbytnou nutností, jež nabývá na významu.

Oblast Trhosvinenska může nabídnout bohaté přírodní, historické i kulturní zajímavosti. Tento region je také vyhledáván pro cykloturistiku a pěší turistiku. Proto je nezbytně nutné, aby byl dobře dostupný a z hlediska dopravních služeb pro uživatele vyhovující.

Z výše zmíněného vyplývá, že hlavním cílem diplomové práce je prostřednictvím analýzy dopravních služeb zjistit, zda existence dopravních služeb v současném stavu je pro jejich uživatele dostačující, popř. vyhovující.

Region nabízí mnoho zajímavostí, proto je třeba odstranit nedostatky, jež na něj vrhají negativní světlo.

2 Literární rešerše

2.1 Cestovní ruch

V první řadě je třeba se zaměřit na vysvětlení pojmu cestovní ruch. Níže je uvedeno několik autorů, jež tento pojem vysvětlují ve svých publikacích.

Cestovní ruch je významný společensko-ekonomický fenomén, jak z pohledu jednotlivce, tak i společnosti. Cestovní ruch, podle Heskové a kol. (2006:9), 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. Kromě primární nabídky, tj. přírodních a kulturně-historických podmínek, vyžaduje i možnost svobodného pohybu obyvatelstva, přiměřený disponibilní fond volného času, volnou kupní sílu na uspokojování méně zbytných potřeb. Do této skupiny se zahrnují i potřeby spojené s uspokojováním účasti na cestovním ruch. Nezbytná je i výstavba a provoz dopravních, ubytovacích, stravovacích, sportovně-rekreačních, zábavních a dalších zařízení cestovního ruchu.

Nejen Hesková a kol. (2006), ale i další autoři vysvětlují pojem „cestovní ruch“. Uvedme si následující příklady. Jedním z dalších autorů je Királ'ová (2003:9). Ta zejména poukazuje na to, že cestovní ruch je jedním z největších a nejrychleji se rozvíjejících průmyslů světa. Má vliv nejen na zaměstnanost, tvorbu hrubého domácího produktu a vytváření devizových rezerv, ale i vliv na záchranu kulturních, uměleckých a historických památek. Cestovní ruch také zvyšuje vzdělanostní úroveň obyvatelstva. Királ'ová (2003:9) dále upozorňuje, že cestovní ruch v ekonomice státu závisí zčásti na velikosti volného domácího, i na průniku zahraničního kapitálu. Pokud jde o rozhodování o vhodnosti daného území pro cestovní ruch, musíme ho podložit kvalitním průzkumem a informacemi. Je nutné ještě zmínit jeden dodatek. Királ'ová (2003:9) upozorňuje, že je krátkozraké tvrdit, že rozvoj cestovního ruchu a příliv návštěvníků mají jen pozitivní vliv na ekonomiku, a nebrat v úvahu jeho možný

negativní vliv na přírodní prostředí, na supra a infrastrukturu apod. V této souvislosti je nutná určitá regulace rozvoje cestovního ruchu tak, aby byl dlouhodobě udržitelným.

V roce 1991 Světová organizace cestovního ruchu (UNWTO) organizovala mezinárodní konferenci o statistice cestovního ruchu v kanadském městě Ottawa. Její účastníci přijali návrh, že cestovním ruchem se rozumí „činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa ležícího mimo její běžné prostředí (místo bydliště), a to na dobu kratší než je stanovená, přičemž hlavní účel této cesty je jiný než výkon výdělečné činnosti v navštíveném místě“. Je nutné vysvětlit také pojem „doba stanovená“. Obdobně definici uvádí i Foret (2001), jež se na konferenci odkazuje. Pokud budeme tento pojem spojovat s mezinárodním cestovním ruchem, tak budeme rozumět jeden rok. U domácího cestovního ruchu pak šest měsíců. Pokud je v definici uvedena přechodná činnost, není tato činnost založená na trvalém nebo přechodném pracovním poměru. To však nevylučuje služební, obchodní a podobné cesty s pracovní motivací hrazené z titulu pracovního poměru u zaměstnavatele v místě bydliště anebo firmy. Co však tato definice podle Heskové a kol. (2006:11) vylučuje z cestovního ruchu, je cestování v rámci místa trvalého bydliště, pravidelné cesty do zahraničí či dočasné přestěhování se za prací a dlouhodobou migraci.

Zjednodušenou verzi toho, jež je výše napsáno najdeme v České technické normě ČSN EN 13809, resp. v české verzi evropské normy EN 13809:2003. Cestování a Cestovní ruch je zde prezentován jako činnost lidí, kteří cestují na místa mimo své běžné prostředí a/nebo zde pobývají za účelem zábavy, pracovní nebo z jiných důvodů. Ještě jeden pojem je vhodné zmínit, a to udržitelný cestovní ruch. Podle této normy je si lze pod tímto pojmem představit koncepci rozvoje a plánování cestovního ruchu navrženou tak, aby chránila všechny aspekty životního prostředí a současně brala ohled na život místních obyvatel.

Jedním z dalších autorů, jež zmiňuje pojem cestovního ruchu ve své publikaci je Oriška (1999:5). Cestovním ruchem rozumí soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestou a pobytem osob mimo místo trvalého

bydliště, zpravidla ve volném čase, za účelem zotavení, poznání, společenského kontaktu, kulturního a sportovního vyžití, lázeňského léčení a pracovních cest. Značnou část těchto potřeb lze uspokojit i mimo rámec cestovního ruchu, ale právě účast na cestovním ruchu představuje vyšší stupeň jejich uspokojení. Z výše uvedeného vyplývá, že potřeba je pocit nedostatku něčeho, co je pro život člověka důležité a nezbytné a co ho nutí k určitému chování. Potřeby však nevznikají jako stav ve vědomí, ale dostávají se do vědomí jako odraz pocitu, že člověk považuje něco za potřebné pro svůj život. Potřeby jsou historickou kategorií a jsou vymezovány a formovány vývojem společnosti, tradicemi, etickými i právními normami.

Další definování cestovního ruchu uvádí Horner, Swarbrooke (2003:53). Lze jej použít i jako shrnutí důležitých bodů definic. Obecně se cestovní ruch definuje jako krátkodobý přesun lidí na jiná místa, než jsou místa jejich obvyklého pobytu, za účelem pro ně příjemných činností.

Trochu odlišnou definici cestovního ruchu demonstruje Pásková, Zelenka (2002:45). Podle nich cestovní ruch znamená komplexní souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu, resp. souhrn procesů budování a provozování zařízení se službami pro účastníky cestovního ruchu včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch, souhrn politických a veřejně – správních aktivit a reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity. V této definici autoři speciálně upozorňují i na důležitost osob, které tyto služby nabízejí.

2.1.1 Typologie cestovního ruchu

Existuje mnoho typologií cestovního ruchu. V diplomové práci je čerpáno z Heskové a kol. (2006:21-22). Cestovní ruch se v praxi projevuje v různých formách a druzích. Pokud budeme hovořit o formách cestovního ruchu, posuzujeme cestovní ruch z hlediska příčin, které ho ovlivňují a důsledků, které přináší. Cestovní ruch je pak rozdělen z různých hledisek, např. z geografického hlediska, podle počtu účastníků, podle délky účasti, ale i například ze sociálního hlediska apod. Druh cestovního ruchu je ovlivněn motivací účasti na cestovním ruchu. Hesková a kol. (2006:21) uvádí druhy

cestovního ruchu takto: rekreační, sportovní, dobrodružný, myslivecký a rybářský, náboženský, lázeňský, zdravotní, obchodní, kongresový, stimulační. Pro srovnání, Foret (2001:17) uvádí následující druhy cestovního ruchu: rekreační, kulturně-poznávací, náboženský, vzdělávací, společenský, zdravotní, sportovní, poznávání přírody, včetně ekoturistiky, dobrodružný, profesní, politický, nákupní, specifický. Tato kapitola se neustále vyvíjí a s novými objevy a možnostmi roste i počet forem a druhů cestovního ruchu.

2.1.2 Subjekt cestovního ruchu

Je nezbytné uvést pojmy související s cestovním ruchem jako systémem. Subjekt cestovního ruchu podle Heskové a kol. (2006:13) reprezentuje účastník cestovního ruchu. Z ekonomického hlediska je jím každý, kdo uspokojuje svoje potřeby spotřebou statků cestovního ruchu v době cestování a pobytu mimo místo trvalého bydliště a obvykle ve volném čase. Je tedy nositelem poptávky a spotřebitelem produktu cestovního ruchu. Stálým obyvatelem, tzv. rezidentem v domácím cestovním ruchu je osoba, která žije alespoň šest po sobě následujících měsíců v jiném místě před příchodem do jiného místa na kratší dobu než šest měsíců. U zahraničního cestovního ruchu je to osoba, která žije alespoň rok v jiné zemi před příchodem do jiné země na dobu kratší než jeden rok. Účastníkem se tedy ze statistického hlediska rozumí cestující označený jako návštěvník, turista nebo výletník. Podle závěrů mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu (Ottawa, 1991) se struktura cestujících rozděluje na cestující, jež se do statistiky cestovního ruchu zahrnují a ti, jež se do ní nezahrnují (např. místní cestující, dočasní imigranti, tranzitní cestující atd.). Ti, kteří se do statistiky zahrnují, se dále dělí na stálé obyvatele a na návštěvníky. Návštěvníky (osoba, která v domácím cestovním ruchu cestuje na jiné místo v zemi svého trvalého bydliště na kratší dobu než šest měsíců; v zahraničním cestovním ruchu je tato doba stanovena na jeden rok) pak dělíme na turisty a výletníky (necestuje na kratší dobu než 24 hodin s tím, že přenocuje v navštíveném místě). Turista je pak dále dělen na turistu na dovolené (pobývá na daném místě více než určený počet nocí nebo dní – v ČR 2-3 noci) a krátkodobě pobývajícího turistu (nepřekračuje určený počet dní, ale zahrnuje pobyt alespoň s jedním přenocováním). Pro ukázkou ještě uvedeme rozdělení účastníků

cestovního ruchu podle Goeldner (2009:11). Účastníky dělí na rezidenty a návštěvníky. Rezidenty dělí na necestující a společně s návštěvníky na cestující. Ty následně dělí na cestující v rámci cestovního ruchu a ostatní cestující. První skupina je dále rozdělena na mezinárodní a domácí cestující (v rámci cestovního ruchu). Mezinárodní na mezikontinentální a kontinentální. V této úrovni se zastavíme a podíváme se na domácí cestující (v rámci cestovního ruchu). Ty dělí na meziregionální a regionální. Na této úrovni se opět zastavíme a pro všechny další dělení. A to na ty, co zůstanou přes noc a ty, co nepřenocují. Na toto rozdělení navazuje další rozdělení a to, za jakým primárním účelem cestují. První je obchodní, dále návštěva přátel a příbuzných, ostatní (například návštěva advokáta, nakupování), zábava (rekreace, odpočinek, ...). Nyní se zaměříme na ostatní cestující. Goeldner je dělí na dojíždějící, ostatní místní cestující, personál, studenty, migranty, dočasný pracující.

2.1.3 Domácí cestovní ruch

Cestování a pobyt domácího obyvatelstva ve vlastní zemi, tvrdí Hesková a kol. (2006:27). Podle dokumentu „Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2007 – 2013“ (dostupný na <http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=9436a891-44cd-426a-88b9-373e4ce4900a>, 13.2.2011) se jedná o cestování a pobyt občanů mimo místo jejich obvyklého pobytu za účelem využití volného času, rekreace, poznání nebo za jiným nevýdělečným účelem, trvající ne déle než jeden rok a realizované kompletně ve vlastním státě. Horner, Swarbrooke (2003:472) jej prezentuje jako cestovní ruch tvořený turisty, kteří tráví dovolenou pouze ve své vlastní zemi.

2.1.4 Zahraniční cestovní ruch

Je spojený s cestováním a pobytem rezidentů v zahraničí. Zde Hesková a kol. (2006:27) rozlišuje ještě aktivní (příchod zahraničních návštěvníků do cílové země) a pasivní (cestování rezidentů do cílové země) zahraniční cestovní ruch.

2.1.5 Objekt cestovního ruchu

Objektem cestovního ruchu se rozumí všechno, co se může stát cílem změny místa pobytu účastníka cestovního ruchu. Hesková a kol. (2006:15) ještě dodává, že objekt je tedy nositelem nabídky. Pod tímto pojmem si tedy můžeme představit cílové místo, podniky a instituce cestovního ruchu.

2.1.6 Produkt cestovního ruchu

Hesková a kol. (2006:97) produktem cestovního ruchu rozumí vše, co je nabízeno na trhu cestovního ruchu a má schopnost uspokojit potřeby návštěvníků a vytvořit komplexní soubor zážitků. Jedná se tedy zejména o služby, které produkuje a nabízí cílové místo (tzv. primární nabídka) a podniky a instituce cestovního ruchu (sekundární nabídka). Kdybych na produkt měli aplikovat ekonomické hledisko, pak bychom v souvislosti s produktem cestovního ruchu hovořili o souboru volných statků, služeb, zboží a veřejných statků, které jsou předmětem spotřeby účastníků cestovního ruchu. Podle dokumentu „Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2007 - 2013“ je produktem cestovního ruchu souhrn činností v oblasti cestovního ruchu vytvářející ucelenou nabídku pro zájemce/účastníky za účelem využití volného času, rekreace, poznání, za jiným nevýdělečným účelem (včetně kongresového a církevního cestovního ruchu a lázeňství), realizované v konkrétní lokalitě, regionu či státu nebo tematicky zaměřené na území i více států (např. cykloturistiku v pohraničí ČR a SRN). Vždy musí jít o nabídku zahrnující kompletní zabezpečení účastníka s využitím lokalizačních předpokladů cestovního ruchu konkrétního regionu, státu či lokality. Produktem cestovního ruchu se také zabývá Pásková, Zelenka (2002:225). Podle nich se jedná o „souhrn veškeré nabídky soukromého či veřejného sektoru subjektu podnikajícího v cestovním ruchu nebo cestovním ruchem koordinujícího. Patří mezi kontrolované faktory – součást marketingového mixu, v případě produktu orientovaného na specifický segment trhu.“

2.1.7 Destinace cestovního ruchu

Je přirozeným celkem, který má z hlediska podmínek rozvoje cestovního ruchu jedinečné vlastnosti, odlišné od jiných destinací. Podle UNWTO představuje destinace

místo s atraktivitami a s nimi spojenými zařízeními a službami cestovního ruchu, které si účastník cestovního ruchu nebo skupina vybírá pro svou návštěvu a které poskytovatelé přinášejí na trh. Királ'ová (2003:15). Destinace existují na různých úrovních, které jsou spolu ve vzájemných vztazích. Například jako destinace může být i považována i celá Evropa, jako kontinent tvrdí (Horner, Swarbrooke, 2003:289). Podle Palatkové (2006:16) je destinace představována svazkem různých služeb koncentrovaných v určitém místě nebo oblasti, které jsou poskytovány v návaznosti na potenciál cestovního ruchu (atraktivita) místa nebo oblasti. Z definicí autorů tedy vyplývá, že destinace je určitá oblast, jež si účastník cestovního ruchu vybírá jako cílové místo pobytu. Destinací může být město, obec, stát, kontinent apod.

2.2 Region

Jak Hesková a kol. (2006:153) uvádí, region je územní celek, jež se vyznačuje společnou úrovní výskytu určitých znaků.

2.2.1 Turistický region

Hesková a kol. (2006:153) dále vymezuje tzv. turistický region, resp. region cestovního ruchu. „Znak“, jež daný region spojuje je určitý druh cestovního ruchu. Jednotlivé prvky dané oblasti spojuje a sjednocuje a zároveň odděluje od okolí. Turistické regiony byly vymezeny v letech 1998–1999. Výsledkem bylo členění České republiky na 15 turistických regionů. V roce 2010 vešlo v platnost nové členění České republiky na 17 turistických regionů (dostupné na <http://www.czechtourism.cz/2-turisticky-potencial-regionu/>, 30.1.2011). Turistický region je územní celek, jehož nabídka CR svým množstvím, kvalitou, rozmanitostí a atraktivitou vyvolává návštěvnost. Potenciál území vytváří vhodné předpoklady pro realizaci konkurenceschopné nabídky produktů cestovního ruchu s důrazem na příjezdový cestovní ruch a pro vybrané z nich jsou součástí národních produktů. Území je v oblasti cestovního ruchu řízeno profesní organizací a jsou za území shromažďovány statistické informace. Je základní jednotkou národní propagace a marketingu cestovního ruchu republiky. Mohou se členit na turistické oblasti (dostupné na <http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=9436a891-44cd-426a-88b9->

373e4ce4900a, 30.1.2011). Výše zmíněné turistické regiony České republiky zmiňuje i Hesková a kol. (2006:153) pod názvem Marketingové turistické regiony.

2.2.2 Turistické oblasti

Turistické regiony jsou dále děleny na turistické oblasti, které slouží především pro rozvoj místního cestovního ruchu. Podle České centrály cestovního ruchu – Czech Tourism je turistickou oblastí územní celek specifických potenciálem převážně stejných přírodních, resp. kulturně-historických podmínek a vlastností pro rozvoj cestovního ruchu a rekreace. Potenciál daného území vytváří vhodné předpoklady pro realizaci konkurenceschopné nabídky produktů cestovního ruchu se zaměřením především na domácí cestovní ruch. Území je v oblasti rozvoje cestovního ruchu koordinováno profesní organizací a jsou za území shromažďovány statistické informace (dostupné na <http://www.czechtourism.cz/2-turisticky-potencial-regionu/>, 30.1.2011). Česká republika se dělí na 40 turistických oblastí.

2.3 Služby

Na trhu cestovního ruchu se setkává nabídka cestovního ruchu subjekty, jež prodávají služby cestovního ruchu) s poptávkou po cestovním ruchu (subjekty, co kupují zboží a služby cestovního ruchu). Na trhu cestovního ruchu se prodávají především služby, tvrdí Oriška (1999:5).

Hesková a kol. (2006:99) vymezuje pojem služba jako heterogenní soubor užitečných efektů určených na uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu. Dále uvádí, že mají průřezový charakter, tj. produkují je nejen podniky cestovního ruchu, ale i další subjekty soukromého a veřejného sektoru. Oriška (1999:6) definuje služby jako činnosti nehmotného charakteru, jejichž výsledkem je buď individuální, nebo společensky užitečný efekt. Oba shodně tvrdí, že služby uspokojují potřeby účastníků cestovního ruchu. Hesková a kol. (2006:99) dodává, že uspokojují potřeby jednak společnosti (obrana, bezpečnost, atd.), jednak potřeby jednotlivých obyvatel. Oriška dále uvádí, že struktura služeb, jimiž se uspokojují potřeby účastníků cestovního ruchu, je různorodá a uspokojuje dvě skupiny potřeb. Jedná se o primární – cílové potřeby

účastníků cestovního ruchu (např. potřeba sportovního vyžití, odpočinek apod.) a sekundární – realizační potřeby, které podmiňují efektivní uspokojování cílových potřeb (např. potřebu přepravit se do rekreačního prostoru, potřebu výživy, hygieny apod.). Rozsah uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu vyjadřuje spotřeba. Spotřeba v cestovním ruchu úzce souvisí s kategorií životní úrovně. Prostřednictvím spotřeby dochází k hodnotícímu posouzení, zda potřeba byla uspokojena, či nikoliv. Spotřeba je konečnou fází reprodukčního a současně i předpokladem další produkce služeb (i zboží) cestovního ruchu.

2.3.1 Všeobecné znaky služeb

Je nutné také uvést znaky služeb. Mezi všeobecné znaky služeb patří nemateriálnost, dále vysoká spotřeba živé práce při jejich poskytování, začlenění vnějšího faktoru do procesu poskytování služeb, soulad poskytování služeb s jejich spotřebou a pomínutelností služeb. Foret (2001:20) uvádí, že v marketingové literatuře se služby odlišují od hmotných výrobků pomocí „4I“ – Intangibility (nehmotnost), Inconsistency (nestálost), Inseparability (neoddělitelnost), Inventory (neskladovatelnost).

2.3.2 Speciální znaky služeb cestovního ruchu

Mezi tyto znaky lze řadit časová a místní vázanost služby na primární nabídku cestovního ruchu. Hesková a kol. (2006:101) dále předpokládá, že účastník se musí dostavit na místo spotřeby služeb. Dalšími znaky jsou komplexnost a komplementarita, zastupitelnost (vzájemné nahrazení jedné služby jinou službou), mnohooborový charakter (jedná se o širokou škálu služeb), dynamika poptávky po službách cestovního ruchu, sezónnost a nevyhnutelnost informací o službách cestovního ruchu a jejich kvalitě.

2.3.3 Klasifikace služeb

Existuje mnoho způsobů, jak služby klasifikovat, tvrdí Hesková a kol. (2006:103). Zde hrají roli zejména hlediska, podle nichž se klasifikace provádí. Proto zde bude uvedena zejména klasifikace, podle níž se diplomová práce řídí. Z hlediska uspokojování potřeba dělíme služby na základní, jež uspokojují primární potřebu účastníků cestovního ruchu

(patří se ubytovací, stravovací a dopravní služby), a doplňkové, jež uspokojují sekundární potřeby účastníků cestovního ruchu (např. sportovně-rekreační, kulturně – společenské služby).

Z hlediska funkčního lze služby charakterizovat takto (Orieška, 1999:8):

Dopravní služby, ubytovací služby, stravovací služby, zprostředkovatelské služby, lázeňské služby, kongresové služby, služby účastníkům venkovského cestovního ruchu, průvodcovské služby, společensko-kulturní služby, sportovně-rekreační služby, animační služby, směnárenské služby, pojistné služby, služby obchodu, komunální služby, horská služba a další služby.

2.4 Doprava

2.4.1 Dopravní služby

Podle Heskové a kol. (2006:109) umožňují přepravu účastníka cestovního ruchu z místa trvalého bydliště do cílového místa a zpět. Nesmíme zapomenout i na pohyb v cílovém místě. Dopravními službami v cestovním ruchu rozumíme takové, kterou jsou spojené se zabezpečením vlastní přepravy účastníků a jejich zavazadel včetně poskytování informací o dopravním spojení, o rezervování míst v dopravních prostředcích, o prodeji dopravních cenin, o vyřizování reklamací apod. V závislosti na druhu dopravního prostředku je poskytují přímo dopravci (dopravní podniky) nebo je obstarávají přepravci (např. cestovní kanceláře).

Podle Oriešky (1999:19) se dopravními službami rozumí ty služby, které jsou spojeny se zabezpečením vlastní přepravy účastníků cestovního ruchu a jejich zavazadel, včetně poskytování informací o dopravních spojích, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodeje dopravních cenin, vyřizování reklamací jízdného apod. Je evidentní, že oba autoři spatřují pod tímto pojmem to samé. Oba autoři se též shodují na klasifikaci dopravních služeb. Podle druhu dopravy jde o služby železniční, letecké, silniční, vodní a ostatní dopravy. Z teritoriálního hlediska o služby vnitrostátní a mezinárodní dopravy, z hlediska periodicity o služby v pravidelné a nepravidelné dopravě. Výkonem dopravy je přeprava. Hesková a kol. (2006:109) ještě dodává, že

pod pojmem ostatní doprava rozumíme místní dopravu v cílových místech cestovního ruchu, a to kolejovou (tramvaj) a nekolejovou (trolejbus, autobus). Dopravní služby jsou službami placenými. Seznam cen a souhrn podmínek, podle kterých se přeprava uskutečňuje, obsahuje přepravní tarif. Dopravní cenina je poukázka opravňující uskutečnit cestu tím dopravním prostředkem, směrem a cestovní třídou, pro kterou je určena. Dopravní ceninou je cestovní jízdenka na vlak, letenka, místenka apod.

2.4.2 Doprava

Doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu, konstatuje Oriška (1999:19). Překlenuje prostorové rozdíly mezi místem bydliště a místem cestovního ruchu, přivádí účastníka cestovního ruchu k objektům a zařízením cestovního ruchu a vytváří tak možnosti spotřeby cestovního ruchu. Vztah dopravy a cestovního ruchu je však vztahem oboustranným, protože rozvoj jednotlivých forem a druhů cestovního ruchu vyvolává vznik nových forem dopravy, rekonstrukci existující a výstavbu nové dopravní sítě, výrobu dopravních prostředků respektujících požadavky cestujících a tedy i účastníků cestovního ruchu.

Podle Brinkeho (1999) je doprava nejčastěji definována jako cílevědomé přemísťování osob, nákladů a energie v prostoru. Mezi základní složky dopravy patří dopravní prostředky, dopravní cesty a dopravní zařízení. Dopravu dále dělíme podle různých hledisek. Z ekonomického hlediska máme 2 základní typy dopravy:

- ✓ doprava nákladní
 - ve sféře výroby
 - ve sféře oběhu
 - ve sféře osobní spotřeby
- ✓ doprava osobní

V osobní přepravě jsou přepravovány osoby – cestující, kteří zároveň představují bezprostřední spotřebitele dopravní produkce.

V podrobnějším členění Brinke (1999) vymezuje šest základních odvětví dopravy: železniční, automobilová, námořní, vnitrozemská vodní (říční a jezerní), letecká a potrubní.

2.4.3 Způsoby dopravy

Způsobů dopravy existuje množství a všechny mají z pohledu zákazníka určité silné a slabé stránky. (Horner, Swarbrooke, 2003:305). Patří k nim:

- Letecká doprava – pravidelné a charterové lety,
- Železniční doprava – moderní vlaky a historické parní soupravy,
- Vodní doprava – zábavní plavby, trajekty, průplavní čluny,
- Silniční doprava – soukromá auta, pronajatá auta, taxislužba, dálkové autobusy, místní autobusová doprava, kola, motocykly, kočáry tažené koňmi,
- Doprava v terénu – koně, chůze, lanovka, lyžařský vlek.

Obdobné dělení uvádí i Goeldner (2009: 119). Opět dělí dopravu na leteckou, kterou dělí na charterovou, soukromou a pravidelnou. Silniční pak dělí na autobusovou (pravidelná, charterová/dálková), automobilovou (soukromá auta, pronajatá), motocyklovou, obytný vůz, karavan, obytný přívěs, stanový obytný přívěs a ostatní. Další je železniční doprava, jež dělí na soukromou a komerční. Vodní klasicky dělí na vnitrozemskou (soukromá, komerční (charterová/pravidelná)) a námořní, jež je dělena stejně jako vnitrozemská. Do „ostatní dopravy“ pak uvádí – pěší, sněžný skútr, kola, koňmi tažené dopravní prostředky, vzdušné, lanové a lyžařské vleky.

2.4.4 Charakter produktu dopravy

Produktem dopravy je přemístění z jednoho místa na druhé, v zákazníkem zvoleném čase. Děje se tak prostřednictvím již zmíněných způsobů dopravy konstatuje Horner, Swarbrooke (2003:306).

2.4.5 Trh dopravy

Možností, jak segmentovat trh dopravy je mnoho. Horner, Swarbrooke (2003:310) uvádí, z čeho může segmentace vycházet:

- z geografických činitelů, tj. kde lidé bydlí a kde pracují, což určuje potenciální poptávku po dopravě na určitých linkách,
- z demografických činitelů, mimo jiné údaje o věku, pohlaví nebo dokonce náboženském vyznání,

- z důvodů, proč lidé cestují, zejména z rozdílu mezi obchodními cestami a cestami ve volném čase
- z rozdílů v nákupním chování.

2.4.6 Dopravní prostředky

Dle Brinkeho (1999:5) tvoří dopravní prostředky soubor pohyblivých zařízení (lodí, letadel, automobilů, vlaků apod.), jimiž se uskutečňuje přeprava. Z hlediska prostředí se dělí na pozemní, vodní a vzdušné. Z hlediska funkce pak na nákladní a osobní. Podle internetové encyklopedie Wikipedie.cz je dopravní prostředek zpravidla pohyblivý hmotný objekt (těleso) nebo jiný technický resp. technologický soubor, sloužící k dopravě materiálu a přepravě osob. Jedná se vlastně o mobilní součást dopravy a přepravy. Přeprava energie může být také prováděna dopravními prostředky ale pouze za předpokladu, že je energie primárně vázána na nějaký hmotný objekt (kupř. chemická energie vázaná v palivu, či tepelná energie vázaná ve vodě či vodní páře apod.), totéž platí i pro přepravu zpráv a informací vůbec. Tento pojem také definuje Pásková, Zelenka (2002:67) ve své publikaci s ohledem na cestovní ruch. Vymezuje je jako prostředky užití účastníkem cestovního ruchu k dopravě z místa jeho obvyklého pobytu navštívených míst.

2.4.7 Dopravce

Dopravce je osoba či organizace, která dopravuje osoby, poštovní zásilky nebo zboží na smluvním základě. Dále Pásková, Zelenka (2002:66) poukazuje na fakt, že veřejný dopravce nabízí své dopravní služby veřejnosti za předem stanovených podmínek. Kvalita dopravních prostředků dopravců souvisí s ekonomickou vyspělostí země.

2.4.8 Dopravní cesty

Zahrnují vzdušný prostor, hladinu oceánů, řek a jezer a pevninský prostor, většinou upravený pro pohyb dopravních prostředků anebo vysílání signálů, tvrdí Brinke (1999:5). Dopravní cesty jsou také uměle vytvořené. K nim například patří silnice, železnice, elektrická vedení atd.

Dopravní cesta

Brinke (1999:17) též definuje pojem dopravní cesta. Jedná se o pás terénu, jenž spojuje dva koncové body, na němž se uskutečňuje doprava, který se obecně označuje za dopravní cestu.

2.4.9 Dopravní cenina

Je též nazývána dopravním dokumentem. Jedná se o ceninu dokladující při přepravě právě určitou skutečnost týkající se přepravovaných osob nebo zavazadel. Definuje Pásková, Zelenka (2002:66).

2.4.10 Dopravní zařízení

Dopravní zařízení představují technické objekty, sloužící dopravě a spojům. Jedná se o letiště, nádraží, přístavy, atd., uvádí Brinke (1999:17). Dopravní zařízení, dle internetové encyklopedie Wikipedie.cz je „specializovaný druh dopravního značení, které usnadňuje řízení silničního provozu. Doplnuje dopravní značky a světelné signály, a usměrňuje provoz a ochraňuje jeho účastníky“ (dostupné na http://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD_za%C5%99%C3%ADzen%C3%AD, 30.1.2011)

2.4.11 Komunikace

Komunikace jsou dopravní cesty, včetně pevných zařízení jako jsou letiště, nádraží apod. tvrdí Brinke (1999:17). Již zmíněná internetová encyklopedie Wikipedie uvádí prakticky to samé definování komunikace, resp. je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Může mít charakter stavby (prakticky vždy u dálnic a silnic, ve většině případů u místních komunikací), která je podle současné české právní úpravy samostatnou nemovitou věcí nezapisovanou do katastru nemovitostí, nebo se může jednat o pozemek či jeho část (typické u účelových komunikací) (dostupné na http://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemn%C3%AD_komunikace, 30.1.2011).

2.4.12 Dopravní linka

Tímto výrazem se obvykle označuje dopravní spojení, které se uskutečňuje konkrétním dopravním prostředkem (druhem spojení) mezi dvěma či více místy, v jednom či obou směrech, pravidelně, většinou podle stanoveného časového řádu, na existující dopravní cestě (trase). Internetová encyklopedie Wikipedie.cz (dostupné na http://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD_linka, 30.1.2011) oproti Brinkemu (1999:18) uvádí, že linková doprava je pravidelná doprava na určené trase, označení se používá zejména ve veřejné hromadné osobní dopravě.

2.4.13 Dopravní (komunikační) body

Podle Brinkeho (1999:19) jsou tímto výrazem vymezena místa, ležící na dopravních cestách (komunikacích), v nichž se v nákladní dopravě uskutečňuje nakládka, vykládka či překládka zboží a v osobní dopravě nástup cestujících do přepravních prostředků, výstup z nich a přestup z jednoho prostředku do druhého.

2.4.14 Dopravní (komunikační) uzel

Tímto pojmem nazýváme takový dopravní bod, v němž se sbíhají nejméně tři komunikace (dopravní cesty). Ve srovnání s Brinkem (1999:19), internetová encyklopedie Wikipedie (dostupné na http://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD_uzel, 30.1.2011) vysvětluje dopravní uzel, nebo také dopravní křižovatka, jako soustředění dopravních cest a tahů. Lze tak označit buď konkrétní dopravní terminál (nádraží, autobusové nádraží, stanice metra, křižovatka, náměstí), nebo, v širším významu a v kontextu dálkové dopravy, celé město.

2.4.15 Česká verze evropské normy EN 13809:2003

Tato norma vymezuje následující termíny spojené s dopravou v cestovním ruchu:

Pravidelná doprava

Přeprava cestujících po vymezené trase a podle jízdního řádu.

Charterová doprava

Najímání dopravních prostředků jako celku nebo jejich části od poskytovatele služeb cestovního ruchu.

Kyvadlová doprava

Přeprava cestujících mezi dvěma místy buď pravidelně, nebo s frekvencí stanovenou poskytovatelem služby.

Smlouva o dopravě

Právně vymahatelná smlouva o přepravě mezi poskytovatelem dopravních služeb a cestujícím.

Dopravní třídy

Různá úroveň pohodlí, služeb a cen v dopravních prostředcích.

Základní jízdné

Podmínky stanovené poskytovatelem přepravy pro řízení její kapacity, které berou v úvahu různé faktory, jako roční období, délku cesty, počet cestujících, platební a stornovací podmínky.

Místenka

Volitelné nebo povinné přidělení stanoveného sedadla.

Transfer

Přeprava z jednoho místa služeb cestovního ruchu na jiné místo, které může být ukončením těchto služeb a/nebo počátkem jiné služby cestovního ruchu.

2.4.16 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace se podle dopravního významu, určení a technického významu člení na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Oriška (1999:35) dále zmiňuje, že dálnice a silnice tvoří jednotnou komunikační síť. Charakteru dálnice

se z technického i provozního hlediska přibližuje „silnice pro motorová vozidla“. Silnice se pak dělí na:

silnice I. třídy – mají mezinárodní i celostátní význam a jsou označeny jedno a dvoumístnými čísly 1 až 99

silnice II. třídy – mají okresní význam a jsou označeny trojmístnými čísly od 100 do 999

silnice III. třídy – jsou všechny ostatní a spojují jednotlivé obce se sítí silnic vyšších tříd.

Vybrané silnice jsou zařazeny do mezinárodní silniční sítě – jsou označeny písmenem „E“ a pořadovým číslem.

2.4.17 Cyklotrasa

Cyklistická trasa (cyklotrasa) je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním nebo turistickým značením. Toto vymezení je uvedeno na internetové encyklopedii Wikikepide.cz Cyklotrasa by měla účelně spojovat místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistickou dopravu, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu na silničním jízdním kole (dostupné na <http://cs.wikipedia.org/wiki/Cyklotrasa>, 30.1.2011).

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 (dostupné na <http://cs.wikipedia.org/wiki/Cyklotrasa>, 30.1.2011). Dle Páskové, Zelenky (2002:50) se jedná o komunikaci pro cykloturistiku využívající stávajících místních a účelových komunikací včetně polních a lesních cest, silnic III. třídy a II. třídy s malou frekvencí provozu. Používají se základní cykloznačky – návěst před křižovatkou, směrová tabule, směrová tabulka.

2.4.18 Cyklostezka

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

jezdcům na kolečkových bruslích, lyžařům apod., uvádí internetová encyklopedie Wikipedie (dostupné na <http://cs.wikipedia.org/wiki/Cyklostezka>, 30.1.2011).

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 je „společná stezka pro cykloturistiku a pěší turistiku, účelová komunikace s vyznačením pruhu na vozovce. Má zpevněný povrch a většinou je oddělena od frekventované silniční dopravy. Cykloznačky se umísťují stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy“ (Pásková, Zelenka, 2002:50)

2.4.19 Cykloturistika

Cykloturistika je v dokumentu „Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007 – 2013“ (dostupné na <http://www.mmr.cz /CMSPages/GetFile.aspx?guid=9436a891-44cd-426a-88b9-373e4ce4900a>, 30.1.2011) prezentována jako aktivní cestování, určené k poznávání přírodních a společenských zajímavostí v určité oblasti pomocí většinou speciálně upraveného cestovního kola. Pásková, Zelenka (2002: 50) ji definují jako jednu z forem turistiky, aktivní cestování zaměřené na poznávání přírodních a společenských zajímavostí v určité oblasti na kole, nejčastěji pomocí speciálně upraveného cestovního kola nebo horského kola.

2.5 Marketing

Kotler (2004:30) definuje marketing jako společenský a manažerský proces, jehož prostřednictvím uspokojují jednotlivci i skupiny své potřeby a přání v procesu výroby a směny výrobků či jiných hodnot. Směnné procesy neprobíhají automaticky, bez vynaložení příslušného úsilí. Prodávající musejí vyhledávat kupující, mapovat jeho potřeby, navrhovat kvalitní výrobky a služby, stanovovat ceny, podporovat prodej, skladovat zboží a dodávat je zákazníkovi. K základním marketingovým aktivitám patří vývoj nových produktů, výzkum, komunikace, distribuce, cenová politika a služby zákazníkům.

2.5.1 Marketing management

Podle Kotlera (2004:43) definujeme jako nepřetržitý proces analýzy, plánování, implementace a kontroly. Jeho smyslem je vytvoření a udržení dlouhodobých vztahů s cílovými zákazníky, které umožňují podnikům a dalším subjektům dosáhnout stanovených cílů.

2.5.2 Marketing v destinaci cestovního ruchu

Podstata marketingu tkví v orientaci všech zainteresovaných subjektů na uspokojení potřeb a požadavků návštěvníků destinace za účelem dosažení zisku. Úspěch destinace na trhu cestovního ruchu závisí, dle Királ'ové (2003:28), na schopnosti identifikovat vlastní nabídku – produkt, potenciální návštěvníky (kteří disponují volným časem, penězi a chtějí navštívit destinaci), cílový trh, ohrožení a příležitosti na trhu a způsob, jak potenciální návštěvníky aktivizovat k návštěvě destinace.

2.5.3 Management destinace cestovního ruchu

Pod tímto pojmem, podle Királ'ové (2003:22), rozumíme 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. Při kvalitním managementu je cestovní ruch přínosem pro destinaci v oblasti ochrany životního prostředí, sociálně-kulturní a ekonomické oblasti.

2.5.4 Marketing destinace cestovního ruchu

Jak Horner, Swarbrooke, (2003:290) uvádí, marketing v této oblasti bývá složitější. Je to z důvodu provádění jej spíše veřejným sektorem, než soukromým. Většinou není brán jako hlavní cíl, nýbrž jako prostředek k dosažení určitých cílů. Mezi ně lze zařadit například přilákání investorů tím, že zlepšíme pověst oblasti.

2.5.5 Marketingový výzkum

Účelem marketingového výzkumu je umožnit organizaci zhodnotit současnou výkonnost, identifikovat příležitosti a vyvíjet produkty a komunikaci, které pomohou

využit zjištěných příležitostí. Horner, Swarbrooke, (2003:420) myšlenka je jinými slovy zlepšování efektivity marketingu organizace. Pásková, Zelenka (2002:170) označují tento termín následující definicí. Marketingový výzkum je systematické zkoumání a analýza různých aspektů trhu, marketingových aktivit vlastních i aktivit konkurence, chování spotřebitelů, distribučních kanálů apod. Dále Pásková, Zelenka (2002:170) rozdělují marketingový výzkum na primární, který vychází přímo ze zjištěných dat. V případě zpracování diplomové práce bylo využito dotazníkové šetření a řízené pohovory. Sekundární výzkum vychází z dat již publikovaných, agregovaných, zpracovaných, a podle zaměření a výstupů se dělí na kvantitativní, kvalitativní a teoretický výzkum.

2.5.6 Typy marketingového výzkumu

Jak Horner, Swarbrooke (2003:420) uvádí, Marketingový výzkum se obvykle rozlišuje na dva typy a to na kvalitativní a kvantitativní. U kvantitativního výzkumu se, jak již z názvu vyplývá, jedná o něco změřitelného. Horner, Swarbrooke (2003:420) ho definuje jako fakta a čísla, resp. Faktické údaje o vlastnostech trhu spolu se statistickými údaji o výkonnosti organizace včetně objemu prodeje a podílu na trhu. Kvalitativní výzkum je zaměřen spíše na dojmy, názory a postoje zákazníků týkajících se organizace, jejích produktů a konkurentů.

2.5.7 Metody sběru dat

Metody lze rozdělit do tří oblastí (Palatková, 2006:84):

Pozorování - tato metoda není pro cestovní ruch příliš vhodná, nicméně v určitých případech může být nejvhodnější možností.

Sběr sekundárních dat – jedná se o převzetí dat a údajů os různých specializovaných institucí, jako je například statistický úřad apod. V diplomové práci bylo této metody hodně využíváno.

Sběr primárních – tato metoda je velice nákladná a využívaná. Jejím cílem je sběr dat pro kvalitativní a kvantitativní výzkum. V diplomové práci je využit dotazník.

2.5.8 Dotazníkové šetření

Jak Pásková, Zelenka (2002:68) uvádí, jedná se o shromažďování dat o respondentech v rámci primárního výzkumu, založené na využití více či méně sofistikovaných dotazníků.

2.5.9 Marketingový mix

Obvykle se setkáváme s marketingovým mixem a čtyřech „P“ – Product, place, price, promotion. V cestovním ruchu je však marketingový mix rozšířen o další čtyři „P“ – People, Partnership, Programming, Packaging. Podle Királ'ové (2003:85) lze marketingový mix považovat za kontrolovatelné proměnné, které sdružení cestovního ruchu využívá na dosažení vytyčených cílů. Tvorba marketingového mixu je pak základní součástí strategie, která přehodnocuje kapacitu a možnosti destinace vzhledem k vybranému cílovému segmentu i nejvýznamnějším konkurentům.

2.5.9.1 *Product - Produkt*

Definice je několik a žádná není přijímána univerzálně, konstatuje Horner, Swarbrooke (2003:154). Királ'ová (2003:86) i Horner, Swarbrooke (2003:154) ve svých publikacích následují definici podle Kotlera. Produkt je „cokoliv, co lze nabídnout trhu k prozkoumání, získávání, užívání nebo spotřebě a co může uspokojit nějakou potřebu nebo požadavek. Mohou to být hmotné předměty, služby, osoby, místa, organizace a myšlenky“. (Kotler: 1994). Podle Királ'ové (2003:86) je produkt všeobecný termín pro všechno, co sdružení cestovního ruchu nabízí současným i potencionálním návštěvníkům. Pokud bychom to shrnuli, je produktem cokoliv, co lze nabídnout, ať už je to hmotné povahy či nikoliv. Mnozí (Hesková a kol., Horner, Swarbrooke, Swarbrooke) uvádí, že produkt má tři roviny: základní produkt, resp. to, co si zákazník kupuje, reálný produkt, resp. provedení, značku, kvalitu, styl a obal, a rozšířený produkt, resp. Další služby a užité hodnoty, které zákazník dostává.

2.5.9.2 *Price*

Cena představuje množství jednotek požadovaných za produkt. Jak dále Foret (2001:69) uvádí, cena je jediným prvkem marketingového mixu, který vytváří příjmy. Dále uvádí,

že tvorba ceny je ovlivňována interními a externími faktory. Mezi interní faktory patří zejména náklady na tvorbu produkt, popř. služby. Externími náklady pak jsou ceny.

2.5.9.3 *Place*

Rozhodnutím o tom, jak se produkt dostane k zákazníkovi je velice důležité. Využíváme k tomu různé distribuční cesty. Jak Foret (2001:71) uvádí, záležitost distribuce je dlouhodobější, vyžaduje propracované plánování a rozhodování a nelze ji operativně měnit. Máme možnost distribuovat produkt přímo od výrobce k zákazníkovi nebo prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkovatelů. Jedná se o dvě formy distribučních cest.

2.5.9.4 *Promotion*

Propagace zahrnuje 6 nástrojů: reklama, public relations, direkt marketing, osobní prodej, podpora prodeje, internet. Tyto nástroje jsou nazývány komunikačním mixem. (Foret, 2001:71).

2.5.9.5 *People*

Lidé mnohdy hrají velkou, ne – li hlavní úlohu. Jelikož produktem cestovního ruchu je většinou služba, je důležité, aby personál plnil svou úlohu svědomitě. Dá se říci, že personál spolu dotváří image daného produktu. Je známo, že špatná zkušenost dojem, se šíří mnohokrát rychleji než dobrá.

2.5.9.6 *Packaging*

Packaging můžeme chápat jako komplex služeb, jež se navzájem ovlivňují a doplňují. V cestovním ruchu bychom se bez nich snad ani neobešli. Tento komplex služeb je obecně cenově výhodnější, než suma cen jednotlivých služeb. „Tvorba balíku zohledňuje individuální přání zákazníka, specifických zákaznických segmentů, pomáhá firmám zmírňovat výkyvy v nabídce a poptávce po službách“ (Hesková a kol., 2006:147).

2.5.9.7 Programming

Jak Hesková a kol. (2006:147) uvádí, programová specifikace služeb úzce navazuje na tvorbu balíku služeb. Tvorba balíku služeb a programování má za cíl eliminovat působení faktoru času a místa, zlepšovat rentabilitu poskytovaných služeb, využívat segmentační strategii a iniciovat kooperaci subjektů.

2.5.9.8 Partnership

Existují dva typy spolupráce – vertikální a horizontální. Horizontální spolupráce probíhá ve stejné úrovni logistického pohybu produktů v určité oblasti. Cílem je pak zvýšit atraktivitu místa realizace služeb, zvýšit prodej, případně snížit náklady. Vertikální kooperace sleduje logistický pohyb produktů na principu dodavatel – odběratel, definuje Hesková a kol. (2006:146). Foret (2001:72) upozorňuje na existenční závislost partnerství. Zákazník chápe a hodnotí svůj pobyt jako komplex, balíček. Pokud nebude s nějakou částí spokojen, znovu se nevrátí.

2.5.10 Marketingová strategie

Marketingová strategie představuje ucelený způsob jednání organizace vůči zákazníkům, zahrnující orientaci na určité segmenty zákazníků, výběr marketingových nástrojů, marketingového mixu, způsobu marketingové komunikace, tvrdí Pásková, Zelenka (2002:170).

2.5.11 Společnost destinačního managementu

Palatková (2006:70) vysvětluje důležitost a funkce organizace cestovního ruchu. „Destinace jako rozhodující jednotky nabídky a konkurenčního boje na mezinárodním trhu turismu musejí být odpovídajícím způsobem profesionálně organizovány a řízeny. Funkci organizace a řízení plní společnost destinačního managementu (destination management company – DMC), financována a podporována nejsilnějšími partnery destinace. Její hlavní role spočívá v tom, že spojuje relativně samostatné (právně zcela autonomní) poskytovatele služeb do jednoho celku, který vystupuje jednotně a je orientován na prodej klíčových produktů destinace. Cílem tohoto celku je kooperace a koordinace, tvorba vhodných řetězců služeb a vytváření „zážitků“ pro cílové skupiny

klientů při získávání vlivu a dosažení kontroly nad jednotlivými dílčími službami, zejména pak ovlivňování poměru cena/kvalita.“ Podobné, zkrácené vysvětlení pojmu uvádí Hesková a kol. (2006:154). Společnost organizace cestovního ruchu vytváří a prosazuje destinaci a její produkty na trhu. Podle České centrály cestovního ruchu – Czechtourism (dostupné na <http://www.czechtourism.cz/2-turisticky-potencial-regionu/>, 30.1.2011).

je organizací cestovního ruchu soubor technik, nástrojů a opatření používaných při koordinovaném plánování, organizaci, komunikaci, rozhodovacím procesu a regulaci cestovního ruchu v dané destinaci. Výsledkem takového procesu jsou udržitelné a konkurenceschopné produkty CR, společně sdílené logo, značka kvality, tvorba cenové politiky, provádění výzkumu a sběru statistických dat z oblastí cestovního ruchu, iniciace partnerství soukromého a veřejného sektoru cestovního ruchu i podpora profesních spolků, sdružení a organizací.

2.5.12 Spolupráce v rámci destinace

Spolupráce v rámci destinace je v marketingu cestovního ruchu jedním z nástrojů spolupráce podnikatelů, místní komunity a místní samosprávy v destinace při vytváření regionálního produktu a jeho promotion, spolupráce podnikatelů při realizaci balíků služeb apod. uvádí Horner, Swarbrooke (2003:375).

2.6 Konkurence

Konkurence existuje všude tam, kde se dvě nebo více organizací snaží prodávat podobný produkt cílovému trhu. Zákazník se může rozhodnout, který výrobek si koupí, organizace se snaží zákazníka přesvědčit o koupi právě jejího produktu. V oblasti cestovního ruchu existují velké rozdíly v míře konkurence v jednotlivých sektorech trhu, tvrdí Horner, Swarbrooke, Swarbrooke (2003:375-376). V masovém (např. levné hotely) cestovním ruchu je velká, naopak nízká je například v sektorech neziskového divadelního nebo místních státních sportovních a rekreačních zařízení. Konkurence může existovat na různých geografických úrovních. Například místní konkurence mezi organizacemi v jednom městě. A konče globální konkurencí mezi organizacemi sídlícími na jiných kontinentech. Například dvě letecké společnosti, zajišťující

pravidelnou leteckou dopravu. Dále je důležité zmínit další dva faktory v oblasti konkurence v cestovním ruchu. Vnitřní konkurence, kdy jedna část organizace může konkurovat druhé. Pro příklad to mohou být organizace spravované místními úřady, resp. Muzea v jednom městě. Na druhé straně jsou konkurence, které přecházejí z vnějšího prostředí. Někdy jsou označovány jako substituce. Tato konkurence nabízí zákazníkům, resp. účastníkům cestovního ruchu jinou možnost, jak utratit peníze. Mezi způsoby jak získat konkurenční výhodu např. patří racionalizace a snižování nákladů, inovace produktu, cenová politika, odlišení produktu apod.

2.6.1 Konkurence v dopravě

V sektoru dopravy existuje konkurence ve dvou formách tvrdí Horner, Swarbrooke (2003:311). Jednak mezi různými druhy dopravy, jednak mezi různými dopravci. Pokud chtějí dopravci dosáhnout konkurenční výhody, využívají k tomu taktiky jako je například rychlost, pohodlí či cena s různými slevami.

2.7 NUTS

Nomenklatura územní statistických jednotek, resp. územní statistická jednotka je vytvořená pro území EU a kandidátských států EU Eurostatem pro statistické účely, sociální demografické a ekonomické regionální analýzy, pro ucelené posuzování potřeb regionu, realizaci politiky soudržnosti EU (na úrovni NUTS II, NUTS III). Definuje Pásková, Zelenka (2002:196). Dále uvádí skladebné hierarchické úrovně. Úroveň NUTS O je stát, NUTS I v případě České republiky je také stát. NUTS II je zpravidla několik sdružení územně – správních regionů, v ČR krajů. NUTS III pak územně – správní regiony, v ČR se jedná o kraje. NUTS IV jsou mikroregionální územní celky, v ČR jde o okresy a NUTS V je pak katastrální území obcí.

2.7.1 Regionální operační program NUTS II Jihozápad

Na internetových stránkách strukturálních fondů Evropské unie (dostupné na <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/0a684fe1-a4b3-4e94-9ba9-844af71e0636/ROP-NUTS-II-Jihozapad>, 3.2.2011) je vysvětlen Regionální operační program NUTS II následovně. Regionální operační program NUTS II Jihozápad je

určen pro region soudržnosti Jihozápad sestávající z Jihočeského a Plzeňského kraje. Zaměřuje se na zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu vč. modernizace prostředků veřejné dopravy, podporu rozvoje infrastruktury i služeb cestovního ruchu, přípravu menších podnikatelských ploch a zlepšování podmínek k životu v obcích a na venkově především prostřednictvím zkvalitnění vzdělávací, sociální a zdravotnické infrastruktury. ROP JZ obsahuje 4 prioritní osy rozdělující operační program na logické celky, a ty jsou dále konkretizovány prostřednictvím tzv. oblastí podpory, které vymezují, jaké typy projektů mohou být v rámci příslušné prioritní osy podpořeny. Pro zpracování diplomové práce, resp. pro cestovní ruch je důležitá zejména třetí prioritní osa Rozvoj cestovního ruchu. Jedná se například o rekonstrukce turistických cest (pěší stezky, cyklostezky, vodní cesty, přístavy či přístaviště) včetně doprovodné infrastruktury a značení, infrastruktura sportovně-rekreační a kulturní vybavenosti, rekonstrukce, modernizace a rozvoj ubytovacích kapacit, oprava a rekonstrukce památek včetně aktivit pro nové využití v oblasti cestovního ruchu a kultury, zavádění ICT v oblasti řízení a propagace cestovního ruchu, budování doprovodných informačních systémů, příprava a realizace cílených marketingových kampaní apod. Na tuto prioritní osu je vyčleněno 123, 9 mil. € z fondů EU, což činí 20 % ROP JZ. O podporu mohou žádat Kraje, obce, svazky obcí, organizace zřizované nebo zakládané kraji či obcemi, církevní právnické osoby, školy, nestátní neziskové organizace, podnikatelé, profesní organizace, občané a další. Řídícím orgánem je Regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad. Tento regionální operační program je financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF).

2.7.2 Evropský fond pro regionální rozvoj

Cílem Evropského fondu pro regionální rozvoj je posilovat hospodářskou a sociální soudržnost v rámci Evropské unie vyrovnáváním rozdílů mezi regiony (dostupné na http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/feder/index_cs.htm, 30.1.2011). EFRR financuje:

- přímé podpory na investice do podniků (zejména MSP) s cílem vytvořit udržitelná pracovní místa;

- infrastruktury související zejména s výzkumem a inovacemi, telekomunikacemi, životním prostředím, energetikou a dopravou;
- finanční nástroje (fondy rizikového kapitálu, fondy místního rozvoje apod.) na podporu regionálního a místního rozvoje a spolupráce měst a regionů; opatření technické pomoci.

EFRR může poskytovat prostředky v rámci tří nových cílů regionální politiky:

- konvergence;
- regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost;
- evropská územní spolupráce

3 Cíle a metodika

3.1.1 Hlavní cíl

Hlavní cílem diplomové práce je provedení analýzy dopravních služeb v regionu Trhosvinenska. Konkrétně analyzovat dopravní služby podle jednotlivých způsobů dopravy ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Trhové Sviny.

3.1.2 Vedlejší cíl

Na základě zjištěných skutečností navrhnout opatření k zatraktivnění nabídky z hlediska dopravních služeb, zejména pak pro cykloturistiku. Dále navrhnout cykloturistickou naučnou stezku ve zkoumaném regionu.

3.2 Pracovní hypotézy

Hypotéza je jedním z těch důležitých metodologických a heuristických nástrojů současné vědy, jež můžeme charakterizovat jako produkty racionálního myšlení, uvádí Hubík (2006:5). Podle Hubíka (2006:5) je hlavní funkcí vysvětlit určitý jev „jakoby na zkoušku“ a pokud se vysvětlení potvrdí, bude hypotéza nadále přijímána jako platný poznatek – do té doby, než se ukáže, že jde o omyl nebo se objeví lepší poznatek či se změní vědecké paradigmatata.

Na základě cílů práce byly stanoveny pracovní hypotézy. Dopravní služby patří do skupiny základních služeb pro cestovní ruch. Tyto služby jsou využívány nejen v cestovním ruchu, ale i v každodenním životě občanů. Proto je nutné, aby dopravní služby odpovídaly požadavkům jejich uživatelů. Je důležité, aby atraktivita i aktivity v cestovním ruchu byly dostupné, pokud možno bez větších problémů. Nedostatečná dopravní infrastruktura by mohla způsobit negativní reakci na opakovanou návštěvu destinace, popř. šíření negativního image. Region je též vyhledávaný pro cykloturistiku či pěší turistiku. I v tomto případě je nutné, aby dopravní služby odpovídaly potřebám nejen účastníků cestovního ruchu. Jedná se zejména o dostatek dopravních prostředků přepravujících kola, dostatek cyklotras apod.

V diplomové práci byly stanoveny tyto hypotézy:

1. Ve zkoumaném správním obvodu je silniční doprava nejvíce využívaným způsobem dopravy.
2. Zkoumaný region nabízí dostatek cyklotras, které jsou pro cyklisty dostupné.

3.3 Metodika

Diplomová práce je rozdělena do tří částí – analytickou, syntetickou a aplikační.

3.3.1 Analytická část

V **analytické části** byla nejprve prostudována odborná literatura. Nastudována byla zejména literatura zaměřená na problematiku cestovního ruchu, včetně problematiky dopravních služeb v oblasti cestovního ruchu. Nedílnou součástí je také prostudování a následně vysvětlení teorie týkající se samotné dopravy. Vyústěním je kapitola „**literární rešerše**“.

Další součástí analytické části je **vymezení zkoumané destinace**. Pomocí několika analýz (situační analýza, STEP analýza, analýza poptávky po destinaci, analýza konkurenceschopnosti) došlo k prezentaci regionu ať už z hlediska geografického, historického, ekonomického, kulturního atd.

V analytické části je též zahrnuta samotná **Analýza dopravních služeb**. Zde byly analyzovány služby jednotlivých způsobů dopravy, včetně jejich cenové analýzy. Navíc byla pozornost věnována analýze cykloturistiky a pěší turistiky.

Nedílnou součástí analytické části je **marketingový výzkum**. Prostřednictvím dotazníku, který byl vytvořen pro účely zpracování terénního šetření, došlo k zodpovězení důležitých otázek. Tyto otázky dotváří komplexnost analýzy dopravních služeb. Dotazník byl určen jak pro rezidenty, tak nerezidenty. Rezidenti tvoří významnou část spotřebitelů dopravních služeb, proto je jejich subjektivní pohled na tyto služby důležitý. Dotazník byl rozdělen na část týkající se dopravních služeb a část týkající se cykloturistiky. Respondenti nejprve odpovídali na uzavřené otázky s více než dvěma volbami odpovědi, dále na uzavřené otázky formou sémantického diferenciálu a nakonec otevřené otázky pro uvedení nedostatků v oblastech. Poslední otázky se týkaly údajů o respondentovi (věk, pohlaví, vzdělání atd.).

3.3.2 Syntetická část

Na základě poznatků analýz z aplikační části, včetně terénního šetření byly prezentovány výsledky. Výsledky terénního šetření byly zpracovány do jednotlivých grafů s procentním zastoupením voleb odpovědí. Vyhodnocením terénního šetření je profil respondenta a nakonec shrnutí výsledků terénního šetření.

3.3.3 Aplikační část

Na výše zmíněné části navazuje aplikační část. Na základě výsledků analýzy dopravních služeb a terénního šetření byla zhodnocena situace a **navržena opatření k zatraktivnění nabídky pro cestovní ruch**. Nakonec byl vytvořen **návrh projektu cykloturistické naučné stezky**.

4 Situační analýza

Pro účely zpracování diplomové práce je vybrán Správní obvod obce s rozšířenou působností Trhové Sviny (dále jen SO ORP TS). Je vycházeno z dat Českého statistického úřadu. Nejprve je však nutno tento SO ORP TS zařadit.

4.1 Rajonizace České republiky z hlediska cestovního ruchu

Význam rajonizace České republiky je vysvětlen na webových stránkách České centrály cestovního ruchu – Czechtourism (dostupné na <http://www.czechtourism.cz/2-turisticky-potencial-regionu/>, 30.1.2011). Odtud je také čerpáno v následujícím vymezení.

Předmětem rajonizace bylo především zmapovat hlavní předpoklady rozvoje a rozmístění cestovního ruchu v konkrétních územích. Jak je uvedeno, při vymezení regionů cestovního ruchu se uplatňují tři přístupy:

- regiony cestovního ruchu respektují hranice nižších administrativních jednotek (obcí, měst apod.),
- regiony cestovního ruchu jsou vytvořené jako specifické regiony, které nepokrývají celé území státu,
- regiony cestovního ruchu pokrývají celé území státu, ale nesouhlasí s aktuálním administrativním členěním.

4.2 Územní členění České republiky

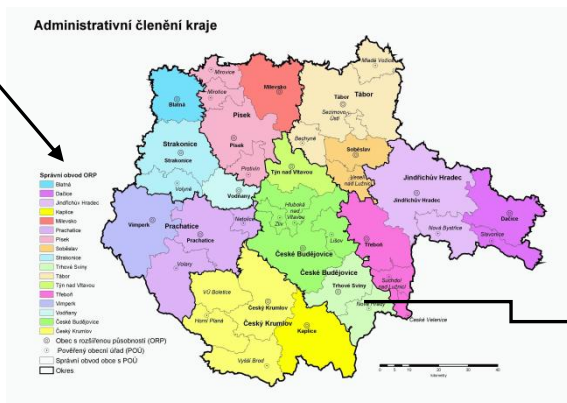
Od 1.1.2000 je území České republiky rozděleno na 14 krajů včetně hlavního města Prahy. (viz. obrázek č.1)

Obrázek č. 1 - Kraje České republiky



Obrázek č.2 - Administrativní členění Jihočeského kraje

Obrázek č.3 – SO ORP TS



(přejato z <http://www.czechtourism.cz/komunikace-s-regiony/koordinatori/mapa-kraju/>,
[http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/administrativni_mapa_spravniho_obvodu_trhove_s_viny/\\$File/ORP3113.jpg](http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/administrativni_mapa_spravniho_obvodu_trhove_s_viny/$File/ORP3113.jpg),
[http://www.czso.cz/x/edicniplan.nsf/t/E400503F38/\\$File/13-311108m1.gif](http://www.czso.cz/x/edicniplan.nsf/t/E400503F38/$File/13-311108m1.gif), 15.1.2011)

Jak je na obrázku č.1 zřejmé, Česká republika je složena ze 14 krajů, resp. územně správních celků řízených krajskými samosprávami, včetně hlavního města Prahy. Dále se dělí na správní obvody obcí s rozšířenou působností a správní obvody obcí s pověřeným obecním úřadem. SO ORP TS spadá do Jihočeského kraje a dělí se na dva správní obvody obcí s pověřeným obecním úřadem - Trhové Sviny a Nové Hrady. Viz. Obrázky výše.

Rozloha České republiky (dále jen ČR) je 78 856 km². Počet obyvatel k 31.12.2009 byl 10 506 813. Sledovaný SO ORP TS se nachází v Jihočeském kraji. Ve srovnání s Českou republikou zabírá Jihočeský kraj 12, 75 % rozlohy ČR. Počet obyvatel Jihočeského kraje je pak 6,07 % z celkového počtu obyvatel celé ČR. Průměrný věk obyvatel v Jihočeském kraji je 40, 7 let, v celé ČR pak jen o jednu desetinu let méně, tedy 40, 6 let. SO ORP TS patří do okresu České Budějovice. Zaujímá přibližně jednu desetinu rozlohy Jihočeského kraje, u obyvatelstva se pak jedná zhruba o 30 % z celkového počtu obyvatel Jihočeského kraje. U ukazatele průměrného věku pak zaostává o 2 desetiny let, resp. 40, 5 let.

4.3 Členění České republiky na turistické regiony a turistické oblasti

Při členění České republiky na turistické regiony se uplatňuje tzv. marketingový přístup. Tento přístup vychází z pragmatické potřeby co nejučelnější propagace turistické nabídky území. Právě tento přístup byl uplatněn při rajonizaci turistického potenciálu území České republiky, které bylo v letech 1998-1999 iniciováno Českou centrálou cestovního ruchu – CzechTourism. Vznikly tak turistické regiony a jako dílčí celky turistické oblasti. Turistické regiony slouží k prezentaci potenciálu cestovního ruchu České republiky. Turisté totiž jedou např. do Českého ráje a není důležité, zda jde zrovna o území Libereckého nebo Královéhradeckého kraje.

4.3.1 Turistické regiony České republiky

Turistické regiony byly vymezeny v letech 1998–1999. Výsledkem bylo členění České republiky na 15 turistických regionů. V roce 2010 vešlo v platnost nové členění České republiky na 17 turistických regionů. Přibyly dva nové turistické regiony (Východní Morava a Královéhradecko), došlo ke změně názvů (např. Český Sever – Českolipsko a Jizerské hory).

- | | |
|------------------|--------------------------------|
| 1. Praha | 5. Plzeňsko a Český les |
| 2. Střední Čechy | 6. Západočeské lázně |
| 3. Jižní Čechy | 7. Severozápadní Čechy |
| 4. Šumava | 8. Českolipsko a Jizerské hory |

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| 9. Český ráj | 14. Jižní Morava |
| 10. Krkonoše a Podkrkonoší | 15. Východní Morava |
| 11. Královéhradecko | 16. Střední Morava a Jeseníky |
| 12. Východní Čechy | 17. Severní Morava a Slezsko |
| 13. Vysočina | |

4.3.2 Turistické oblasti České republiky

Turistické regiony se dělí na menší území, na tzv. turistické oblasti, které slouží především pro rozvoj domácího CR. V České republice je 40 turistických oblastí.

Zařazení zkoumané destinace do turistických regionů a oblastí

Zkoumaná destinace patří do Turistického regionu Jižní Čechy. Tento region obsahuje turistickou oblast č. 5, Jižní Čechy. Pro lepší představu jsou regiony a oblasti zobrazeny na obrázcích níže.

Obrázek č.4 - Turistické regiony



Obrázek č.5 - Turistické oblasti



Zde se nachází SO

(Přejato z <http://www.czechtourism.cz/2-turisticky-potencial-regionu/>, 30.1.2011)

4.4 Kulturně – historické vymezení

4.4.1 Historie oblasti

4.4.1.1 *Trhové Sviny*

Původní název pravděpodobně zněl Svinice a tato osada vznikla na staré obchodní cestě z Vitorazska do Čech kolem poloviny 13. století. Od nepaměti bylo město střediskem obchodu této nejjižnější části jižních Čech, a jak sám název vypovídá, proslavilo se zejména trhy. Ještě koncem 40. let minulého století se zde pravidelně konaly zvlášť známé trhy s dobytkem. Obchod býval tradičně orientován na Horní a Dolní Rakousko a Trhové Sviny zároveň představovaly důležité obchodní centrum celého okolí. Ve městě se mimo jiné narodil Dr. Emil Hácha, prezident Československé republiky v letech 1938 - 1939 a státní prezident v období 1939 - 1945. K další významným rodákům patří i hudební skladatel Karel Valdauf, na jehož počest se ve městě pořádá festival dechových hudeb s mezinárodní účastí. Od roku 2003 se město stalo obcí pověřenou řízením III. stupně a stává se centrem zaměstnanosti, vzdělanosti, kultury, turistiky i politického dění pro širokou spádovou oblast.

4.4.1.2 *Nové Hrady*

Nové Hrady byly ve středověku významnou pohraniční pevností. V pramenech je doloženo slovanské hradiště, ve 13. století zde byl vybudován vrcholně středověký hrad patřící rodu Vítkovců. Po roce 1620 se Nové Hrady stávají rezidenčním městem Buquoyů kteří zde sídlili až do roku 1945, a to nejprve v přestavěném rožmberském domě na náměstí, přebudovaném na barokní rezidenci, později v nově vybudovaném raně klasicistním zámku na okraji historického centra města. Východní část území města (katastrální území Nakolice, Obora u Vyšného a Vyšné) byla k Československu připojena až 31. července 1920 jako součást tzv. Západního Vitorazska a v rámci Čech začleněna do soudního okresu Nové Hrady v politickém okrese Kaplice. Původně tato tři katastrální území náležela k Dolním Rakousům.

4.4.1.3 *Borovany*

Blízké okolí bylo hustě osídleno již v raném středověku, jak o tom svědčí rozsáhlá slovanská mohylová pohřebiště na Vápenickém kopci a u Ostrolovského Újezdu. Borovany jsou velmi starou osadou, poprvé byly listinně zmíněny roku 1186, když borovanští osadníci svědčili při majetkovém zápisu rakouského kláštera Zwettlu. Koncem 13. století se Borovany nacházely v držení jedné větve rodu Vítkovců, z níž jmenovitě známe k roku 1291 Voka z Borovan. Od konce 14. století Borovany vystřídaly několik drobných šlechtických držitelů. Ve 30. letech 15. století vstupuje do borovanské historie výrazná osobnost Petra z Lindy, zakladatele borovanského kláštera. Po zániku vrchnostenského zřízení se Borovany v roce 1850 staly samostatnou obcí s příslušností k trhosvinenskému soudnímu okresu a českobudějovickému politickému okresu. Zřízení železnice roku 1869 napomohlo rozvoji městečka a umožnilo zároveň intenzivní těžbu křemeliny, jejíž počátky spadají do prvních let 20. století. Po vzniku první republiky převzala dobývání a zpracování křemeliny akciová společnost Calofrig. V roce 1973 obdržely Borovany statut města.

4.4.2 **Historické památky**

Na území nalezneme celou řadu historických památek.

Borovany

Dominantou města je jistě pozdně gotický **kostel Navštívení Panny Marie**. Svým architektonickým vyjádřením i zasvěcením se vrací k tradicím doby předhusitské. Roku 1729 byla na jeho severní straně barokizována věž. Mezi další památky patří Škapulřová kaple. V roce 1466 došlo ke stavbě Kláštera, přiléhajícího od severu ke kostelu Navštívení Panny Marie. Reprezentativní Zámek v pozdně barokním slohu zaujímá jižní stranu náměstí. Zámek vznikl v letech 1760-1770. V někdejší zámeckém parku roste několik vzácných dřevin. Budova Radnice byla postavena v polovině 17. století na severní straně náměstí. Je pěknou ukázkou zlidovělého českého baroka. Dále se zde nachází např. sousoší sv. Jana Nepomuckého. Nelze opominout pomník Jana Žižky z Trocnova, sochařské dílo na borovanském náměstí a dále přímo Trocnov, rodiště vojevůdce Jana Žižky, který patří mezi nejvyhledávanější turistické cíle a další.

Trhové Sviny

Původně byl **Kostel Nanebevzetí Panny Marie** vystavěn v raně gotickém slohu, v polovině 15. Století byl přestavěn do pozdně gotického slohu. Kostel patří k nejcennějším památkám pozdní jihočeské gotiky. **Radnice** byla již připomínána v 16. století, nicméně je dílem Martina Čoučery z roku 1845. Radnice stojí uprostřed řady měšťanských domů s kompaktně zachovaným podloubím po celé jižní straně náměstí. Uprostřed náměstí se nachází šestiúhelníková **kašna** z roku 1864. Nelze opominout někdejší **železný hamr** z přelomu 18. a 19. století, zvaný podle posledního majitele **Buškův**. Tento hamr se nachází v malebném údolí mezi Trhovými Sviny a Lništěm. Dominantou je také jistě expozice hamernických a kovářských výrobků. Jistě nejpůsobivější památkou je **poutní kostel Nejsvětější Trojice**. Nachází se necelé dva kilometry jižně od města. V 16. století v těchto místech stála kaple, k níž směřovaly kroky desítek poutníků, nicméně v letech 1708 – 1710 byl postaven dnešní barokní kostel z prostředků dobrovolných sbírek. Stavba má tři oltáře, trojici štítů a věžiček, trojúhelníková okna a obklopuje ji šestiboký ambit se třemi věžicemi. V okolí Trhových Svinů nalezneme mnoho dalších historických památek, ať to jsou kaple, hamry, tvrze, lidové stavby a podobně. Například **Rejta, Hrádek, Čížkrajice, Něchov, Todně, Otěvěk** apod.

Horní Stropnice

Kostel sv. Mikuláše byl postaven v románském slohu a po požáru v 15. století přestavěn na pozdně gotickou stavbu. Náměstí dominuje **Mariánský sloup**. Za zmínku stojí i **Dobrá Voda**, někdejší poutní a lázeňské místo, přezdívané „Jihočeské Lourdy“, nalezneme zde mohutný barokní chrám Nanebevzetí Panny Marie. Dodnes je cílem velkých poutí. **Hojná Voda** byla někdejší známé lázeňské centrum.

Nové Hrady

Gotický **hrad** Nové Hrady je jedním ze symbolů města a výraznou dominantou při příjezdu k Novým Hradům od Českých Budějovic. Stojí na padesát metrů vysokém ostrohu a je obehnán mohutným čtrnáct metrů hlubokým příkopem. **Zámek** je situován na východ od náměstí a historického centra. Stojí na okraji zámeckého parku a

návštěvník ho spatří po levé straně při příjezdu do Nových Hradů od Třeboně či Českých Budějovic. Jde o empírovou trojkřídlou dvoupatrovou stavbu s jednopatrovými přístavky při bočních křídlech. Budova bývalé buquoyské **Rezidence** tvoří východní stranu náměstí. Barokní klášter je dalším ze symbolů města a jeho vývoje. Stojí několik desítek metrů od náměstí a je spojen s Kostelem sv. Petra a Pavla. Stavba kláštera je ve tvaru čtyřúhelníku a v jeho středu je klášterní dvůr, zvaný zde jako „křížová zahrada“. **Farní a klášterní kostel** zasvěcený svatému Petrovi a Pavlovi stojí v blízkosti jihovýchodního rohu náměstí v Husově ulici. **Buquoyská hrobka** tvoří výraznou dominantu novohradského hřbitova. Mezi další památky např. patří **Kovárna**, **Barokní lékárna**, **Radnice**. **Terezino údolí** přiléhá jihozápadně k Novým Hradům. Původně sloužilo jako bažantnice. Byly zde vybudovány soukromé lázně v letech 1788 – 1797. Známy je též modrý dům, ve kterém hraběnka Terezie Buquoyová s oblibou trávila letní měsíce. V roce 1817 tu byl vytvořen umělý vodopád. **Tvrz Žumberk** se nachází v obci Žumberk nedaleko Nových Hradů. Tvrz prošla v posledních let rekonstrukcí a její celkový vzhled s několika baštami a opevněním stojí vskutku za pohled. V interieru je možné vidět venkovský nábytek pocházející od různě movitých rodin, od nábytku hrubě otesaného a natřeného volskou krví, až po honosný nábytek složitě malovaný a vyřezávaný.

4.4.3 Kultura

Kulturní činnost v Trhových Svinech je zastřešena Městským kulturním střediskem, jehož zřizovatelem je město. Vedle kina, které promítá průměrně čtyřikrát do týdne, se do trhosvinenského kulturního domu mohou návštěvníci přijít podívat zhruba každý měsíc na divadelní představení, ve foyaeru probíhají pravidelně výstavy. Hlediště pojme asi třístapadesát diváků. V klubovně kulturního domu se odehrávají tradiční taneční setkání seniorů s muzikou a přednáškové a výchovné programy. Každoročně se zde koná festival duchovných hudeb Karel Valdauf. Již zmíněné kino začalo promítat od roku 2010 s 3D projekcí. V Borovanech se pravidelně konají plesy v místním v Kulturním domě. Na zámku se pravidelně konají různé výstavy. Město Nové Hrady pořádá různé kulturní akce, ať už to jsou Zimní slavnosti sněhu, plesy, různá divadelní představení na hradním nádvoří. Toto město jistě ví, jak účastníky cestovního ruchu

přilákat, překvapit. Je třeba zmínit, jaká kulturní zařízení se ve SO ORP TS nacházejí. Existují zde 2 kina, dále 3 muzea a 1 galerie.

4.5 Přírodní památky

Přírodní park Novohradské hory je rozsáhlá oblast s významnou přírodní a estetickou hodnotou, s harmonicky utvářenou horskou a podhorskou krajinou. Oblast, která je významná vysokým stupněm zachovalosti přírodního prostředí, na jehož formování se podílí přírodě blízké lesní a luční ekosystémy, rašeliniště, rybníky a prameniště, a dále dochované historické hodnoty území.

Přírodní památka "Ďáblík" je státem chráněné území se nachází v nivě Keblanského potoka v úseku pod osadou Keblany. Je zde chráněn mokřadní ekosystém, který vznikl na místě neudržovaného rybníka a dále navazující ekosystém vlhkých luk nivy potoka. Území je botanicky cenné výskytem řady chráněných druhů rostlin, nalézá zde příhodné životní podmínky řada živočichů, zejména obojživelníků. Název chráněnému území dal zde hojně rostoucí druh chráněné rostliny *Calla palustris* - Ďáblík bahenní.

Částečně vytěžená **Pískárna u Třebíčka** cca 2 km směrem na Borovany. V přirozeně regenerujících částech se bohatě vyskytuje chráněný botanický druh *Drosera rotundifolia* - rosnatka okrouhlolistá, která patří mezi tzv. masožravé rostliny. Plocha pískovny byla registrována za významný krajinný prvek v roce 1998.

Olešnické rybníky se nachází přibližně 7 km západním směrem od Trhových Svinů v trojúhelníku tvořeném obcemi Olešnice, Lhotka a Petříkov. Jedná se o rozsáhlou oblast vzájemně propojených rybníků, která svou severní stranou navazuje na chráněnou přírodní oblast "Brouskův mlýn". Jejich hráze, většinou porostlé mohutnými duby, přímo lákají k dlouhým procházkám. Oblast rybníků sice není chráněnou oblastí, ale pro svůj charakteristický půvab a rozmanitou faunu a floru si jistě zaslouží být na těchto stránkách.

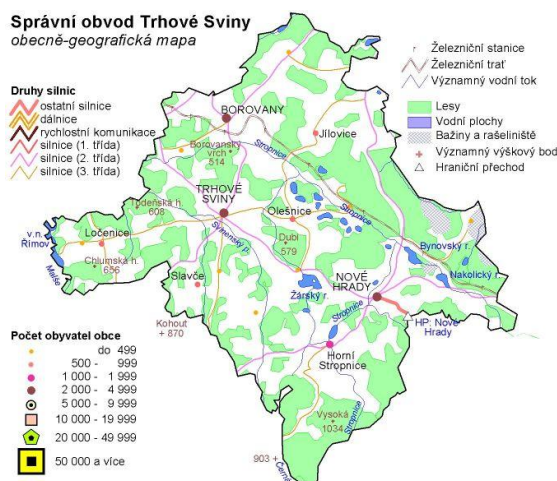
Národní přírodní rezervace Brouskův mlýn je rozsáhlé chráněné území celostátního významu, které tvoří mokřady v nivě říčky Stropnice v délce asi 5 kilometrů. Území se nachází asi 6 kilometrů severovýchodně od Trhových Svinů přibližně mezi městečkem Borovany a osadou Petříkov. V rozsáhlém území rezervace se nacházejí desítky druhů chráněných rostlin a živočichů, uvést lze na tomto místě například dva druhy

masožravých rosnatek (*Drosera* sp.) nebo porosty kosatce sibiřského (*Iris sibirica*). Území není běžně přístupné, jeho bližší poznání je možné například při letních ochrannářských táborech.

Přírodní památka Žemlička je chráněná lokalita u rybníku Žemlička se nachází v katastrálním území Hluboká u Borovan, rozloha je 2,47 ha. Jedná se o fragment vlhké louky s rašelinnou vegetací a s výskytem chráněných a kriticky ohrožených druhů rostlin (tučnice, suchopýrek alpský, ostřice...)

4.6 Geografické vymezení

Obr. č. 6 – Geografická mapa správního obvodu obce s rozšířenou působností



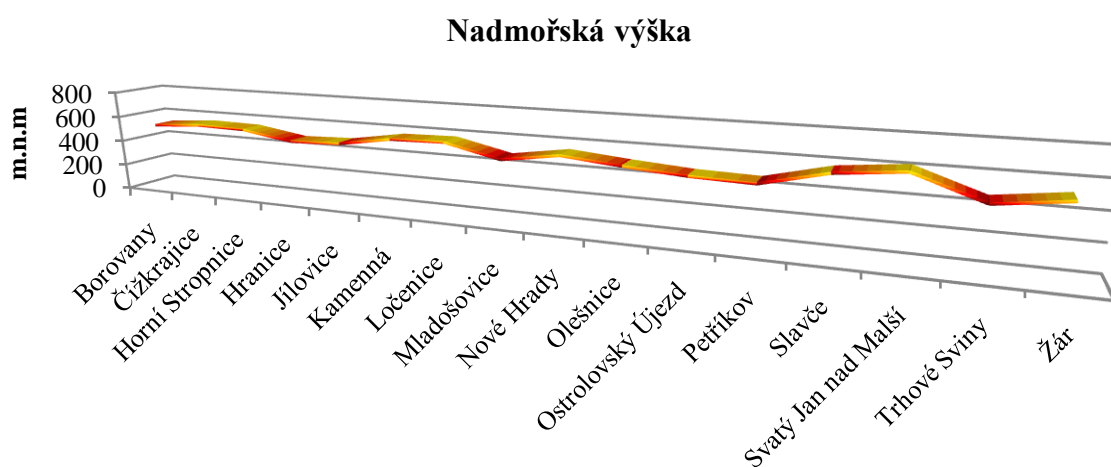
(Přejato z [http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/geograficka_mapa_spravniho_obvodu_orp_trhove_sviny/\\$File/3113_trhov%C3%A9%20sviny.jpg](http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/geograficka_mapa_spravniho_obvodu_orp_trhove_sviny/$File/3113_trhov%C3%A9%20sviny.jpg), 5.1.2011)

Jak již bylo v práci zmíněno, SO ORP TS se nachází na jihu Čech, resp. jeho jihovýchodní část lemuje hranice s Rakouskem. Trhové Sviny leží na rozhraní Stropnické pahorkatiny a Třeboňské pánve. V této části se nachází Novohradské hory. Celková plocha Novohradských hor je 162 km čtverečních a nejvyšším bodem je Kamenec (1072 m). Převládá zde výšková členitost 200 – 400 m. Novohradské hory mají 18 vrcholů, z nichž hned čtyři překračují 1000 m. Nejvyšší vrchol Novohradských hor leží na rakouské straně. Je jím Viehberg. (1112 m). Novohradské hory jsou

vyhledávané především díky vzácně zachovalé přírodě, jež byla ušetřena zásahů člověka díky své poloze v bývalém pohraničním pásmu. V roce 2000 zde byl vyhlášen Přírodní park Novohradské hory.

V blízkosti Novohradských hor se nachází Slepíčí hory s nejvyšším bodem Kohout (870 m.n.m). Je evidentní, že Novohradské hory nepřevyšují. Slepíčí hory jsou geomorfologickým okrskem Soběnovské vrchoviny. Jedná se o výrazný hřbet, který je ze všech stran omezený zlomovými svahy.

Graf č. 1 – Nadmořská výška v jednotlivých obcích



(Zdroj: Vlastní zpracování dle údajů z Českého statistického úřadu)

Jak je na grafu č. zřejmé, nadmořská výška obcí se pohybuje mezi 400 – 600 m.n.m. Nejvyšší položenou obcí je Svatý Ján nad Malší s 614 m.n.m.

Vodní plochy

V SO ORP TS je bohatý na vodní plochy, a to 2392 ha. Vodní plochy tedy zabírají přibližně 10 % nezemědělské půdy SO ORP TS. Ve srovnání se SO ORP České Budějovice, zkoumaný SO má o 3680 ha méně. Oproti tomu v procentním srovnání je vidno, že SO ORP ČB má 14 % vodních ploch. V Jižních Čechách má nejméně vodních ploch SO ORP Vimperk. Ve srovnání s Jihočeským krajem, SO ORP TS zaujímá 5,46 % vodních ploch kraje. V rámci SO ORP TS se nejvíce vodních ploch se nachází u obce

Olešnice a jejich místních částí. Jedná se o cca 16 % z celkové výměry. Naopak nejméně má obec Kamenná, resp. 1,27 % z celkové výměry.

Zemědělská a nezemědělská půda

Zemědělská půda zabírá 21 343 ha. Největší podíl má obec Čížkrajice, resp. 66,44 %. Nezemědělská pak 23 891 ha. Jak je vidět, převažuje zde nezemědělská půda, z toho jednoznačně lesní pozemky, a to 77,7 %. U zemědělské půdy pak převažuje orná půda s 67,3 %. Nejvíce orné půdy se nachází u obce Horní stropnice – 2 194 ha. Jako protiklad je možno uvést obci s nejmenší rozlohou orné půdy – Ostrolovský Újezd (111 ha). Tento ukazatel je samozřejmě ovlivněn rozlohou obce a jejich místních částí. Horní Stropnice jich totiž má 21, zatímco Ostrolovský Újezd jen 1. Podíl lesů na celkové výměře je u všech obcí značný. Vždy přesahuje 20 %. Největší podíl má obec Petřikov, kde se jedná o 74,18 % lesů, druhé jsou Nové Hrady s podílem 59, 27 % a třetí Ostrolovský Újezd s 52,11 %.

Rybníky a potoky

Na území se nachází mnoho vodních ploch. Většinou se jedná o menší rybníky místního významu. Přímo v Trhových Svinech se nachází Velký rybník, jenž je např. v zimním období využíván k sportovním aktivitám, resp. bruslení. Dále se zde nachází rybník Brigádník, jímž protéká Bukovický potok. Dalším, Trhovými Sviny protékajícím potokem je tzv. Svinenský potok. V Nových Hradech se vyskytuje Pivovarský rybník, dále rybník U hřiště, Fenclův rybník atd. Novými Hrady též protéká Stropnice a Dvorský potok a Novohradský potok. Jižní částí Borovan pak protéká již zmíněná Stropnice.

Klimatické podmínky

Při zjišťování klimatických hodnot bylo vycházeno z údajů meteorologické stanice České Budějovice. Průměrná teplota za rok 2009 byla 9,5 °C, což je nejvyšší podle stanic v Jihočeském kraji. Srážky se pohybovaly okolo 837,5 mm a sluneční svit trval 1590 hod. Ve srovnání s dalšími stanicemi, sluneční svit zde trval nejkratší dobu.

4.7 Administrativní vymezení obcí

SO ORP TS má ve své působnosti celkem 16 obcí. V rámci Jihočeského kraje má nejvíce obcí SO ORP Tábor, resp. 110. České Budějovice jich mají 109. SO ORP TS pokrývá 2,57 % obcí Jihočeského kraje a 14,5 % obcí Tábora. V detailnějším pojetí se dále dělí na dva SO s poměřeným obecním úřadem (viz. obrázek č. 7) – Nové Hrady a Trhové Sviny. (dále jen SO s POÚ).

Obr.č. 7 – Obrázek administrativního vymezení SO ORP Trhové Sviny

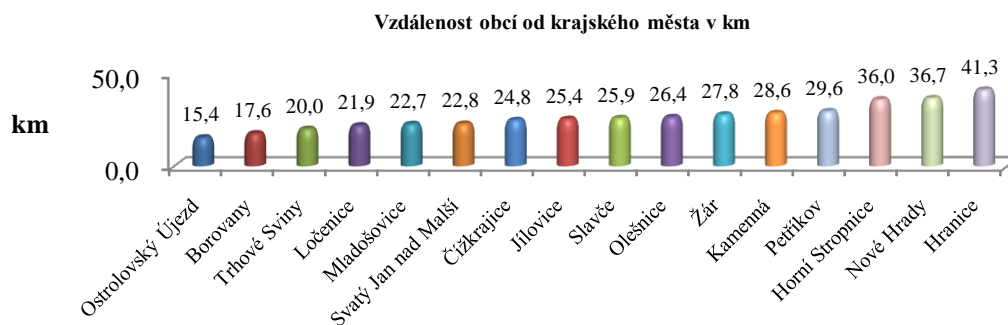


(Přejato z

[http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/administrativni_mapa_spravniho_obvodu_trhove_s_viny/\\$File/ORP3113.jpg](http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/administrativni_mapa_spravniho_obvodu_trhove_s_viny/$File/ORP3113.jpg), 5.1.2011)

Trhové Sviny mají 12 obcí a Nové Hrady 4 obce. Trhové Sviny mají 90 částí obcí a Nové Hrady 34. Tyto obce se dále dělí na části obcí. Nejvíce částí obcí má Horní Stropnice – 21. Druhý největší počet mají Trhové Sviny – 14. Nejméně, jen jednu, má obec Ostrolovský Újezd. Ve SO O s PÚ Trhové Sviny nalezneme pouze 1 obec do 199 obyvatel, 9 obcí mezi 200 – 999 obyvateli a 2 obce nad 1000 obyvatel a to Trhové Sviny a Borovany. U SO Nové Hrady je situace odlišná. Dvě obce mezi 200 – 999 a dvě obce nad 1000 obyvatel – Nové Hrady a Horní Stropnice. Ve SO ORP TS se nachází 3 obce se statutem města – Trhové Sviny, Nové Hrady a Borovany. Ve SO s PÚ TS je podíl městského obyvatelstva 65,5 %, u Nových Hradů 55, 4 %. Je to pochopitelné, neboť TS mají dvě obce se statutem města.

Graf č. 2 - Vzdálenost obcí od krajského města



(Zdroj: Vlastní zpracování dle údajů Českého statistického úřadu)

Na grafu č. 2 je uvedena vzdálenost od krajského města. Jak je evidentní, Trhové Sviny patří k obcím, jež jsou blíže ke krajskému městu. I tento ukazatel může ovlivňovat různá rozhodnutí. Nejvíce se projevuje v cenách nemovitostí, které bývají většinou levnější než v krajském městě. Naopak dražší jsou zejména potraviny.

Na grafu č. 3 je demonstrována vzdálenost obcí od obce s rozšířenou působností Trhové Sviny. Též polohy obcí na grafu přibližně odpovídají jejich geografické poloze. Je patrné, že nejbližší jsou Čížkrajice – cca 5 km. Nejvzdálenější jsou Hranice – cca 25 km.

Graf č. 3 – Vzdálenost obcí ve SO ORP TS do Trhových Svinů



(Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Českého statistického úřadu)

Ekonomické subjekty ve SO ORP TS

Dle údajů Českého statistického úřadu bylo k 31.12.2009 na území SO celkem 3795 ekonomických subjektů. Z toho 3131 fyzických osob (2873 živnostníků a 121 zemědělských podnikatelů) a 664 právnických osob (199 obchodních společností, 12 družstev a 227 sdružení a organizační jednotky sdružení).

Vybavení SO ORP TS

Zde se jedná o školství, zdravotnictví a sociální služby. Pokud se jedná o mateřské a základní školy, mají Trhové Sviny zhruba 20 % vybavení Českých Budějovic. Konkrétně se zde nachází 10 mateřských škol a 4 základních škol. U středních škol je procento nižší, resp. 8,6 %. Není se čemu divit. Střední školy jsou pochopitelně soustředěny do krajského města. Existují zde pouze 3 střední školy, soustředěné do Trhových Svinů, resp. jedno se zde nachází jedno gymnázium, jedna střední odborná škola a jedno střední odborné učiliště. Ze zdravotnictví se v SO nachází 12 ordinací praktické lékaře pro dospělé a 7 pro děti. Oboje se rovnají 13,5 % vybavení SO ORP České Budějovice. Samozřejmě se zde nenachází nemocnice, nicméně přímo v Trhových Svinech se nachází poliklinika. Domovy pro seniory jsou ve SO ORP TS dva a 5 domů s pečovatelskou službou. Známý je například Chvalkov.

Bytová výstavba

V roce 2009 došlo celkem k 88 dokončením bytů, z toho 61 rodinným domům a 17 bytovým domům. Nejvíce bytů bylo dokončeno v Trhových Svinech (32), dále v Borovanech (24) a v Horní Stropnici jich bylo dokončeno 8.

Cestovní ruch

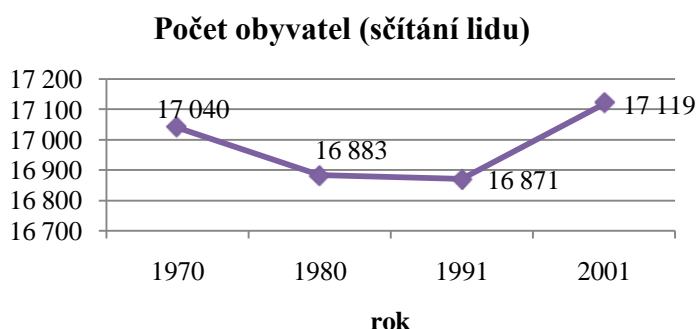
V zkoumaném SO se nachází celkem 20 hromadných ubytovacích zařízení. Z toho 266 pokojů a 723 lůžek. Po výpočtu průměrného počtu lůžek dostaneme číslo 2,72. To znamená, že v hromadných ubytovacích zařízeních jsou spíše tří lůžkové pokoje. Nejvíce hromadných ubytovacích zařízení existuje v Nových Hradech, resp. 10. V Trhových Svinech jich jsou 4, 3 v Borovanech, 2 v Horní Stropnici a jedno v Žáru.

V roce 2009 zde bylo 8 075 hostů, z toho 1 519 nerezidentů. Celkem bylo zaznamenáno 22 339 přenocování z toho 3 376 nerezidentů.

4.8 Demografické vymezení

Při posledním sčítání lidu v roce 2001 bylo zaznamenáno ve SO ORP TS celkem 17 119 obyvatel. Vývoj počtu obyvatel při sčítání lidu je zobrazen na grafu níže. Je evidentní, že se od posledního sčítání lidu počet obyvatel zvýšil.

Graf č. 4 – Vývoj počtu lidí při sčítání lidu

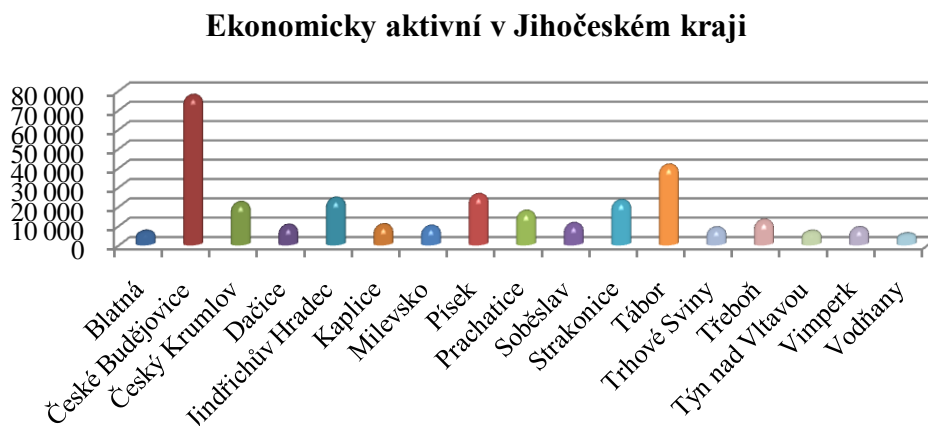


(Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Českého statistického úřadu)

K 31.12 2009 bylo ve SO ORP TS celkem 18 244 obyvatel. Je vidno vzrůstajícího trendu. Nejvíce obyvatel je věku 15 – 64 obyvatel, resp. 12 845. V roce 2009 se ve SO narodilo 204 dětí a shodně 204 obyvatel zemřelo. Přirozený přírůstek byl tedy nulový. Nejnižší přirozený přírůstek v rámci obcí je v Čížkrajicích - -16., nejvyšší je v Trhových Svinech – 17. Přistěhovalo se celkem 366 obyvatel a vystěhovalo 270., nejvíce do Trhových Svinů a Olešnice. Přírůstek stěhováním tedy činil 96 obyvatel. Na závěr lze konstatovat, že celkový přírůstek v tomto roce bylo 96 lidí. Pro ilustraci je níže popsáno srovnání na 1000 obyvatel středního stavu. V kategorii přistěhovalí zkoumaný SO přesahuje průměr Jihočeského kraje téměř 2,5 krát. To pak ovlivňuje další dva ukazatele, jednak přírůstek stěhováním, jednak celkový přírůstek. Ten přesahuje SO 4,4 krát.

Nezaměstnanost

Graf č. 5 – Ekonomicky aktivní v Jihočeském kraji



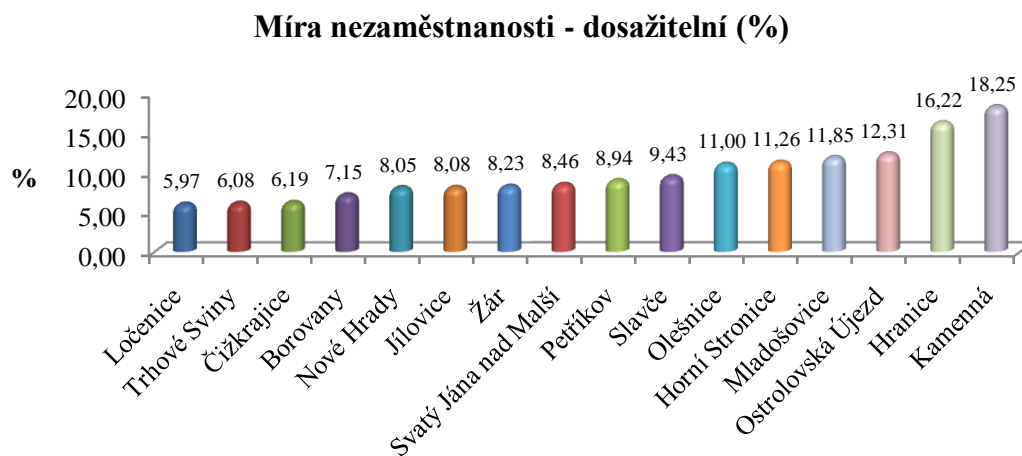
(Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Českého statistického úřadu)

Graf č. 5 demonstruje počet ekonomicky aktivních obyvatel ve SO v Jihočeském kraji. Ve zkoumaném regionu jich je 8 639. Z toho Nové Hrady 2 356 a Trhové Sviny 6 283. Patří k těm SO s nižším zastoupením. Je to jistě, mimo jiné, dáno počtem obyvatel. Největší nezaměstnanosti v rámci obcí s rozšířenou působností v Jihočeském kraji dosáhly Dačice, nejmenší pak České Budějovice. Trhové Sviny měly 8,01 %, což je lehce pod krajským průměrem. SO s PÚ Nové Hrady měly nezaměstnanost 9,5 %, což je více než v celém obvodu a Trhové Sviny pouze 7,5 %.

Graf č. 6 demonstruje míru nezaměstnanosti podle obcí ve SO ORP TS. Nejmenší míra nezaměstnanosti k 31.12.2009 byla zaznamenána v obci Ločenice. Jak je na grafu zřejmé, Trhové Sviny též patří k obcím s nízkou mírou nezaměstnanosti, konkrétně se jedná o 6,08 %. Nejvyšší míra nezaměstnanosti byla v obci Kamenná, resp. 18,25 %. Ve SO ORP TS bylo v roce 2009 celkem zaznamenáno 723 uchazečů o zaměstnání. Z toho 57 absolventů škol a 58 déle než 12 měsíců, 692 dosažitelných, 383 žen a 191 ve věku nad 50 let.

Ve městech v tomto SO, resp. Borovanech, Nových Hradech a Trhových Svinech žije nejvíce obyvatel v Trhových Svinech (4 948), dále Borovanech (3 960) a Nových Hradech (2 567).

Graf č. 6 – Míra nezaměstnanosti



(Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Českého statistického úřadu)

5 STEP analýza

Tato část práce čerpá z poznatků Királ'ové (2003:49 – 52). Dále bylo také čerpáno z údajů na webových stránkách Českého statistického úřadu. Tyto údaje jsou však v rámci celého Jihočeského kraje. Nicméně tyto údaje jsou vyjádřeny v průměru za celý Jihočeský kraj.

5.1 Sociální (společenské) faktory

Királ'ová (2003:51) upozorňuje, že v dnešní době přibývá počet svobodných lidí, žijících v jednočlenných domácnostech, snižuje se porodnost a mění se věková struktura v neprospěch mladých lidí. I tyto faktory mohou mít vliv na rozdělování příjmů rodin. Prvním zkoumaným faktorem bude příjem domácností. Podle údajů Českého statistického úřadu je průměrný roční čistý příjem v Jihočeském kraji za rok 2009 133 757 Kč na osobu, z toho hlavního zaměstnání 75 034 Kč. Tento ukazatel nemá velkou vypovídací schopnost. Ve srovnání s minulým rokem se tento ukazatel se zvýšil o necelé 2000 Kč. Dalším ukazatelem, jehož bude zmíněn, je podíl domácností ve skupině měsíčního čistého příjmu na osobu. Jinými slovy, kolik procent osob má čistý příjem v určitých peněžních intervalech. Do 10 000 Kč na osobu má 42,6 % domácností. Mezi 10 001 a 20 000 Kč pak 51,5 %. Mezi 20 001 a 30 000 Kč je 4,9 % a nad 30 001 pak 1 %. Dalším nákladem, který domácnosti „zatěžují“ jsou náklady na bydlení a dále ovlivňují, mimo jiné i strukturu dalších výdajů. V Jihočeském kraji jsou průměrné měsíční náklady na bydlení 4 263 Kč. Nejvyšší položkou nákladů na bydlení je podle údajů Českého statistického úřadu elektřina. Náklady na bydlení představují 15,1 % z čistých příjmů domácností. Otázka také je, zda náklady na bydlení jsou pro domácnost velkou zátěží. Dle subjektivního názoru člena domácnosti představují velkou zátěž pro 18,2 % domácností, určitou zátěž 71,7 % a nejsou zátěží pro 10,1 % domácností. Otázkou je, jak domácnosti vycházejí dle subjektivního názoru s příjmem. 5,6 % domácností vycházelo v roce 2009 s příjmem s velkými obtížemi. 19,6 % s obtížemi a 35,9 % domácností s menšími obtížemi. Tato čísla jsou poměrně vysoká, pokud by tyto domácnosti měli být potenciálními účastníky cestovního ruchu. Tito lidé jistě vyhledávají spíše levnější způsoby aktivního využití volného času. To jim může

splnit zkoumaný SO ORP TS. Domácností, které docela snadno vyšly s příjmem, bylo 27, 8 %, což je pozitivní výsledek. Velmi snadno pak vyšlo 11,1 %. Na místě také je zaměřit se na motivy, které podněcují lidi, aby cestovali. Jak Királ'ová (2003:51) uvádí, lidé v dnešní době žijí ve stresovém prostředí. Proto často vyhledávají relaxaci, klid, přírodu i kulturu. I tyto požadavky je region schopen plnit. Zejména pak příroda. Jak již bylo zmíněno, ve SO ORP TS se nachází mnoho přírodních, kulturních a historických památek. Existují zde také naučné stezky, jež mají i výukovou a informativní funkci pro návštěvníky. Jako příklad lze uvést na Naučnou stezku Terčino údolí, Příběhy Novohradských domů, atd.

5.2 Technické (Technicko – Technologické) faktory

V dnešní době také roste informovanost občanů, resp. potenciální účastníci mají mnohem větší možnosti dostat se k informacím „z domova“. Důležitou úlohu zde hraje především internet. Ať už se jedná o nalezení jízdního řádu, vhodné cyklotrasy apod. Proto je důležité, aby byli informace o aktivitách, které je možno v kraji provozovat co nejdostupnější. Propagační materiály v informačních centrech nemusí být již z hlediska masovosti dostačující. Királ'ová (2003:51) upozorňuje, že rozvoj technologií má výrazný vliv na úspěšnost nabídky destinace a projevuje se především v možnosti vzájemného propojení různých technologií. Zkracuje se čas potřebný na přepravu lidí i zboží, atd. Na webových stránkách Turistického a kulturního informačního centra Trhové Sviny se nachází informační systém ohledně ubytování a stravování. Zde existuje možnost zadat požadavky na ubytování či stravování a systém nám nalezne vhodné zařízení. Neřekne však už volná lůžka. Otázkou také zůstává dopravní vybavenost a dostupnost. Tato problematika bude řešena v dalších kapitolách práce.

5.3 Ekonomické faktory

Ekonomické prostředí silně ovlivňuje rozvoj cestovního ruchu v destinaci, tvrdí Királ'ová (2003:50). Jednak z hlediska poptávky, jednak z hlediska nabídky. Mezi tyto faktory, resp. faktory ovlivňující poptávku zejména patří výše úroků, kurz měny, možnosti úvěru, daň z přidané hodnoty, ekonomický růst a stabilita, výše inflace atd. Pokud budeme mluvit o faktorech ovlivňující nabídku, tak se v mnoha shodneme s již

zmíněnými faktory, navíc můžeme zmínit například program podpory rozvoje cestovního ruchu, program podpory malého a středního podnikání apod. Výše zmíněné faktory mají většinou celorepublikový charakter. Nicméně na stránkách Českého statistického úřadu jsou uváděné podrobnější údaje, resp. údaje v rámci Jihočeského kraje. V roce 2009 byl čistý disponibilní důchod 113 507 mil. Kč. Na jednoho obyvatele pak 178 186 Kč. Hrubý domácí produkt v Jihočeském kraji za rok 2009 činil 189 868 mil. Kč. V přepočtu na jednoho obyvatele pak 298 058 Kč. Nezaměstnanost v Jihočeském kraji k 31.12.2010 činila 8,5 %, hrubá mzda pak 20 325 %. Průměrná meziroční inflace v roce 2010 činila 1,5 %, což je nárůst oproti předchozímu roku o 0,5 %. V České republice jsou dvě sazby DPH. Základní sazba, která činí 20 % a snížená sazba – 10 %. Domácnosti jsou velice citlivé na změnu těchto ukazatelů, neboť při jejich zvýšení se snižuje jejich disponibilní příjem. To pak ovlivňuje i výši výdajů na volnočasové aktivity.

5.4 Politicko – právní faktory

Tyto faktory vyplývají z legislativy státu. Jde zejména o různé zákony, nařízení apod., které se týkají všech. Jejich dodržování je hlídáno a porušení se trestá. V České republice je politická stabilita. Různé teroristické útoky, nepokoje výrazně ovlivňují image destinace, potažmo poptávku po destinaci, upozorňuje Királ'ová (2003:49-50).

Zákony, jež ovlivňují cestovní ruch:

č. 329/1999 Sb. o cestovních dokladech, č. 159/1999 Sb. o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu, č. 40/1964 Sb. občanský zákoník - výňatek (cestovní smlouva), č. 455/1991 Sb. příloha č.1, č. 2, č. 3 o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), č. 101/2000 Sb. na ochranu osobních dat, č. 326/1999 Sb. o pobytu cizinců na území ČR (cizinecký zákon), č. 119/1992 Sb. o cestovních náhradách, č. 634/1992 Sb. o ochraně spotřebitele a další

Zákony, upravující dopravu:

Zejména - Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. č.

194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

6 Analýza poptávky po destinaci

Na webových stránkách Jihočeské centrály cestovního ruchu je zveřejněn dokument „Strategie rozvoje cestovního ruchu Jihočeském kraji na roky 2009 – 2013“ (dále jen dokument - dostupný <http://www.czechtourism.cz/strategie-rozvoje-cestovniho-ruchu-2007-az-2013/>, na 25.1.2011). V tomto dokumentu je mimo jiné zmíněna poptávka po Jihočeském kraji. Je zde uvedeno, že v Jihočeském kraji návštěvnost klesá. Tento negativní trend je již od roku 2006. V roce 2009 došlo k poklesu o 19 000 návštěvníků. V roce 2009 SO ORP TS navštívilo 8 075 hostů, z toho nerezidentů 1 519. V procentuálním vyjádření se je to 18,76 %. V tomto regionu došlo celkem 22 339 přenocování, z toho nerezidenti tvořili zhruba 15 %. Podle dokumentu byl podíl cizinců na celkovém počtu 32,2 %. Nejčastějšími zahraničními turisty jsou Němci, Rakušané, Slováci. Jejich návštěvnost však klesá. Naopak u Slovenska stagnuje. Nárůst je zaznamenán u Japonců a Rusů. Nejvyšší počet přenocování v České republice zaznamenává Praha, Jihočeský kraj obsazuje čtvrté místo. Průměrný počet přenocování jsou dva dny. U delších cest pak 8,2 dne.

Jak je v dokumentu uvedeno, sezónnost z hlediska turistické návštěvnosti čelí významné disproporci mezi letními a zimními měsíci. V zimních měsících je kraj méně vytížen. Je to zejména díky konkurenci německých a rakouských Alp.

V roce 2007 byl vytvořen dokument „Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji“. Tento dokument uvádí strukturu návštěvníků Jihočeského kraje. Podle tohoto dokumentu patří mezi hlavní důvody návštěvy kraje poznávací turistika, pěší turistika, cykloturistika a vodní sporty. Dvě třetiny návštěvníků zavítají do Jihočeského kraje jednou za rok, dvě třetiny přijíždějí autem, nejčastěji s rodinou, partnerem nebo známými. Ubytování využívá 80 % návštěvníků, především v penzionech, hotelích, chatkách a stanových kempech.

7 Analýza konkurenceschopnosti destinace

V již zmíněném dokumentu „Strategie rozvoje cestovního ruchu Jihočeském kraji na roky 2009 – 2013“ (dostupný na [http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1540&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1540&par[lang]=CS), 12.2.2011) je zmíněna i konkurence Jihočeského kraje.

Praha je největším lákadlem turistů. Má mnoho atraktivit, nicméně hlavním přínosem pro cestovní ruch je dostatek ubytovacích kapacit všech kategorií, plně vybavenou infrastrukturu pro všechny druhy cestovního ruchu. Je třeba zmínit i dostatek kapacit pro kongresové akce.

Dalším konkurentem je pak **Středočeský kraj a okolí**, díky kulturním a historickým objektům. Menší míra pak spadá na přírodní atraktivitu. Díky dopravní infrastruktuře získává významnou pozici dostupnosti z Prahy. Za Jihočeským krajem pak zaostává v rámci cyklotras.

Brno a Jihomoravský kraj nabízí širokou škálu kulturních a historických památek. Ve světě je však znám díky pravidelnému pořádání veletrhů a výstav. Ve své podstatě je Jihomoravský kraj nabídkou podobný Jihočeskému, vykazuje i podobné statistiky.

Kraj **Vysočina** se postupně snaží dohánět rezervy v infrastruktuře. Rychle se zde rozvíjí trasy pro pěší turistiku a cykloturistiku. Na farmách a vesnicích pak agroturistika. Mínusem kraje je menší kapacita ubytovacích zařízení.

Plzeňský kraj – Šumavu dle dokumentu nelze v pravém slova smyslu považovat za konkurenta kraje. Turisté tyto oblasti „nerozlišují“.

K zahraničním konkurentům jistě patří **Rakousko**. Rakousko má oproti České republice náskok v budování kvalitní infrastruktury pro rozvoj cestovního ruchu, ať už se jedná o dopravu, ubytovací kapacity apod. Nicméně tato škála produktů je určena pro vyšší či střední příjmové skupiny. **Horní Rakousko** disponuje kvalitním zázemím pro wellness, cykloturistiku, pěší turistiku, sjezdové a běžecké lyžování. Dolní Rakousko staví rozvoj cestovního ruchu na pořádání různých kulturních akcí, festivalů, trhů apod.

Spolková republika Německo staví na špičkové infrastruktuře a pověstné kvalitě služeb, ať už se jedná o pěší turistiku, cykloturistiku či lyžování. Pro cílové skupiny je atraktivní zejména **Bavorsko**.

Nelze opominout **Slovensko**, které oproti ostatním státům má velkou výhodu – není zde jazyková bariéra. Konkurentem Jihočeskému kraji je zejména v oblasti vodních sportů, rozvinutá je zde také lázeňská tradice.

Konkurencí pro SO ORP TS je zejména Horní Rakousko a to v rámci pěší turistiky, cykloturistiky a wellness. To samé platí i pro Šumavu. Nelze opominout i konkurenci v rámci Jihočeského kraje. Mezi nevýznamnější patří jistě České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Tábor, Písek, Prachatice, Vimperk. Je třeba i připomenout substituce, resp. konkurence přicházející z vnějšího prostředí. To znamená, že konkurencí návštěvy regionu může být cokoli jiného, za co potenciální účastník utratí peníze.

8 Analýza dopravní služeb

Při zpracování této části bylo vycházeno z kapitoly Dopravní služby, jež uvádí Oriška (1999:19-43). Jak píše, dopravní služby nejsou cílem účasti na cestovním ruchu. Člení se podle několika hledisek. Při zpracování této kapitoly bude dodrženo členění z hlediska druhu dopravy, resp. služby silniční, železniční, vodní, letecké a ostatní dopravy. Další poznatek, jenž bude v práci využit, je rozdělení způsobů dopravy podle Horner, Swarbrooke (2003:305). Uvádí stejné rozdělení jako Oriška, nicméně navíc zde má dopravu v terénu – koně, chůze, lanovka, lyžařský vlek. Tento způsob dopravy jistě spadá mezi ostatní dopravu podle Orišky (2003:19).

8.1 Služby železniční (dražní) dopravy

Materiálně – technickou základnu, resp. vybavenost pro železniční dopravu zmiňuje Oriška (1999:20). Tvoří ji, mimo jiné síť dopravní cest (železniční tratě). Ve SO ORP TS je pouze jedna železniční trať. Jedná se o železniční trať číslo 199 z Českých Budějovic, konečnou stanicí je Gmünd NÖ. Tato trať má celkem 52 km a cesta trvá přibližně jednu hodinu s přestupem na jiný vlak v Českých Velenicích. Jedná se o pravidelnou přepravu, která je uskutečňována osobními vlaky.

8.1.1 Vlaky na trati č. 199

Na této trati vyjíždí osobní vlak z Českých Budějovic, cestující přestupují v Českých Velenicích na jiný osobní vlak. Tyto vlaky na sebe navazují.

Tabulka č. 1 - Číslo vlaků, které jezdí na trati č. 199

České Budějovice - České Velenice	České Velenice - Gmünd NÖ
2107	2151
2109	2155
2111	2157
2113	2159
2115	2161
2117	2163
2119	2165

(Zdroj: Vlastní zpracování)

V tabulce č. 2 jsou uvedena čísla vlaků, které jezdí na zmiňované trati. Tyto vlaky na sebe vždy navazují, tzn., že když z Českých Budějovic vyjede vlak č. 2107, tak na něj v Českých Velenicích bude navazovat osobní vlak č. 2151. Toto se opakuje.

8.1.2 Zastávky na trati č. 199 – Česká republika

České Budějovice (0 km), Nové Hodějovice (3 km), Nová Ves u Č.B. (9 km), **Trocnov** (16 km), **Radostice u Trocnova** (18 km), **Borovany** (21 km), **Hluboká u Borovan** (24 km), **Jílovice** (27 km), **Petříkov** (32 km), **Nové Hrady** (37 km), **Vyšné** (42 km), České Velenice (50 km). **Tučně** vyznačené zastávky se nachází ve SO ORP TS.

8.1.3 Jednotlivé železniční stanice ve SO ORP TS

Obrázek č. 8 – Železniční stanice na trati č. 199 ve SO ORP TS



(Přejato z <http://www.cd.cz/mapa/>, 12.2.2011)

Na obrázku č. 8 je modře i číselně (199) vyznačena popisovaná trať. Jsou zde uvedeny všechny zastávky, jež spadají do zkoumaného regionu. Tyto zastávky jsou níže popsány. První zastávkou v regionu je Trocnov, poslední pak Vyšné.

Trocnov

První železniční stanicí ve zkoumané SO je Trocnov. Nachází se na šestnáctém kilometru tratě v nadmořské výšce 515 m. Jedná se o zastávku, jejímž provozovatelem je Správa železniční dopravní cesty, s.o. Vlastníkem stanice je stát. Jízdenky se prodávají ve vlaku.

Radostice u Trocnova

Další stanicí jsou Radostice, které se nachází na osmnáctém kilometru tratě. Nadmořská výška stanice je 500 m. Opět se jedná o zastávku. Ostatní údaje jsou shodné s předchozí zastávkou. Jízdenky se též prodávají ve vlaku.

Borovany

Vlak dále zastavuje v Borovanech, ve výšce 475 m. Jedná se o železniční stanicí, nicméně odbavování cestujících se uskutečňuje ve vlaku. Nachází se na 21 km tratě. Další údaje jsou shodné z předchozími zastávkami.

Hluboká u Borovan

Zde se jedná o železniční zastávku ve výšce 465 m, která se nalézá na 24. km tratě. Jízdenky si cestující kupují ve vlaku. Další údaje jsou shodné z předchozími zastávkami.

Jílovice

Tato stanice se nachází na 28. km tratě ve výšce 460 m. Jízdenky si cestující opět kupují ve vlaku. Opět provozovatelem je Správa železniční dopravní cesty, s.o. Vlastníkem stanice je stát.

Pětříkov

Jedná se o zastávku, vyskytuje se na třicátém druhém kilometru tratě č. 199. Tato zastávka má shodnou nadmořskou výšku s Hlubokou u Borovan, resp. 465 m. Cestující si kupují jízdenky ve vlaku. Další informace se shodují s předchozími.

Nové Hrady

Předposlední, tentokrát železniční stanicí jsou Nové Hrady ve výšce 475 m. Leží na 37. km tratě. Služby, které jsou na této zastávce poskytovány, budou popsány níže. Tato stanice se opět ve vlastnictví státu a provozovatel je shodný s předchozími.

Vyšné

Poslední zastávkou ve zkoumaném správním obvodu je Vyšné. Jedná se o železniční zastávku v nadmořské výšce 490 m. Cestující si kupují jízdenku ve vlaku.

8.1.4 Služby poskytované na trati č. 199

Tyto vlaky se vyznačují rozšířenou přepravou spoluzavazadel, zejména pak kol. Dále je možnost objednávky jízdenek pomocí e-shopu. Pokud si cestující kupuje jízdenku pomocí E-shopu, zadá spoj, datum a čas. Po provedení úspěšné platby dojde k zaslání jízdenky na email. Cestující si jízdenku vytiskne. Vyhne se tak frontám u pokladen apod. U vnitrostátních jízdenek postačí ukázat průvodčímu na obrazovce notebooku či jiného obdobného zařízení.

Stanice, resp. zastávky Trocnov, Radostice u Trocnova, Borovany, Hluboká u Borovan, Jílovice, Petříkov, Vyšné nezajišťují odbavení, odbavení cestujících a jejich zavazadel se provádí ve vlaku. Na těchto zastávkách si cestující kupují jízdenky ve vlaku. Železniční zastávka Nové Hrady je odlišná. Stanice zajišťující odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek. Cestující mají možnost využít služeb vnitrostátní pokladní přepážky, čtečky In – karet, výdej In – karet, platby v eurech, čekárny pro cestující, wc, půjčovny kol (jen vratná). Nachází se zde i zastávka linkových autobusů.

8.1.5 Přepravní podmínky

Přepravní podmínky pro veřejnou drážní dopravu českých drah jsou uvedeny na webových stránkách Českých drah, a.s (dostupné na <http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/spo.pdf>, 12.2.2011). Tyto podmínky vešly v platnost 12.12.2010 a ve vnitrostátní drážní přepravě, mimo jiné stanovují podmínky, za kterých dochází k uzavření přepravní smlouvy, povinnosti a odpovědnost

doprovodce Českých drah i cestujících při přepravě osob, jejich zavazadel a živých zvířat a podmínky pro přepravu zásilek. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (dostupný na http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/silnicni-doprava.htm, 12.2.2011) je dalším dokumentem, v němž jsou upraveny podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné drážní osobní dopravě a ve veřejné silniční osobní dopravě, včetně podmínek pro plnění jedné přepravní smlouvy více dopravci. Oba tyto dokumenty v sobě obsahují vymezení důležitých pojmů, jako například přepravní smlouva, jízdní doklad, rezervační služby, doklad o zaplacení ceny, průkaz na slevu apod.

8.1.6 Jízdní řád

Jízdní řád je platný od 12.12.2010 do 10. prosince 2011. Jsou naplánované dvě změny jízdního řádu. První změna je plánována na 6. března 2011, druhá pak na 12. června 2011. Hledání spojení je dostupné na různých webových stránkách. Jednak přímo na stránkách Českých drah (dostupné na <http://www.cd.cz/spojeni/>, 12.2.2011), jednak na stránkách IDOSu (dostupné na <http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>, 12.2.2011). Na stránkách Českých drah je též možno jízdní řád stáhnout a popř. vytisknout. Tento jízdní řád je ve formátu PDF. Jízdní řády jsou dostupné i cizích jazycích – anglickém a německém. Dalšími možnostmi, jak se informovat o jízdní řádu jsou: mobilním telefonem - prostřednictvím SMS nebo WAP, telefonicky - zavolat na infolinku ČD 840 112 113, e-mailem - poslat e-mail na adresu info@cd.cz, vyhledat v knižním jízdním řádu, vyhledat v traťovém jízdním řádu, informovat se na nádraží nebo u průvodčího.

8.1.7 Jízdné

Cena přepravy z českých Budějovic do Českých Velenic je 70 Kč. Je možnost využít slevy, jež České dráhy poskytují. Jednou možností je pořídit si tzv. In-kartu. In-karta je plastová čipová karta ve velikosti běžné platební karty. Je určena především stálým zákazníkům ČD, kteří díky ní mohou cestovat vlakem výhodněji. Na kartu se dá totiž nahrát některá ze slev ve formě tzv. aplikace, díky níž pak cestující nakupuje jízdenky se slevou odpovídající příslušné aplikaci. Existuje 5 druhů In – karet (In 25, In 50, In

100, In Business, In Senior). Kompletní vysvětlení a přehled o možnosti zakoupení a uplatnění slev pomocí In – karty je součástí přílohy. Ceník jízdného jsou součástí přílohy. V tomto ceníku jsou uvedeny sazby za jednotlivé km základního a zvláštního jízdného. Je možné dále uplatnit i zpáteční slevu. Ceník takového jízdného je opět součástí přílohy. Součástí přílohy je i ceník jízdného při použití již zmíněných In – karet.

8.2 Služby letecké dopravy

Ve SO ORP TS se takovéto služby nenacházejí. V nedalekém Velešíně byla plocha pro létající sportovní zařízení, povrch byl tvořen trávou. Toto „letišťe“ však bylo zrušeno a na tom místě se nachází místo pro cvičení psů. Tato obec však do zkoumaného regionu nepatří. Tyto služby jsou poskytovány například v krajském městě – Českých Budějovicích, vzdáleném 20 km (vyhlídkové lety apod.)

8.3 Služby silniční dopravy

Jak Oriška (1999:34) uvádí, silniční dopravu v cestovním ruchu tvoří zejména přeprava jeho účastníků silničními dopravními prostředky po pozemních komunikacích. Předností silniční dopravy je zejména výhodná přepravní rychlost, vysoká pohotovost k přepravě a dostupnost míst a středisek cestovního ruchu. Oriška (1999:34) dále rozděluje dopravu v cestovním ruchu na dvě základní formy – autobusová doprava a individuální doprava osobními auty. Autobusovou dopravu poskytuje zejména více podnikatelských subjektů – dopravní společnosti, cestovní kanceláře a řada dalších podnikatelů.

8.3.1 Vybavenost

Materiálně – technickou základnu, resp. infrastrukturu silniční dopravy tvoří pozemní komunikace a dopravní prostředky konstatuje (Oriška 1999:35).

8.3.1.1 Pozemní komunikace

Ve zkoumaném správní obvodu obce s rozšířenou působností se nachází silnice II. a III. třídy, dále místní a účelové komunikace. Nenachází se zde žádná dálnice ani silnice I.

třídy. Silnice II. třídy se označují trojmístným číslem – od 100 do 999 uvádí Oriška (1999:35). Internetová encyklopedie Wikipedie (dostupné na <http://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice>, 13.2.2011) ještě dodává, že toto číslo může být doplněno o římské číslo II doplněné lomítkem. Tato encyklopedie ještě uvádí označení silnic III. třídy. Tyto silnice se ani v terénu ani v mapách zpravidla neoznačují. V úředních dokumentech a specializovaných mapách se označují čtyř- nebo pětimístným číslem, před nímž se někdy uvádí ještě římské číslo III oddělené lomítkem. Číslo obvykle vychází z některé silnice II. třídy, na kterou se napojuje.

Silnice II. třídy

V Jihočeském kraji se nachází celkem 1 635, 687 km silnic II. třídy a 3 819, 197 km silnic III. třídy. Tyto údaje jsou uvedeny na webových stránkách Ředitelství silnic a dálnic ČR (dostupné na [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/AE55C3DAD269424BC12575CB0050A3A7/\\$file/RSD2009cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/AE55C3DAD269424BC12575CB0050A3A7/$file/RSD2009cz.pdf), 13.2.2011). V Jihočeském kraji převažují silnice III. třídy, konkrétně se jedná o 62 %, silnic druhé třídy je 27 %. Silnice první třídy zaujímají 11 %, ty se však SO ORP netýkají.

Ve zkoumaném správním obvodu se nachází 4 silnice II. třídy. Jedná se o silnici č. 154, 155, 156 a 157.

Silnice II/154:

Třeboň – Šalmanovice – **Nové Hrady** – **Horní Stropnice** – **Benešov nad Černou** – Kaplice.

Silnice II/155:

Třeboň – **Borovany** – **Trocnov** – **Strážkovice** – Římov.

Silnice II/156:

České Budějovice – **Strážkovice** – **Trhové Sviny** – **Nové Hrady**.

Silnice II/157:

České Budějovice – Ledenice – **Borovany** – **Trhové Sviny** – Besednice – Kaplice-nádraží – Český Krumlov.

Tučně zvýrazněné obce se nachází ve SO ORP TS.

Silnice III.třídy

Na tyto silnice dále navazují silnice III. třídy.

Na silnici II. třídy č. **155** navazují tyto silnice III. třídy: 15519, 15520, 15521, 15522, 15523, 15526, 15528.

Na silnici II. třídy č. **154** navazují tyto silnice III. třídy: 1545, 1546, 15412, 15413, 15414, 15415, 15416, 15417, 15421, 15422, 15423, 15425, 15428, 15430, 15431, 15432, 15433, 15435.

Na silnici II. třídy č. **156** navazují tyto silnice III. třídy: 1564, 1565, 1566, 1567, 1568, 1569, 15612, 15613, 15614, 15615, 15616, 15617, 15618

Na silnici II. třídy č. **157** navazují tyto silnice III. třídy: 14617, 14618, 14619, 14620, 14621, 14622.

Ostatní silnice III. třídy: 1504, 1506, 15014.

Silnice procházející městy ve SO ORP TS

Městem Trhové Sviny procházejí dvě silnice II. třídy (157 a 156), a další silnice (1567, 15428, 1545). Městem Borovany prochází silnice jedna silnice II. třídy, resp. silnice č. 155 a dále tyto silnice: 15517, 14618, 14619. Novými Hrady prochází dvě silnice druhé třídy – č. 154 a 156, a další 15618 a 15616.

8.3.1.2 Dopravní prostředky

Cestující využívají osobní automobily, autobusy apod. Dalším prostředkem, jež je poháněn vlastní silou cestujícího je například kolo.

Vozový park

ČSAD Jihotrans, a.s. má autobusy značky MAN, Irisbus, Karosa, Škoda, BOVA, Setra.

Obrázek č. 9 - Ukázka autobusů ČSAD Jihotrans, a.s.



(Přejato z http://galerie-autobusu.cz/Majitel~CSAD_Jihotrans~48/, 13.2.2011)

V současné době je vozový park ČSAD Jindřichův Hradec, a.s. tvořen ze 100% autobusy tovární značky Mercedes-Benz, především typem Mercedes Benz INTOURO 633.051.

Obrázek č. 10 - Ukázka autobusů ICOM Transport



(Přejato z http://www.icomtransport.c z/index.php?option=com_content&task=view&id=90&Itemid=92, 13.2.2011)

8.3.2 Služby v silniční dopravě

Služby se odlišují podle toho, zda se jedná o pravidelnou autobusovou dopravu, nepravidelnou autobusovou dopravu, případně individuálně osobními automobily.

8.3.2.1 *Služby pravidelné autobusové dopravy*

Pravidelnou autobusovou dopravu ve zkoumaném správním obvodu zajišťuje více dopravců.

ČSAD JIHOTRANS, a.s.

Jednou ze společností, které poskytuje pravidelnou autobusovou přepravu, je ČSAD JIHOTRANS, a.s. Věnuje se tradičním oborům podnikání v dopravě, jako je zejména **silniční nákladní doprava tuzemská a mezinárodní, provozování spediční kanceláře, veřejná silniční osobní doprava, tuzemská a mezinárodní přeprava kusových zásilek, logistika, celní služby** a řadě dalších doplňkových služeb. Tato společnost má celkem 562 zastávek v Českobudějovickém regionu. Autobusové nádraží lze nalézt v Českých Budějovicích, Týně nad Vltavou, Trhových Svinech a Nových Hradech.

ICOM Transport, a.s.

Dalším dopravcem, který poskytuje pravidelnou přepravu ve zkoumaném regionu je ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., jež je dceřinou společností ICOM Transport, a.s. Hlavní strategií společnosti ICOM transport a.s. je dopravní obsluha velkých zákazníků s využitím vlastní moderní techniky. Cíl společnosti spočívá v úplném zajištění dopravní obslužnosti v regionech dle požadavků obcí a krajů na základě kvality a spolehlivosti v pravidelné autobusové dopravě. Aktuálně zajišťuje obslužnost na území devíti krajů naší republiky.

Dalším přepravcem, který nabízí přepravu osob je **Autodoprava Čermák O.** z Borovan, který nabízí přepravu 1 – 15 osob. **Awendy – autobusová a nákladní doprava**, Weisfeit Václav, Borovany.

Autobusové zastávky

V tomto SO ORPS TS se nachází mnoho autobusových zastávek. Jen na trase České Budějovice – Nové Hrady se jich v tomto správní obvodu nalézají 19. Autobusové zastávky se nachází prakticky v každé místní části obcí. Atraktivita cestovního ruchu jsou dostupné, nicméně není vyloučeno, že účastník bude muset k atraktivitě použít vlastní chůzi. Nejedná se však o velké vzdálenosti.

Autobusová nádraží

Trhové Sviny

Přímo v Trhových Svinech se nachází autobusové nádraží. Cestujícím je k dispozici čekárna a jsou zde poskytovány informace. Na tomto nádraží jsou služby velice omezené a nenachází se zde ani WC. Samozřejmě je zde k nahlédnutí informační tabule ohledně spojů apod.

Nové Hrady

Na autobusovém nádraží se nachází též čekárna a záchod, nicméně oba tyto prostory jsou uzamčeny. Jiné služby poskytované nejsou. Nachází se zde opět informační tabule s informacemi o spojích.

Borovany

V budově autobusové nádraží v Borovanech cestující nalezne trafiku, obchod čekárnu, záchod a nechybí ani informační tabule.

Pravidelné linky, které projíždí zkoumaným regionem

ČSAD Jihotrans, a.s.

Linka **320040**: České Budějovice-Trhové Sviny-Nové Hrady

Linka **320150**: České Budějovice-Borovany-Hluboká u Borovan

Linka **320240**: České Budějovice-Třeboň

Linka **320410**: Trhové Sviny-Ločnice-Besednice-Velešín

Linka **320420**: Trhové Sviny-Benešov n.Černou-Leopoldov-Kaplice

Linka **320430**: Trhové Sviny-Olešnice-Jílovice-Třeboň

Linka **320440**: Borovany-Ledenice-Trocnov

Linka **320450**: Trhové Sviny-Horní Stropnice-Staré Hutě

Linka **320460**: Nové Hrady-Nová Ves -České Velenice

Linka **320470**: Hranice-Nové Hrady-Benešov n.Černou

Linka **320480**: České Budějovice-Ledenice-Borovany-Trhové Sviny

Linka **320481**: Trhové Sviny-Slavče,Dobrkovská Lhotka

Linka **320510**: České Budějovice-Trhové Sviny-Nové Hrady-Staré Hutě

Linka **320520**: České Budějovice-Ledenice-Borovany-Nové Hrady

ČSAD Jindřichův Hradec, a.s. (ICOM Transport, a.s.)

Linka **340310**: Třeboň-Borovany-České Budějovice

Linka **340430**: Suchdol nad Lužnicí-Borovany-České Budějovice

8.3.2.2 *Služby nepravidelné autobusové přepravy*

Doprováci, kteří byli uvedeni v pravidelné autobusové přepravě též poskytují nepravidelnou autobusovou přepravu.

ICOM Transport, a.s. nabízí komfort v nejmodernějších autobusech.

Samozřejmě jsou zkušenými řidiči, kteří svojí vstřícností a ochotou společně s nejlepší technikou zaručují bezpečnou jízdu a především spokojenost našich zákazníků. Díky kvalitnímu vozovému parku, vyčleněnému pro zájezdovou dopravu, jeho velikosti a spolehlivosti, vyhoví každému zákazníkovi v jakékoli autobusové dopravě, jeho požadavku, v neposlední řadě i na poslední chvíli uvádí na webových stránkách ICOM Transport, a.s. (dostupné na http://www.icomtransport.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=91&Itemid=91, 13.2.2011).

ČSAD Jihotrans, a.s. nabízí zájezdovou dopravu pro tuzemskou a mezinárodní dopravu. Jako služby nepravidelné autobusové přepravy nabízí například školní výlety, zájezdy, výlety, možnost přioobjednání cyklovleků, nabídky dopravy pro cestovní kanceláře, řešení náhradní dopravy.

8.3.3 **Přepravní podmínky**

Jak Oriška (1999:37) uvádí, práva a povinnosti cestujících v pravidelné autobusové dopravě obsahuje přepravní řád. Pokud cestující splňuje stanovené podmínky, má právo, aby ho dopravce přepravil řádně a včas do místa určení.

Přepravní podmínky ČSAD Jihotrans, a.s. se řídí podle „Smluvních přepravních podmínek ČSAD JIHOTRANS a.s. České Budějovice“. Tyto přepravní podmínky byly vydány na základě § 18b zákona o silniční dopravě č.111/94 Sb., v platném znění, dle vyhlášky č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou dráží a silniční osobní dopravu, v platném znění, dle příslušných ustanovení občanského zákoníku a vybrané výňatky z výměru MF ČR, v platném znění. Jsou zde vymezeny důležité pojmy a

skutečnosti k zajištění bezproblémové přepravy. Tyto přepravní podmínky jsou součástí přílohy.

ČSAD Jindřichův Hradec, a.s. má přepravní podmínky zakotveny v dokumentu „NÁKUPNÍ PODMÍNKY společnosti ČSAD Jindřichův Hradec a.s.“ (dostupný na http://www.icomtransport.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=108&Itemid=113, 13.2.2011)

8.3.4 Jízdní řád

Pravidelná autobusová doprava se uskutečňuje na pravidelných domácích i mezinárodních linkách podle platných jízdních řádů. Oriška (1999:37) dále uvádí, že každý jízdní řád obsahuje zpravidla poučení a jeho používání, vysvětlení značek, přepravní podmínky, upozornění cestujícím, seznam prodejních míst dopravních cenin a vlastní přepravní plán jednotlivých linek.

Aktuální jízdní řád pro pravidelnou autobusovou přepravu je platný od 12.12.2010.

Jízdní řády jsou uvedeny na každé autobusové zastávce, nádraží. Pokud autobusové nádraží obsahuje i informační kancelář, je možno zeptat se tam. Informace o spojích by mohli poskytovat i samotní řidiči autobusů. Dalším, v dnešní době často využívaným způsobem, jak se dozvědět o spojení je internet. Jednou z možností je „Celostátní informační systém o jízdních řádech“ (dostupný na <http://portal.idos.cz/default.aspx?c=7>, 13.2.2011). Na webových stránkách tohoto systému je možno dozvědět se jízdní řády autobusové dopravy, železniční dopravy. Zde jsou jízdní řády dostupné ve formátu pdf nebo xls. Na internetu se nabízí možnost vyhledat si přímo spojení na konkrétní datum, hodinu, místo odjezdu a příjezdu, resp. je možnost vyhledat si spojení online. Tento způsob je nejrychlejší. Tato služba je například dostupná na <http://jizdnirady.idnes.cz/autobusy/spojeni/> (13.2.2011).

8.3.5 Jízdné

V pravidelné autobusové dopravě se používají jízdenky, případně zavazadlové lístky pro jednotlivé přepravy, které vydávají řidiči v autobusech, nebo jízdenky s místenkami prodávané v předprodeji s využitím automatizovaného místenkového systému konstatuje Oriška (1999:39).

Jízdné prodává řidič pro jednotlivou jízdu před zahájením jízdy. Pokud cestující chce AMSBUS jízdenku, resp. jízdenku s místenkou, může si ji zakoupit v místenkové kanceláři na autobusovém nádraží v Českých Budějovicích. Pouze však na spoje, které jsou v jízdním řádu označeny jako místenkové. Pokud cestující uplatňuje nějakou slevu, musí doklad prokazující nárok ukázat řidiči při nástupu do autobusu.

Je možnost objednat si jízdenku pomocí rezervačního systému e-AMSBUS (dostupný na <http://www.e-jizdenka.cz/cgi-bin/res2/entry/?locale=cz#>, 20.2.2011)

Jednotlivé sazby jízdného jsou součástí přílohy. Je uvedeno obyčejné a zvláštní jízdné. Sazba se odvíjí od tarifní vzdálenosti. Na rozdíl od železniční dopravy je zde tarifní vzdálenost brána intervalově. U železniční dopravy je uvedena podle každého kilometru.

Zvláštní jízdné

Žáci a studenti všech škol v České republice do 26 let mají nárok na „žakovské jízdné“. Od 6 do 15 let mají nárok na slevu 25 % z polovičního jízdného, od 15 do 26 let je nárok na slevu 25 % z obyčejného jízdného.

Dále jsou poskytovány slevy pro držitele průkazu ISIC. Tato sleva je však pouze na určitých linkách. Zkoumaného regionu se netýkají.

Děti do 6. roku se přepravují bezplatně.

Elektronická peněženka

Elektronická peněženka (dále jen EP) je určena pro cestující, kteří cestují linkovými autobusy ČSAD JIHOTRANS a stává se jejich platební kartou umožňuje zrychlené odbavování cestujících. Čip v elektronické peněženke nabízí řidiči výstupní stanici cestujícího, automatický odpočet jízdného z nabitě částky v

elektronické peněženke. Elektronická peněženka je obdoba telefonické karty nebo platební karty, kterou lze neomezeně aktivovat podle potřeb a rozhodnutí cestujícího. Nejprve je nutno vyplnit žádanku, aby elektronická peněženka mohla být vyplněna. To je možné ihned na autobusovém nádraží v Českých Budějovicích, na aut. nádraží



v Trhových Svinech je sběrné místo, EP je doručena do tří dnů. Vstupní poplatek je 120 Kč. Při nabíjení je minimální částka 100 Kč, maximální pak 1000 Kč. Nabíjení je možno v autobusech ČSAD Jihotrans, autobusových nádražích (vyjma Nových Hradů).

8.3.5.1 *Individuální doprava osobní automobily*

Další možností, jak se cestující mohou přepravovat je individuální doprava osobními automobily. Tento způsob přepravy je zpravidla nejrychlejší a cestující se dostane přímo na cílové místo. Další výhodou je jistě flexibilita a dostupnost. U tohoto způsobu přepravy však účastník může vyhledávat i další služby, které jsou nutné k zajištění bezproblémové cesty. Mezi ně například patří parkoviště, benzinové pumpy, opravny apod.

Parkoviště

Trhové Sviny

V Trhových Svinech se nachází čtyři veřejná parkoviště. Pozitivní pro cestující je, že všechna tato parkoviště jsou bezplatná. Parkoviště se tedy nachází v ulici Branka, Bezručova, Budovatelská, kde se nachází 2 parkoviště naproti sobě. Další možností parkování nabízí Žižkovo náměstí, kde však je parkoviště podmíněno parkovacími hodinami, maximálně na půl hodiny. Další plocha, která je motoristy využívána k parkování se nalézá podél nábřeží Svatopluka Čecha, resp. na druhé straně Svinenského potoka.

Nové Hradky

Placené parkoviště se nachází na náměstí Republiky. Placená doba je od 9 – 18 hod. První ¼ hodiny se neplatí, každá započatá hodina pak 10 Kč. Neplacené parkoviště se nachází pod Hotelem Máj, pod autobusovým nádražím a v Husově ulici (za Rezidenci).

Borovany

Parkoviště se nachází u autobusového nádraží. Dále auta parkují na Žižkově náměstí. Nicméně je možnost parkovat na místech, na kterých to není zakázáno.

Co se týče parkování, pro tento zkoumaný správní obvod zejména platí bezplatné parkování, bez služeb jako je hlídání apod. Atraktivita cestovního ruchu jsou vybavené parkovacími místy.

Čerpací stanice

Přímo v Trhových Svinech se nachází dvě čerpací stanice. Stojí na stranách Trocnovské ulice, přímo naproti sobě. BENZINA, s.r.o. a PAP OIL, s.r.o. Další prodejce benzínu je Autoservis Popp, opět blízko předchozích stanic. Tyto čerpací stanice mají omezenou dobu provozu, resp. od 6 – 22 hod.

Dalším provozovatelem čerpací stanice pohonných hmot je Ing. Jiří Pomeje v Benešově nad Černou.

V Nových Hradech je jedna čerpací stanice, opět PAP OIL, s.r.o. Provozní doba je od 6 – 19 hod.

V Borovanech má čerpací stanici opět PAP – OIL, s.r.o. s provozní dobou od 6 do 21 hod.

Autoservis

V Trhových Svinech je například Vlastimil Popp. V Otěvěku Pavel Berka. Josef Kubík v Čížkrajcích, Jiří Němec v Borovanech, Stanislav Buřič v Olešnici a další. „Opraven“ aut je ve sledovaném regionu opravdu mnoho. Mnozí mají otevírací dobu i v sobotu dopoledne. V Nových Hradech poskytuje tyto služby například Steinhauser.

Autopůjčovna

Nejbližší půjčovna aut je v krajském městě Českých Budějovicích, resp. Kamenném Újezdě, Včelné.

8.3.6 Cyklotrasy

Nelze v této kapitole opomenout cykloturistiku, resp. cyklotrasy. Region je vyhledávaný pro cykloturistiku. Existují zde vyhovující podmínky pro její provozování, z hlediska atraktivit i náročnosti. Nachází se zde cyklotrasy i naučné cyklotrasy.

8.3.6.1 *Cyklotrasy procházející zkoumaným regionem*

Podrobný popis všech cyklotras, včetně všech zastávek je součástí přílohy, neboť tyto informace jsou dosti obsáhlé. Níže je uveden pouze stručný výčet hlavních vlastností.

Cyklotrasa č. 1013 Nad Pánským rybníkem – Nová Ves n. Luž. Cyklotrasa se silničním značením, vyznačuje se lehkou obtížností a délkou 6 km. Je vedena po silnicích III. třídy a účelových komunikacích.

Cyklotrasa č. 1018 České Budějovice – Cetviny. Cyklotrasa střední obtížnosti se silničním, místy červeným pásovým značením, probíhající po silnicích III. třídy, účelové a místní komunikaci. U této cyklotrasy je potřeba horské či trekkingové kolo. Je dlouhá 60 km.

Cyklotrasa č. 1034 Nakolice, rozcestí – Třeboň. Tato cyklotrasa je dlouhá 59,9 km, s lehkou obtížností a silničním značením. Vedená je po silnicích II. a III. třídy, místních a účelových komunikacích.

Cyklotrasa č. 1046 Nové Hrady – Horní Stropnice. Tato cyklotrasa se vyznačuje lehkou obtížností a délkou 21 km. Na silnicích II. a III. třídy, místních a účelových komunikacích je vyznačena silničním značením.

Cyklotrasa č. 1048 Dobrá Voda – Nové Hrady, hraniční přechod. Opět se jedná o středně obtížnou trasu, vedenou po silnicích III. třídy, místních a účelových komunikacích se silničním značením. Její délka je 14 km.

Cyklotrasa č. 1050 Nové Hrady – Borovany. Tato cyklotrasa je dlouhá 48 km, lehké obtížnosti, procházející po silnicích II. a III. třídy a účelových komunikacích se silničním značením.

Cyklotrasa č. 1097 Borovany – Domanín. Vyznačuje se střední obtížností. Je vedena po silnicích II. třídy a je dlouhá 11 km, silniční značení.

Cyklotrasa č. 1121 Kamenný Újezd – Borovany. Tato cyklotrasa vede po silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích. Je vhodná pro všechny typy kol, nicméně obtížnost je střední. Značení je zde silniční. Dlouhá je 20 km.

Cyklotrasa č. 1122 Trocnov, žel. Zast. – Borovany. Cyklotrasa se vyznačuje lehkou obtížností se silničním značením. Je dlouhá 4 km a vede po silnici III. třídy, místní a účelové komunikaci.

Cyklotrasa č. 1123 Žumberk – Borovany. Cyklotrasa, která je dlouhá 19 km je střední obtížnosti. Vede po silnici III. třídy, místní a účelové komunikaci. Značení je opět silniční a je vhodné spíše pro horské a trekkingové kolo.

Cyklotrasa č. 1128 Žumberk – Svatý Jan nad Malší. Cyklotrasa opět se silničním značením, probíhající po silnici III. třídy a účelové komunikaci. Obtížnost je střední a je tedy nutno horské či trekkingové kolo. Dlouhá je 21 km.

Cyklotrasa č. 1130 Trhové Sviny – Dolní Stropnice. Cyklotrasa je střední obtížnosti. Jelikož je vedena po silnici III. třídy, je vhodná pro všechny typy bicyklů. Tato trasa je dlouhá 18 km. Je vedena po silnici III. třídy.

Cyklotrasa č. 1131 Trhové Sviny – Dolní Stropnice. Trasa je dlouhá 16 km. Je již střední obtížnosti se silničním značením. Díky střední obtížnosti je vhodný pro horské a trekkingové kolo. Probíhá po silnici III. třídy, místní a účelové komunikaci.

Cyklotrasa č. 1191 Kamenná – Pohorská Ves. Tato cyklotrasa je střední obtížnosti se silničním značením, procházející po silnici III. třídy, účelové komunikaci. Je vhodné horské či trekkingové kolo. Trasa je dlouhá 15,5 km.

Cyklotrasa č. 34 České Velenice, hr. Př. – Nakolice, rozcestí. Poslední zmíněná cyklotrasa je zároveň nejdelší, resp. má 91 km. Část jí prochází zkoumaným regionem. Je spíše lehké obtížnosti, nicméně se vyskytují i úseky středně obtížné. Značení je zde opět silniční a prochází po silnicích II., III. třídy, účelových komunikacích.

8.3.6.2 *Naučné cyklotrasy*

KRAJEM JANA ŽIŽKY A NOVOHRADSKEM DO VITORAZSKA

Na cyklistických mapách je okruh značen jako součást cyklotras číslo 1050, 1048, 34, 1046, 1123, 1122 a 1121. Okruh je dalšími cyklistickými trasami propojen s oblastmi Českobudějovicka, Třeboňska a Doudlebska. Cyklotrasa vede středně náročným cyklistickým terénem, je vhodná zejména pro trekkingová kola. Povrch trasy tvoří převážně zpevněné komunikace, které jsou zčásti ve špatném stavu. Převýšení činí 200 metrů, nadmořská výška se pohybuje v rozmezí 450 - 650 metrů.

Trasa "Příhraniční"

Délka okruhu je 25 km. K **památkám patří** Poutní kostel Dobrá Voda - prohlídka možná na požádání u řádových sester, farní kostel Horní Stropnice. **Přírodní zajímavostí** je Přesličkový rybník a Veverský rybník, viklan - přírodní hraniční kámen. **Možnosti koupání:** Veverský rybník, koupaliště v Horní Stropnici.

Trasa "Kapinos, Žumberk"

Délka okruhu je asi 22 km. **Památky:** Žumberk - kdysi opevněná osada se zbytky hradeb. Zde je možno shlédnout expozici malovaného nábytku Zajímavý kostel sv. Jana Křtitele. **Přírodní zajímavosti:** krajina Bažantnice, rybníky Novohradska (nejstarší rybník - Žár již z 12. století). **Možnost koupání:** Žárský rybník.

Trasa "Blata"

Délka okruhu je 20,3 km. **Památky :** Na Jakuli druhé nejstarší lesnické učiliště v Čechách (po Písku) - budova naproti nádraží ČD. **Přírodní zajímavosti:** Zajímavá krajina oblasti Novohradska a Třeboňska s četnými rybníky. Jiříkovo údolí - naučná stezka rašeliništěm, výskyt vzácných rostlinných druhů. **Občerstvení:** Petřikov - hospoda Pod kaštanem, hospoda Na Rafandě, Byňov - zahradní pivnice na návsi. **Možnost koupání:** Byňovský rybník, Lomský rybník ve Štiptoni.

Trasa "Nakolice - Hranice"

Délka okruhu je 23,9 km. **Památky:** Na Jakuli druhé nejstarší lesnické učiliště v Čechách (po Písku) - budova naproti nádraží ČD. **Přírodní zajímavosti:** Zajímavá krajina oblasti Novohradska a Třeboňska s četnými rybníky. **Občerstvení:** Hranice - hospoda, Byňov - zahradní pivnice na návsi. **Možnost koupání :** Nakolický rybník, Oborský rybník, Lomský rybník.

Trasa " Minulostí Novohradska"

Délka okruhu je 26 km. **Památky:** Národní přírodní památka Tereziino údolí - romantický park se zajímavými stavbami a ojedinělým umělým vodopádem, Tvrz Cukněstěj, Tvrz Svěbohy, Žumberk-opevněná osada, muzeum lidového nábytku. **Přírodní zajímavosti:** Naučná stezka Tereziino údolí **Občerstvení:** pension Hamr, pension Lázníčky v Tereziině údolí, Horní Stropnice, hostinec Muškát Svěbohy, Žumberk. **Možnost koupání:** Humenická přehrada, Nový rybník u Svěboh.

Trasa „Paměť Novohradská“

Trasa je dlouhá 47 km s 18 zastávkami. Trasa je vedena například přes rybníky na Janovce či rybník Žár s rožmberského období, tvrz Žumberk s expozicí malovaného lidového nábytku, obec Horní Stropnici s kostelem sv. Mikuláše, Dobrou Vodu s poutním barokním kostelem a překrásným výhledem do krajiny, projede se také po bývalé „péesácké“ cestě (dnes ve špatném technickém stavu) a v těsné blízkosti státních hranic se nachází hraniční kámen a soustavu několika rybníků. V úseku Žár – Žumberk se trasa Novohradská překrývá s trasou Slepíčních hor.

Trasa „Paměť Vitorazská“

Délka trasy je 89 km. Je fyzicky nenáročná a obsahuje 29 zastávek. U této cyklotrasy je možno zavítat i na rakouskou stranu, nicméně to není povinností. Cestující se může rozhodnout, zda navštíví i rakouskou stranu, kde je 5 informačních tabulí či ne. Tato cyklotrasa je převážně po rovinně, což přivítají hlavně rodiny s dětmi, a lze z ní v několika místech uhnout a vrátit se do Nových Hradů. Z Českých Velenic až na Novou Huť nedaleko Františkova vede trasa bývalým pohraničím, dnes pohodová a příjemná cesta.

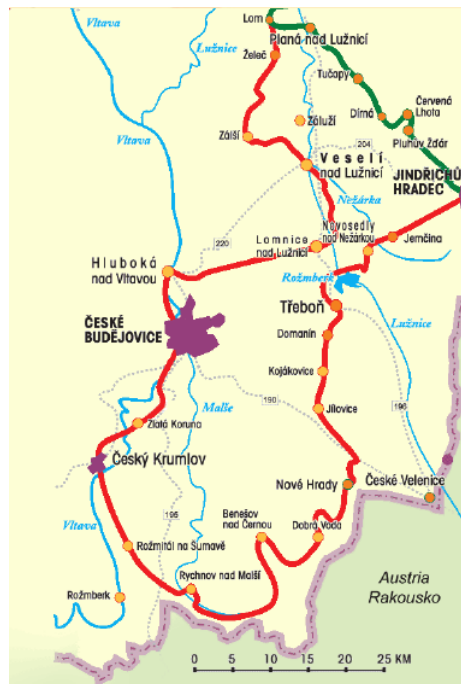
Trasa „Paměť Slepíčních hor“

Délka trasy je 54 km. Je již fyzicky více náročná. Nachází se na ní 21 zastávek. Cesta vede například přes Soběnov s přehradou, obec Besednici proslulou výskytem vltavínů, městečko Trhové Sviny, tajemný kámen u Hrádku nebo přes vesničku Rychnov u Nových Hradů zmiňovanou již ve třináctém století.

8.3.6.3 Jihočeská Greenway Rožmberského dědictví

Jihočeská Greenway Rožmberského dědictví spojuje historická města a památky Rožmberků po Jihočeském kraji. Trasa začíná v Lomu u Tábora a pokračuje přes Veselí nad Lužnicí dále směrem na Hlubokou nad Vltavou, České Budějovice a Český Krumlov až po hranice s Rakouskem do Dolního Dvořiště. V tomto úseku prochází trasa dálkovou cyklotrasou KČT č. 12. Odtud pokračuje po cyklotrase KČT č. 34 podlé česko-rakouských hranic, skrze Novohradské hory, Horní Stropnici, Nové Hrady až do

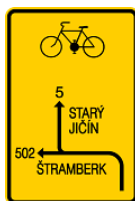
Českých Velenic. Z Českých Velenic pak trasa vede po cyklotrasách KČT č. 1050 a 1034 přes Jílovice, Kojkovice a Domanín do Třeboně. Z Třeboně pokračuje vedení po cyklotrase KČT č. 1035 na rozcestí mezi Lužnicí a Starou Hlínou. Odtud je trasa určitý úsek neznačena až do obce Novosedly nad Nežárkou. Odtud je možní pokračovat určitý úsek po trase KČT č. 1170, zbytek úseku do J. Hradce pak není doznačen a vede pomístních komunikacích. V J. Hradci se Greenway Rožmberského dědictví napojuje zpět na páteřní cyklotrasu Greenway Praha – Vídeň. Tyto informace včetně obrázku jsou zakomponovány v dokumentu „Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji“ (dostupném na [http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1195&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1195&par[lang]=CS), 4.2.2011).



8.3.6.4 Značení cyklotras

Cyklotrasy vedou po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích. U značení cyklotras se používají tři základní typy značek – návěst před křižovatkou, směrová tabule a směrové tabulky. Pro ilustraci jsou tyto typy značek zobrazeny na obrázcích níže. Na všech značkách se nachází symbol kola, číslo dané trasy a u směrových tabulí i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase, s nejbližším místem na druhém řádku. Stejně jako dopravní značky jsou umístěny vpravo před křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy.

Obr. č. 11 - Návěst před křižovatkou



(Přejato z <http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>, 16.2.2011)

U složitějších úseků bývá používána **návěst**.

Obr. č. 12 - Směrová tabulka



(Přejato z <http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>, 16.2.2011)

Žluté **směrové tabulky** s černým piktogramem kola, s číslem cyklotrasy v záhlaví, popřípadě se šipkou směru odbočení v záhlaví vedle čísla cyklotrasy.

Obr. č. 13 - Směrová tabule



(Přejato z <http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>, 16.2.2011)

Na křižovatkách se nachází také **směrové tabule** s názvy tras a kilometrů.

Cykloturistické trasy vedou po horších lesních či polních cestách nebo terénem. Značí se **pásovými značkami** o rozměru 14x14 cm. Upozorňovací barva je žlutá, vedoucí pak červená, modrá, zelená či bílá. V některých případech mohou být doplněny na šipku. V podstatě se jedná o stejné značení jako u lyžařských a pěších tras, jen upozorňovací barva je žlutá a značky jsou jednou tak velké, z důvodu lepší viditelnosti. Pásové značení je pak doplněno **směrovkami**. Ty mají oproti pěším opět žlutý podklad a pouze dva řádky textu. V záhlaví bývá napsáno "Cyklotrasa KČT č. ..."

Obr. č. 14 - Cykloturistická směrovka



(Přejato z <http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>, 16.2.2011)

Obr. č. 15 - Cykloturistická značka a šipka



(Přejato z <http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>, 16.2.2011)

8.3.6.5 *Opravný kol*

Přímo v Trhových Svinech. Miloslav Vaniš nabízí opravu jízdních kol včetně prodeje cyklistického příslušenství. Otevírací doba je 8:30 – 17:00 od pondělí do pátku. Borovanský mlýn, Hojná Voda – Šulista. Jadlovský Š., Nové Hrady aj.

8.3.6.6 *Půjčovny kol*

Helena Žiáková – Apartmány Nové Hrady, Jaroslava Dolanská - Penzion Pod hradem (Nové Hrady),

8.3.7 **Cyklotrans**

Zvláštní pozornost je třeba věnovat Dopravnímu systému Cyklotrans. Autobusové linky s přepravou jízdních kol vyjíždějí od června do září na své víkendové trasy, o letních prázdninách rozšířené o spoje v pracovní dny. Ať už pěšky anebo na jízdním kole, přiblíží cestující cyklobusy k cíli pohodlně a bez závislosti na automobilu. Cyklotrans má 8 linek, přičemž přes zkoumaný region prochází hnědá – novohradská linka (České Budějovice – Trhové Sviny – Nové Hrady – Hojná Voda). Na linkách CYKLOTRANS platí pro cestující běžný tarif jízdného.

Obr. č. 16 - Ukázka hnědé linky Cyklotrans, včetně jízdního řádu za rok 2010

Cyklotrans – Novohradská linka

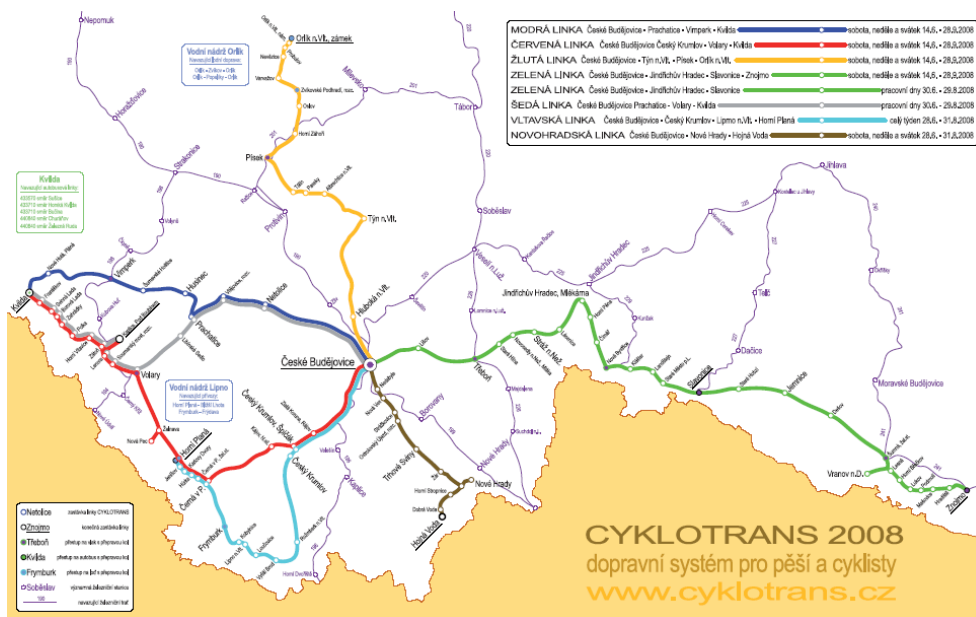
● Č. Budějovice – Trhové Sviny – N. Hrady – Hojná Voda ●

číslo linky	jezdí ve dnech	rozsah provozu
320 510	sobota, neděle a svátek	3. 7.–28. 9. 2010

České Budějovice - Trhové Sviny - Nové Hrady - Hojná Voda										(vyřítatek ze souhrnného JŘ)				
spoř. 13	spoř. 33	spoř. 77	spoř. 9	km		spoř. 22	spoř. 14	spoř. 8	spoř. 66	spoř. 12				
11	21	21	31	0	od České Budějovice, a.n., st. 33	↑	11:56	13:46	17:25	18:30	20:56			
7:45	12:05	---	15:55	0	České Budějovice, aut. nadrž.	↑	11:50	1	17:20	18:25	20:50			
8:00	12:20	---	16:10	0	Nedabyje	↑	11:30	1	18:00	20:35	---			
8:10	12:30	---	16:18	0	Nová Ves	↑	11:30	13:32	17:07	18:00	20:33			
8:13	12:33	---	16:20	8	Strážkovičky	↑	11:31	13:27	17:02	18:00	20:29			
8:19	12:39	---	16:24	12	Ostroloucký Újezd, rozč. 1.0	↑	11:26	1	17:58	20:26	---			
8:20	12:40	---	16:26	14	Trhové Sviny, aut. nadrž.	↑	11:14	13:10	16:50	17:45	20:15			
8:40	12:55	---	16:40	21	Zár	↑	10:50	13:05	16:40	17:29	19:59			
8:50	13:09	---	16:52	26	Nové Hrady, Údolí	↑	10:48	12:55	16:30	17:23	19:49			
9:03	13:20	---	17:05	34	Nové Hrady, aut. nadrž.	↑	10:45	12:51	16:26	17:20	19:45			
---	---	---	18:39	36	od Nové Hrady, aut. nadrž.	↓	10:42	12:49	16:24	---	19:42			
9:03	---	---	18:39	36	od Horní Stropnice	↓	10:30	12:37	16:12	---	19:29			
9:15	---	---	18:51	43	Horní Stropnice, Dobrá Voda	↓	10:24	12:29	16:04	---	19:23			
9:21	---	---	19:00	48	od Horní Stropnice, Hojná Voda	↓	10:20	12:25	16:00	---	19:20			
9:25	---	---	19:00	48	od Horní Stropnice, Hojná Voda	↓	10:20	12:25	16:00	---	19:20			

(Přejato z <http://www.cyklotrans.cz/Files/File/stazeni/katalog2010.pdf>, 16.2.2011)

Obr. č. 17 - Hnědá linka



(Přejato z <http://www.cyklotrans.cz/cz/o-systemu/>, 16.2.2011)

8.4 Služby vodní dopravy

Orieška (1999:32) zmiňuje, význam vodní dopravy. Ta umožňuje přepravu účastníků cestovního ruchu dopravními prostředky (plavidly) po vodních cestách. Vodní doprava se vyznačuje malou přepravní rychlostí a podstatně omezenou dostupností středisek a oblastí cestovního ruchu. Ve zkoumaném regionu tento způsob dopravy prakticky není. Existuje zde mnoho vodních ploch – rybníky, potoky. Prakticky žádné nejsou využívány v cestovním ruchu. Jediná možnost využití je koupání v některých z rybníků. Zde však existuje nebezpečí plynoucí z kvality vody. John, Poláková (2006:182) zmiňují partu mladých, odvážných a hlavně dobře technicky vybavených chlapců a dívek, která v zimě roku 2005 podnikla raftový sjezd Malše od Říмова do Českých Budějovic. Trhosvinenský potok však sjeli jenom od mostu v Brance k čističce odpadních vod. Při vyšším stavu vody se pokusili opět o sjezd, nicméně pokus byl opět neúspěšný. Ve zkoumaném regionu tento způsob dopravy není prakticky využíván.

8.5 Služby ostatní dopravy

Služby ostatní dopravy se zde prakticky nenacházejí. Podle Oriešky (1999:40) se do této kategorie řadí **městská doprava a osobní horská dopravní zařízení** (visuté a pozemní lanovky). Městská doprava tu není, neboť v regionu se nachází pouze tři města a jejich velikost není taková, aby vyžadovala existenci těchto dopravních prostředků. Další kategorie, resp. osobní a horská dopravní zařízení zde opět není. Nejbližší areál, kde se nachází lyžařský vlek je tzv. „areál Kozí Pláň“. Tento areál se nachází kousek od Kaplice. Horner, Swarbrooke (2003:305) v této kategorii dopravních služeb ještě připomínají **chůzi, jízdu na koni**. Vyjížděky na koních nabízí Vlastimil Pecháček v Lomci. Ten už však není ve sledovaném regionu, nicméně se nachází na jeho okraji. Ve Svatém Jáně nad Malší jsou také nabízeny vyjížděky na koních.

8.5.1 Turistické trasy

8.5.1.1 Naučné trasy

Naučná stezka Terčino údolí. Délka trasy je 6 km s počtem zastávek 12. Tato trasa je fyzicky nenáročná a je zaměřena na historii, přírodu. Časová náročnost je 3,5 hod.



Lesnická naučná stezka Terčino údolí. Tato trasa je zaměřena spíše na přírodu, s délkou 1,5 km. Nejedná se o kruh a celkem má trasa 7 zastávek. Časová náročnost je zde 1 hod. Trasa je v terénu značena pomocí této značky:



Školní naučná stezka Sokolí hnízdo. Opět trasa zaměřená na přírodu. Jedná se o kruh, který má 16 zastávek. Doba, kterou zabere je 2 hodiny a délka 3 km. Trasa je fyzicky méně náročná. Informační panely jsou nainstalované od dubna do října. Trasa je značena těmito značkami:



Příběhy novohradských domů. Trasa, která se již odlišuje od předchozích je dlouhá 4 km a má 25 zastávek. Je zaměřena na historii a je na ní potřeba 2,5 hodiny. Opět se jedná o fyzicky nenáročnou trasu. Trasa je popsána pouze v tištěném průvodci nebo na internetových stránkách www.novehradyhistorie.cz.

Naučná stezka Červené blato je zaměřena na přírodu a dlouhá 4 km. Nachází se zde 9 zastávek a jedná se o kruh. Projít tuto trasu zabere 2 hodiny. Opět je trasa méně fyzicky náročná. Trasa je vedena po zelené turistické značce.

Naučná stezka Hojná Voda. Tato trasa obsahuje 11 zastávek a její délka je 3 km. Jedná se opět o kruh, který zabere 2 hodiny. Tento kruh je zaměřen na přírodu, historii.

Naučná stezka Krajinou humanity. Naučná stezka je zaměřena na seznámení s významnými osobnostmi humanismu a se stopami některých z nich v tomto kraji. Návštěvník se zde seznámí s myšlenkami Lva Nikolajeviče Tolstého, „Mahátma“ Gándhího či tibetského dalajlámy a dalších.

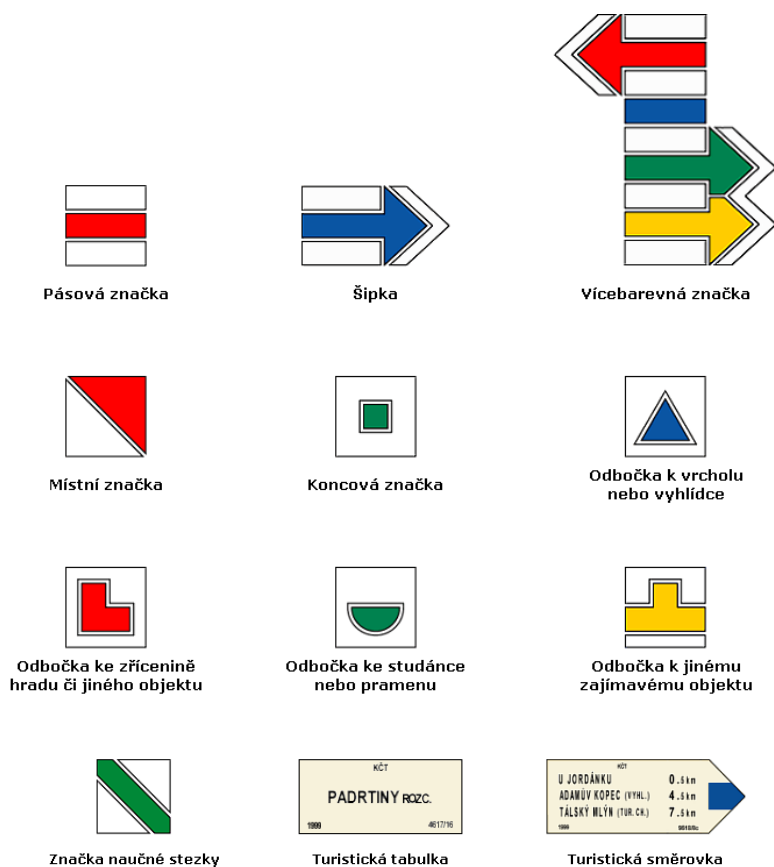
Naučná stezka Totalita rozděljuje. Délka trasy je 6 km s devíti zastávkami. Je zaměřena na historii a přírodu. Naučná stezka o ozvěnách totalitních režimů v krajině a lidech zavede návštěvníka na Borovansko v období spojeném s působením totalitních ideologií ve střední Evropě minulého století.

a další.

8.5.1.2 *Značení tras*

Způsob značení pro pěší turistiku uvádí Klub českých turistů (dostupné na <http://www.kct.cz/turisticke-znaceni/pesi-znaceni>). Pěší trasy jsou značeny pásovými značkami, které se skládají ze tří vodorovných pásů. Prostřední pás, který určuje barvu značené trasy, je červený (dálkové nebo hřebenové trasy), modrý (významnější trasy), zelený (místní trasy) nebo žlutý (krátké trasy, spojovací cesty, zkratky). Oba krajní pásy jsou bílé a mají za úkol značku ještě více zviditelnit. Pásová značka tedy tvoří čtverec o rozměrech 10 x 10 cm. V ostrých lomech cesty nebo při jejím odbočení na jinou komunikaci je pásová značka doplněna na šipku. Na společném úseku několika značených tras se používá vícebarevná značka, pro místní trasy je někdy použito místní značky. Na koncích značených tras najdete koncovou značku a různé krátké významové odbočky jsou značeny speciálními značkami odbočka k vrcholu nebo vyhlídce, ke zřícenině hradu, ke studánce a k jinému zajímavému objektu. Tzv. naučné stezky se značí pásovými i místními značkami nebo speciálními značkami naučné stezky. Ve městech, vesnicích, na křižovatkách s jinou značenou trasou a na dalších turisticky významných místech je malované značení doplněno tabulkami a směrovkami. Z tabulky se dozvíte název místa, popř. jeho nadmořskou výšku, směrovky informují o kilometrových vzdálenostech k dalším cílům na trase.

Obr. č. 18 - Ukázka turistického značení



(Přejato z <http://www.kct.cz/turisticke-znaceni/pesi-znaceni>)

Regionem probíhá několik turistických tras. Například žlutá Trhové Sviny – Na Todeňské hoře. Trhovými Sviny dále prochází dále červená trasa na jih směr Slavče, na sever směr Borovany atd. Modrá trasa směřuje k Otěvěku, Ostrolovskému Újezdu, na druhou stranu směr Mezilesí, Čížkrajice a dále. Žlutá trasa Nové Hrady – Žumberk – Sedlo Kohoutu a mnoho dalších.

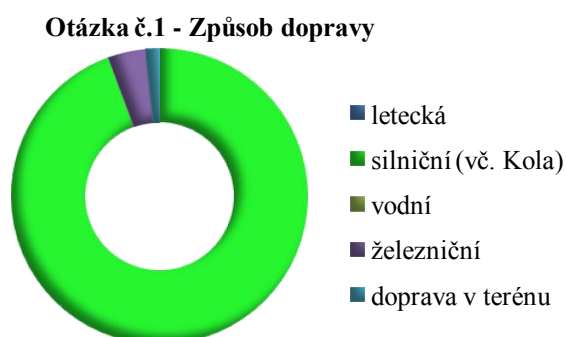
9 Terénní šetření

Terénní šetření bylo uskutečněno prostřednictvím dotazníku, který je součástí přílohy. Dotazování byli rezidenti i nerezidenti ve zkoumaném regionu. Dotazník vyplnilo 180 respondentů. Dotazník byl sestaven tak, aby pomohl odhalit případné nedostatky v oblasti dopravních služeb, popř. vyzdvihl silné stránky dopravních služeb. Veškeré grafy byly vytvořeny na základě výsledků jednotlivých otázek z terénního šetření.

9.1 Hodnocení dopravních služeb

Dle výsledků dotazníků silniční doprava patří mezi **nejčastěji používaný způsob dopravy**. Téměř 95 % všech dotazovaných zvolilo tuto možnost jako nejčastější způsob dopravy. Není se čemu divit, neboť ve zkoumaném regionu další způsoby dopravy prakticky nejsou. Jak graf č. 1 demonstruje, železniční dopravu uvedlo 4, 17 % respondentů. Jak již bylo zmíněno, existuje zde pouze jedna železniční trať.

Graf č. 7 – Dotazník - způsob dopravy



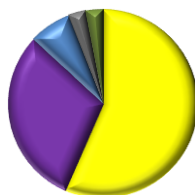
(zdroj: vlastní zpracování dle výsledků terénního šetření)

Při zjišťování **frekvence využívání dopravních služeb** respondenti nejčastěji zvolili možnost „denně“. Jak je na grafu č. 8 vidět, tato možnost byla zvolena v 56,52 procentech. To znamená, že více než polovina respondentů denně využívá těchto služeb. Důvod, proč dopravních služeb využívají, bude zodpovězen v otázce číslo 3. Další nejčastější možnost je „týdně“. Přesně, tuto možnost respondenti zvolili v 30,43

% . Možnost ostatní byla například volena z důvodu využití těchto služeb pouze v případě, že nemají auto apod.

Graf č. 8 – Dotazník – Frekvence využívání dopravních služeb

Otázka č. 2 . Jak často využíváte dopravní služby?

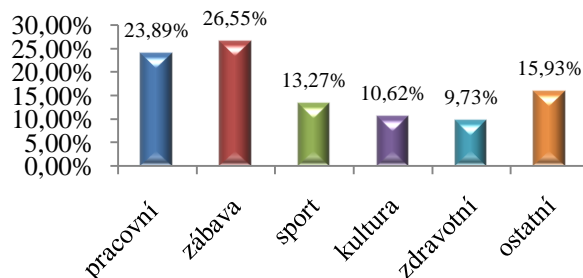


■ denně ■ týdně ■ měsíčně ■ půlročně ■ ostatní

(zdroj: vlastní zpracování dle výsledků terénního šetření)

Jak již bylo zmíněno, v další otázce byl řešen **důvod využívání dopravních služeb**. Výsledky jsou zobrazeny na grafu vpravo (č. 9). Je vidno, že služeb je nejvíce využíváno pro zábavu. Konkrétně 26,55 % respondentů zvolilo tuto možnost. Další nejčastějším důvodem je „pracovní“. Tuto možnost zvolilo 23,89 % respondentů. Je třeba zmínit i třetí nejčastější možnost, resp. „ostatní“. Tato možnost byla zvolena zejména z důvodu cestování do školy, návštěvy rodiny a na nákupy.

Otázka č. 3 - Důvod využívání dopravních služeb

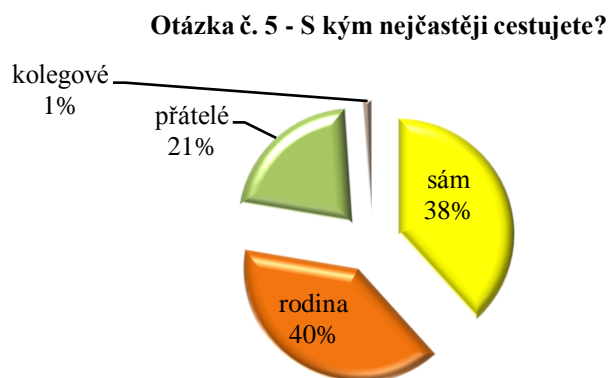


Nejčastějším dopravním prostředkem, který respondenti využívají je auto. Dalším dopravním prostředkem je autobus, dále kolo a nakonec vlak. Pokud respondenti využívají více dopravní prostředků, měli uvést i pořadí. Nejčastější kombinací dopravních prostředků byla „autobus, auto“, resp. respondenti v první řadě cestují autobusem a v zápětí autem. Druhou nejčastější kombinací je „auto, autobus“, resp.

stejně jako v předchozím případě jen v opačném pořadí – to znamená, že nejčastější je auto. Třetí nejčastější kombinací bylo „auto, kolo“. V pár případech bylo zvoleno kolo jako nejčastější v kombinaci.

Další otázkou je, s **kým respondenti nejčastěji cestují**. Dle výsledků z terénního šetření, respondenti nejčastěji, tj. ve 40 % cestují s rodinou. 38 % respondentů pak cestuje samo a dalších 21 % respondentů cestuje s přáteli. Pouhé jedno procento vybralo možnost „kolegové“. Ti, co cestují sami, nejčastěji cestují autobusem. Naopak ti, co cestují s rodinou, jezdí převážně autem.

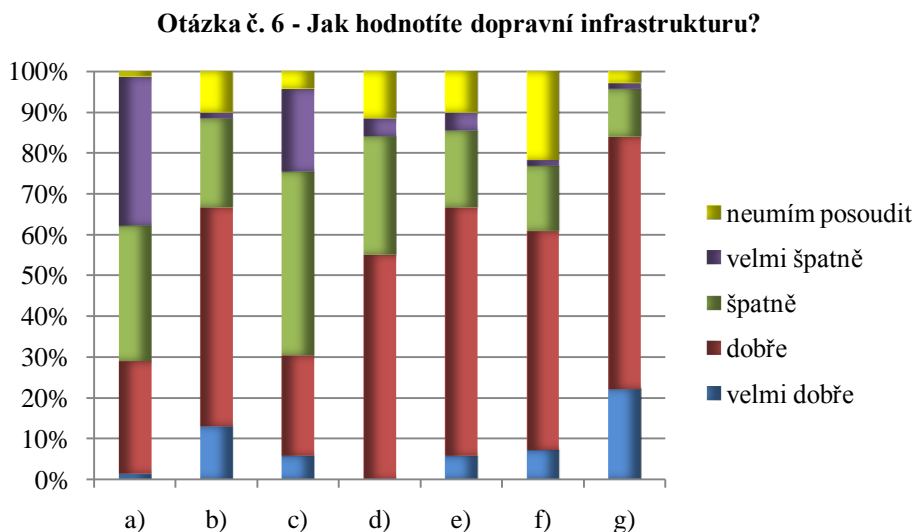
Graf č. 10 – Dotazník – S kým nejčastěji cestujete?



(zdroj: vlastní zpracování dle výsledků terénního šetření)

Nyní bude pozornost zaměřena na **hodnocení úrovně dopravní infrastruktury respondenty**. Otázka číslo 6 měla 7 podotázek, ve kterých respondenti „známkovali“ 5 úrovněmi. Nejlepší hodnocení bylo označeno „velmi dobře a nejhorší „velmi špatně“. Pátá možnost byla určena těm, co nemohou posoudit úroveň infrastruktury. Procentní zastoupení jednotlivých otázek je zobrazeno na grafu (č. 11) níže.

Graf č. 11 – Hodnocení dopravní infrastruktury



(zdroj: vlastní zpracování dle výsledků terénního šetření)

Podotázka „a) – úroveň silnic“ byla hodnocena velmi špatně. Konkrétně 36,23 % respondentů takto hodnotilo úroveň silnic. Špatně hodnotilo úroveň silnic 33,33 %. Úroveň silnic jako „dobrá“ byla hodnocena celkem 27,54 % respondentů. U podotázky „b)“ byla hodnocena *frekvence spojů*. Ta byla označena jako „dobrá“, resp. 53,62 % respondentů ji tak shledávají. Dokonce 13,04 % ji považují za velmi dobrou. Podotázka „c)“ věnuje pozornost *dostatku parkovacích míst*. 44,93 % respondentů jej ohodnotilo jako „špatné“, tzn. že v regionu Trhosvinenska jim nevyhovují stávající parkovací místa. „Cenová úroveň služeb - d)“ je podle názorů respondentů dobrá (55,07 %). Nikdo ji neoznačil za velmi dobrou. Naopak za špatnou byla označena ve 28,99 % případů. Podotázka „e) – úroveň zastávek“ byla hodnocena jako dobrá od téměř 61 % respondentů. Špatně ji hodnotilo 18,84 %. 10,14 % respondentů tuto hodnotu nemohlo posoudit. Jak tyto respondenti v otázce č. 4 uvádějí, nejvíce využívají auto. Nyní bude pozornost zaměřena na hodnocení „dostupnosti atraktivit cestovního ruchu - f)“. Jak je na grafu výše zřejmé, převážná většina respondentů ji hodnotí za „dobrou“. V procentuálním vyjádření se jedná o 53,62 %. Téměř 22 % tuto otázku neumělo posoudit. Poslední podotázka „g)“ byla věnována dostupnosti informací o dopravě.

Opět převážná většina (60,87 %) respondentů ohodnotila dostupnost za „dobrou“. 21,74 % respondentů hodnotilo dostupnost informací jako velmi dobrou.

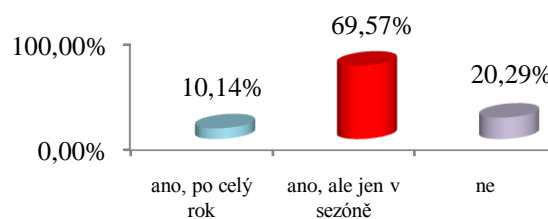
9.2 Hodnocení služeb pro cykloturistiku

Další část dotazníku byla věnována službám pro cyklisty. Hned první otázka byla zaměřena na fakt, **zda** respondenti vůbec **jezdí na kole**. Bylo zjištěno, že 69,57 % respondentů sice na kole jezdí, ale

jen v sezóně (viz. graf č. 12). Tento fakt je pochopitelný, neboť počasí často ovlivňuje možnost využití tohoto způsobu dopravy. 10,14% respondentů na kole dokonce jezdí

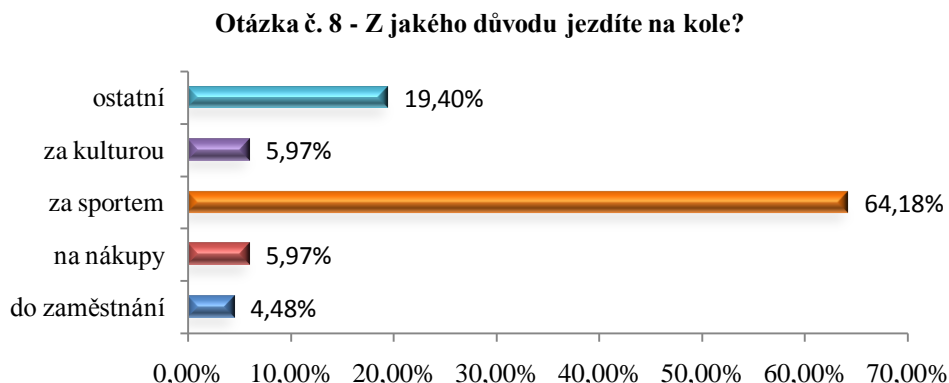
po celý rok a 20,29 % na kole vůbec nejedí. Ti, co jezdí na kole pouze v sezóně cestují nejčastěji autem. Ti, co nejedí na kole vůbec nejčastěji cestují autobusem.

Otázka č. 7 - Jezdíte někdy na kole?



Pro ty, jež uvedli, že na kole jezdí, byla určena další otázka, ve které byl zjišťován **důvod ježdění na kole**. Situaci demonstruje graf č. 13. Je vidno, že nejvíce respondentů využívá jízdu na kole pro sportovní vyžití. Konkrétně se jedná o 64,18 %. Za kulturou a na nákupy využívá jízdu na kole shodně 5,97 %. U nákupů se například jedná o náhradu městské hromadné dopravy, která v regionu není. Do zaměstnání ji využívá 4,48 % respondentů. Poměrně velkou skupinou je volba „ostatní“. Tuto možnost zvolilo 19,4 % respondentů. Jako důvod byla například uvedena zábava, návštěva rodiny, známých apod. Ti co v tomto případě zvolili možnost „za sportem“ nejčastěji v předchozí otázce uváděli fakt, že jezdí na kole pouze v sezóně. Ti, co jezdí na kole celý rok poté uváděli, že na něm jezdí do zaměstnání, na nákupy a dále za sportem.

Graf č. 13 – Důvod jízdy na kole



(zdroj: vlastní zpracování dle výsledků terénního šetření)

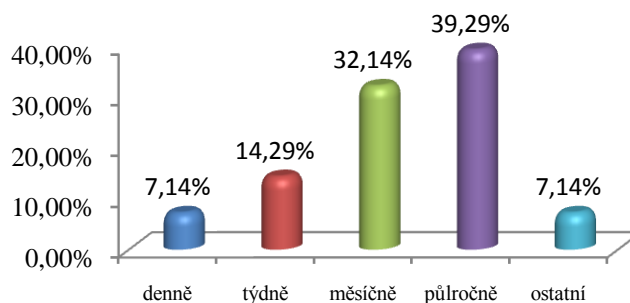
Důležité je také zjistit, zda vůbec respondenti mají ponětí o existenci cyklotras. Proto další zjišťuje, zda respondenti **znají některé cyklotrasy**. Dá se říci, že výsledek byl prakticky vyrovnaný. Pravdou je, že více respondentů (přesně 57,41 %) zná alespoň některé cyklotrasy. Nicméně v těsné blízkosti (42,59 %) skončila neznalost cyklotras. Je možné, že respondenti využívají cyklotrasy, aniž by o nich vůbec měli povědomí.



Pro ty, kteří znají některé cyklotrasy byla určena následující otázka. Snahou bylo zjistit **frekvenci využívání cyklotras**. Výsledek šetření je vidět na grafu č. 15. Je vidět, že nejvíce jsou cyklotrasy využívány půlročně. Jak již bylo v jedné z předcházejících otázek zmíněno, respondenti cestují hlavně v sezóně. Zajímavé i je, že 32,14 % využívá cyklotrasy měsíčně. Důvodem využití cyklotras měsíčně je sport.

Graf č. 15 – Frekvence využívání cyklotras

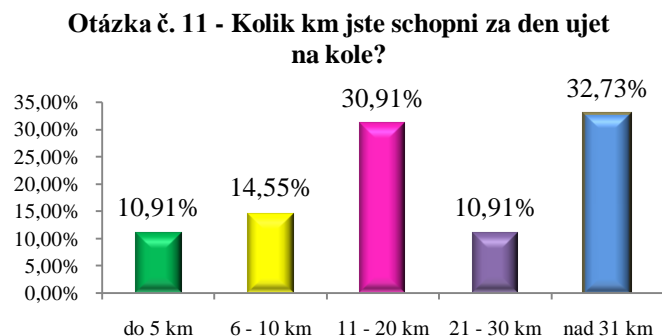
Otázka č. 10 - Jak často využíváte cyklotrasy?



(zdroj: vlastní zpracování dle výsledků terénního šetření)

Závěrem zpracování diplomové práce bude návrh naučné cyklotrasy v tomto regionu. Tento region již má mnoho cyklotras, ať už klasických nebo naučných. Důležité je zvolit vhodnou délku cyklotrasy, aby ji byla převážná většina potenciálních „uživatelů“ schopna ujet a nebyla odrazena její délkou. Proto se další otázka ptá respondentů na to, **kolik kilometrů jsou schopni na kole ujet za den** (viz. graf č. 16). Naučné cyklotrasy jsou ve sledovaném správním obvodu různě dlouhé. Úkolem další otázky bylo zjistit, jaká délka by byla nejvhodnější zvolit pro navrhovanou cyklotrasu. Vhodné je také zvolit takovou vzdálenost, která by eventuálně udržela cestující v regionu například celý den. Nejvíce respondentů je schopno ujet více než 31 km. Jedná se o 32,73 %. Těsně v závěsu zůstali ti, co zvolili možnost 11 – 20 km – 30, 21 %. Je důležité, aby většina byla schopna naučnou stezku ujet. Ti, co zvolili vyšší možnost, jsou samozřejmě schopni ujet i kratší vzdálenost. Nejvíce respondentů je schopno ujet nad 31 km. Navrhovaná cyklotrasa bude tedy v intervalu 21 – 30 km. To znamená, že tyto cyklotrasu by mělo být schopno ujet 43,64 % respondentů. Ti, co jsou schopni ujet tuto vzdálenost, využívají cyklotrasy měsíčně. Ti, co ujedou na kole více než 31 km jezdí převážně měsíčně a dále i půlročně.

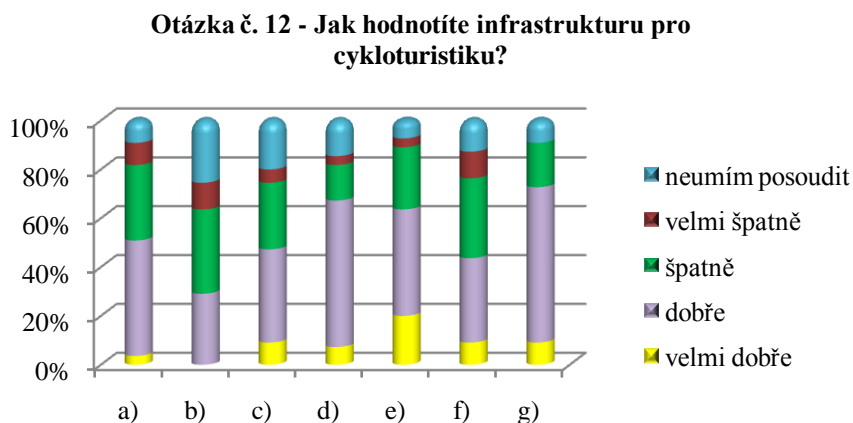
Graf č.16 – Kolik km jste schopni za den ujet na kole?



(zdroj: vlastní zpracování dle výsledků terénního šetření)

V neposlední řadě je třeba zjistit, jaký mají respondenti názor na **infrastrukturu pro cykloturistiku**. K tomu byla určena otázka č. 12. Otázka byla vytvořena stejným způsobem jako otázka č. 6. Respondenti opět hodnotili „stupnicí spokojenosti“. Pro ilustraci je jsou výsledky zobrazeny na grafu č. 17. Na grafu je na první pohled, že všechny podotázky byly převážně hodnoceny jako dobré. První podotázka „a)“ se zaměřila na hodnocení *úrovně silnic pro cykloturistiku*. 47,27 % ji označilo jako dobrou. Avšak téměř 32 % ji hodnotilo špatně. Důvodem může být to, že většina cyklotras je vedena po silnicích III. třídy či místních komunikacích, které nemusí být tak kvalitní jako u ostatních tříd. Podotázka „b)“ hodnotila *frekvenci spojů přepravujících kola*. Zde převažovalo hodnocení „špatně“ o 5,5 %. Volbu „špatně“ zvolilo přesně 34,55 % respondentů. 25,45 % respondentů tuto podotázku nemohlo posoudit. Důvodem je fakt, že tuto službu nejspíše nevyužívají. U další podotázky („c“) byl hodnocen dostatek kolostavů. Převážná většina respondentů jej hodnotila za „dobrý“ (38,18 %).

Dostupnost atraktivit cestovního ruchu byla předmětem další podotázky – „d)“. Opět převážná většina ji hodnotila kladně (přes 60 %). Je



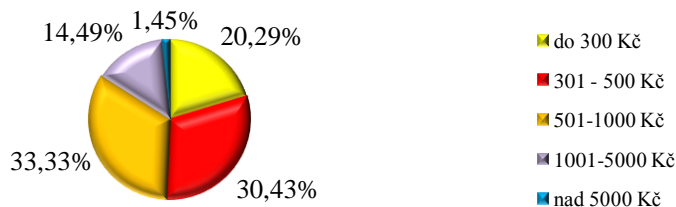
důležité, aby *informace o cykloturistice* byly pro veřejnost *dostupné*. Tím se zabývala podotázka „e“. Zde dokonce 20 % respondentů považuje dostupnost informací za velmi dobrou. 43,64 % ji považují za dobrou. Tyto výsledky jsou pozitivní. Respondenti teda nemají prakticky problém informovat se o možnostech cykloturistiky v regionu. V další podotázce, resp. „f)“ respondenti posuzovali *dostatek cyklotras regionu*. 34,55 % respondentů ho posuzují jako „dobrý“ a 32,73 % naopak za „špatný“. Poslední podotázka „g)“ byla věnována značení cyklotras, resp. *úrovni značení cyklotras*. Jak je na grafu č. zřejmé, většina respondentů ho považuje za „dobré“. V konkrétním vyjádření se jedná o 63,64 %. Jako velmi dobré je hodnocen 9 %. Jako špatný je považován u 18,18 %.

Jediná otázka, kde respondenti mohli otevřeně odpovídat, byla č. 13. Zde jim byly položeny 2 otázky, týkající se **nedostatků u dopravních služeb v regionu**. Nejčastější stížností byla kvalita silnic. Mnoho respondentů uvedlo, že jim vadí díry na silnicích, nekvalitní povrch, nekvalitní opravy silnic, které vydrží jen chvíli. Další stížnost se týkala nedostatku přechodů pro chodce. Opět uvedeno v několika případech. V pravidelné autobusové dopravě si respondenti ztěžovali na špínu, malou frekvenci spojů a dále na nenavazující spoje, které často způsobují respondentům velké čekací prodlevy. Jako nedostatek byl v jednom případě uveden fakt vysokých sedaček. Často také byly stížnosti na chování pracovníků v pravidelné dopravě, resp. řidičů. Jsou nedochvilní, nepříjemní, apod. Také si stěžovali na absenci kultury cestování. Další nedostatkem je, podle respondentů, nevybavenost autobusů klimatizací. Také v autobusech prakticky neexistuje místo pro kočárky, což i může odradit potenciální účastníky cestovního ruchu v návštěvě regionu. Jedna ze stížností zmiňovala absenci dálnice. U vlaků byla často uváděna nečistota a špína. Nedostatkem u cyklotras bylo zmíněno označování rušných a běžných silnic jako cyklotrasy. Toto je výčet z nedostatků, které byly nejčastěji uváděny.

Otázka č. 14 zjišťovala **výdaje na dopravní služby měsíčně na osobu**. Tato situace je zobrazena na grafu č. 18. Je možno říci, že výdaje se většinou pohybují od 300 do 1000 Kč za měsíc.

Graf č. 18 – Výdaje na dopravní služby

Otázka č. 14. - Výdaje na dopavní služba za měsíc na osobu



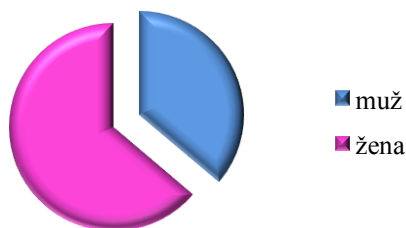
(zdroj: vlastní zpracování dle výsledků terénního šetření)

Další otázka zkoumala procentní **zastoupení výdajů na cestovní ruch**, z výše zmíněných výdajů na dopravní služby. Na cestovní ruch respondenti dávají převážně 101 – 500 Kč. V závěsu pak skončila kategorie do 100 Kč.

Další otázka (č. 16) zjišťovala **věkovou kategorii respondentů**. 50, 72 % respondentů bylo do 25 let, 26,09 % ve věkové kategorii 35 – 49 let, 13,04 % 26 – 34 let, 7,25 % od 50 do 59 let a 2,9 % nad 60 let. Ve srovnání s otázkou č. 11, která se zaměřila na schopnost ujet určitý počet km na kole, dostaneme, že více jak 31 km je schopna ujet věková kategorie do 25 let, na druhém místě 35 – 40 let.

Vzdělání byla věnována otázka č. 17. Téměř polovina respondentů je má střední vzdělání. Skoro 40 % má vysokou školu. 14 % respondentů má pouze základní školu. Poslední otázka dotazníku byla věnována **pohlaví**. 63 % respondentů byla žena a 37 % byl muž. Výsledky jsou zobrazeny na grafu č. 19.

Otázka č. 16 - Pohlaví



(zdroj: vlastní zpracování dle výsledků terénního šetření)

9.3 Profil respondenta

Respondentem je žena do 25 let, která má střední vzdělání. Nejvíce využívá silniční dopravu a nejčastěji jezdí autem a autobusem. Dopravní služby využívá denně a především z pracovního důvodu a pro zábavu. Nejvíce cestuje s rodinou (popř. sama). Dopravní infrastrukturu považuje za dobrou, nicméně nedostatek shledává v úrovni silnic a počtu parkovacích míst. Tato žena na jezdí na kole pouze v sezóně z důvodu sportovního vyžití. Cyklotrasy pak využívá půlročně. Na kole je schopna ujet nad 31 km. S infrastrukturou pro cykloturistiku je celkem spokojena, vadí jí nízká frekvence spojů převážející kola. Měsíčně utratí 501-1000 Kč za dopravní služby, z toho 101-500 Kč na cestovní ruch.

9.4 Shrnutí

V SO ORP TS je nejvíce využívána silniční doprava. Cestující se přepravují autem nebo autobusem. Kolo využívá malá část. Dopravní služby jsou využívány především z pracovního důvodu, dále pro zábavu a dále ze studijních důvodů. Uživatelé dopravních služeb cestují sami nebo s rodinou, dále s přáteli. Zkoumaný region je kritizován zejména z důvodu nekvalitních silnic. Často se na nich nacházejí výtlučky, nebezpečné překážky, jež mohou ohrozit účastníky provozu. Dále by, podle cestujících, měly být posíleny spoje, aby cestujícím nevznikaly velké časové prodlevy. Otázkou je, zda se to dopravci vyplatí. Kladně je hodnocena dostupnost informací o dopravě. Regionem prochází cyklotrasy, které jsou respondenty využívány. Jsou využívány zejména pro sportovní účely a většinou v sezóně. Infrastruktura pro cykloturistiku je hodnocena kladně. V regionu by mohly být posíleny spoje převážející kola.

10 Návrhy opatření

V regionu je nejvíce využívána silniční doprava. Ta sebou nese některé nedostatky, které by mohly být zlepšeny a tím zvýšena atraktivita regionu. Jedná se zejména o kvalitu silnic. Místy, díky výtlukům na silnicích, může být velmi nebezpečná, zejména pro cyklisty. Jedná se i o silnice II. tříd. Mnohdy ani není možnost se těmto nerovnostem vyhnout. Pro cestovní ruch je nutné, aby destinace byla dobře a hlavně bez problému dostupná. Pokud si účastník cestovního ruchu zvolí jako dopravní prostředek pravidelnou autobusovou dopravu, často musí čekat na nevábně vypadajících zastávkách či autobusových nádražích, kde si ani nemá možnost sednout, aniž by se neušpinil. Navíc jsou čekací doby velké, takže na těchto „špinavých“ zastávkách se zdržuje delší dobu. Mohlo by také dojít k posílení spojů zejména do obcí mimo České Budějovice. Na druhou stranu se to provozovatelům těchto služeb nemusí vyplatit. Zmíněné nedostatky jsou nákladné a je to „běh na dlouhou trať“. Nicméně jeden z nedostatků by se dal zlepšit i bez investice. Jedná se o chování a přístup řidičů ve veřejných dopravních prostředcích. Často bývají nepříjemní, nedochvilní. Otázka je, jakým způsobem postupovat, aby došlo k dlouhodobému zlepšení.

Další příležitost je shledávána v posílení „hnědé, resp. novohradské“ dopravní linky systému Cyklotrans v tomto regionu. Ta zde jezdí pouze v sezóně (tj. od 3.7. – 28.9.) a jen v sobotu neděli a o svátku. Mohlo by dojít k zavedení linky i v jeden pracovní den. Tato linka by nemusela jezdit po celou sezónu, ale pouze o letních prázdninách, tj. od 1.7. do 31.8.

Šindelář (2010:107) zmiňuje, že u turistického značení jsou nedostatky. Často jsou tyto značky dávány na nevhodná místa, která účastník cestovního ruchu snadno přehlédne, či úplně chybí. Proto by mělo dojít k revizi tohoto značení a dojít k nápravě.

V diplomové práci byly stanoveny dvě hypotézy. Na základě analýz je níže popsáno, zda byly či nebyly potvrzeny.

1. Ve zkoumaném správním obvodu je silniční doprava nejvíce využívaným způsobem dopravy.

Tato hypotéza byla na základě zjištěných poznatků potvrzena. Ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Trhové Sviny je, podle výsledků terénního šetření, nejvíce využívána silniční doprava. Prakticky 95 % dotazovaných zvolilo tuto možnost. Není se čemu divit. Ve zkoumaném regionu totiž ostatní způsoby dopravy prakticky neexistují. Železniční doprava je zde zastoupena pouze jednou tratí. Letecká či vodní doprava zde není vůbec.

Silniční doprava je zde využívána každodenně. Lidé ji využívají pro přepravu do zaměstnání, školy, k lékařům apod. Zkoumaným správním obvodem prochází čtyři silnice II. třídy a na ně navazující silnice III. třídy, kterých je již mnohonásobně více. Silnice III. třídy jsou často využívány jako cyklotrasy. Nejčastějším dopravním prostředkem je auto, v závěsu autobus. Je třeba zmínit, že i kolo je v tomto regionu častým dopravním prostředkem.

Služby pravidelné autobusové dopravy zde nabízejí dvě společnosti – ČSAD JIHOTRANS, a.s. a ICOM Transport, a.s. Autobusová nádraží se nachází v Trhových Svinech, Nových Hradech a Borovanech. Úroveň a kvalita těchto nádraží však není příliš vysoká. Vybavenost těchto nádraží je poměrně chudá, nachází se zde prakticky pouze čekárna.

Důležité je též uvést, jak jsou „uživatelé“ dopravních služeb v tomto regionu spokojeni s jejich úrovní. Nejhorší je úroveň silnic. Silnice nejsou kvalitní, často se na nich nachází díry, které, mohou být velice nebezpečné, obzvláště pak pro cyklisty. Více než jedna třetina respondentů ji v dotazníkovém šetření hodnotila jako „špatnou“. Další třetina ji hodnotila jako „velmi špatnou“. Tato skutečnost patří k nedostatkům regionu a jistě může odradit účastníky cestovního ruchu od opakované návštěvy. Dalším nedostatkem u silniční dopravy, resp. silničních služeb je nedostatek parkovacích míst. Jedná se o službu, která je zejména pro cestovní ruch nezbytná. Pokud nebude mít účastník cestovního ruchu dostatek míst může se stát, že danou atraktivitu buď nenavštíví vůbec nebo nebudou návštěvu opakovat. V nejhorším případě bude šířit negativní pohled na atraktivitu, potažmo region. Dalším velkým nedostatkem regionu je

úroveň zastávek a autobusových nádraží. V terénním šetření ji téměř 20 % hodnotilo jako „špatnou“. Zase na druhou stranu většina respondentů ji hodnotilo jako „dobrou“.

2. Zkoumaný region nabízí dostatek cyklotras, které jsou pro cyklisty dostupné.

Tato hypotéza byla vyvrácena. Jak bylo v diplomové práci v části „Analýza dopravních služeb“ zmíněno, zkoumaný region nabízí celou řadu cyklotras. Další silnou stránkou regionu jsou naučné stezky, kterých je opět několik. Tato infrastruktura však není pro respondenty dotazníkového šetření dostačující. Respondenti byli v dotazníkovém šetření dotazováni, zda znají některé cyklotrasy. Většina odpověděla kladně, což je pozitivní. Cyklotrasy jsou využívány zejména půlročně. Hodnocení infrastruktury pro cykloturistiku dopadlo dobře. Prakticky veškeré otázky v dotazníkovém šetření byly hodnoceny „dobře“, i když by cyklisté uvítali větší frekvenci spojů převážející kola. Pokud byli dotazováni přímo na dostatek cyklotras, tak většina ji hodnotila jako „dobrou“, nicméně prakticky to samé procento ji hodnotilo jako „špatnou“. Výborně je hodnocena dostupnost informací o cykloturistice. I když by se zdálo, že by hypotéza mohla být potvrzena, nebyla. Respondenti totiž v klíčových otázkách vybrali spíše negativní hodnocení. Často to však bylo jen do 10 % rozdílu.

11 Projekt cykloturistické naučné stezky

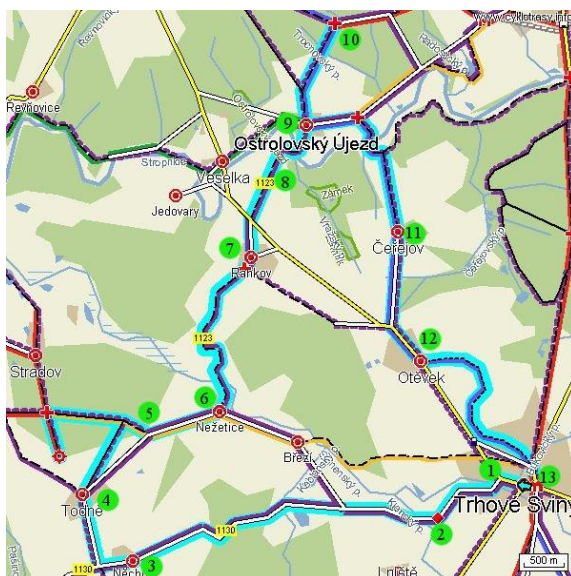
Samotný proces vzniku naučné stezky je dlouhodobý. Mnohdy trvá i rok a půl. Počátkem procesu je myšleno podání podnětu ke vzniku cykloturistické naučné stezky, koncem pak připsání peněz ze Strukturálního fondu EU na účet města. Podnět pro realizaci podává Rada města, resp. schvaluje záměr. Samotné vytvoření projektové žádosti je zadáváno určité firmě. Při tvorbě projektové žádosti vystupuje Úřad spíše jako prostředník, který poskytuje veškeré potřebné materiály. Pokud je projektová žádost vytvořena, Zastupitelstvo města musí schválit její výsledky. Poté je možno podat žádost o dotaci. Na firmu, která bude provádět stavební práce, cykloturistické mobiliáře, apod. je vypsáno výběrové řízení (min. 3 firmy), z nichž se vybere ta nejvýhodnější.

11.1 Cykloturistická naučná stezka „Krajem Trhosvinenska do Žižkova rodiště“

Mapa cykloturistické naučné trasy byla zpracována pomocí volně dostupného softwaru zveřejněného na webových stránkách www.cyklotrasy.info. Výstupy z tohoto softwaru mohou být zveřejňovány, nicméně u každého výstupu musí být odkaz na již zmíněné webové stránky.

11.1.1 Základní informace

Obrázek č. 19 – Trasa cykloturistické naučné stezky



(zpracováno pomocí softwaru volně dostupného na www.cyklotrasy.info, 23.2.2011)

Trasa:

Trhové Sviny – Bůškův hamr – Něchov – Todně – (Todeňská hora) – Nežetice – Rankov – Přírodní památka Zámek – Ostrolovský Újezd – Rodiště Jana Žižky z Trocnova – Ostrolovský Újezd – Čeřejov – Otěvěk – Trhové Sviny

Délka: 28,2 km

Začátek trasy: Autobusové nádraží Trhové Sviny, cyklotrasa č. 1123

Konec trasy: Opět autobusové nádraží Trhové Sviny

Celkový čas: 1:21 hod. (při rychlosti 25 km/hod na rovině) bez zastávek

Celkový čas včetně zastávek: 3:05 hod. – 4 hod. (tento čas je pouze orientační, záleží na prioritách každého cyklisty)

Počet zastávek: 13,

Fyzická náročnost: středně těžká, místy lehká

Povrch komunikací: asfalt, zpevněný povrch, přírodní povrch,

Doporučená kola: Trekové kolo, popř. MTB (horské kolo).

Obr. č. 20 – Výškový profil cykloturistické naučné stezky



(zpracováno pomocí softwaru volně dostupného na www.cyklotrasy.info, 23.2.2011)

Tabulka č. 2 - Statistické údaje

Délka trasy	28,2 km	
celkový čas	1:21	Bez zastávek
úseky cesty typu "pěší"	2,5 km	9%
úseky cesty typu "lesní/polní"	11,25 km	40%
úseky cesty typu "vozová"	3 km	11%
úseky cesty typu " Silnice III. třídy/MK	10,1 km	36%
úseky cesty typu " Silnice II. třídy	1,35 km	5%
stoupání v úsecích	13,6 km	48%
klesání v úsecích	14,6 km	52%
maximální výška	585 m.n.m	"Todeňská hora"
minimální výška	439 m.n.m.	"Nežetice"
převýšení	146 m	

11.1.2 Podrobný popis cykloturistické naučné stezky

První informační tabule bude umístěna u autobusového nádraží v Trhových Svinech, kde také bude začínat cykloturistická naučná stezka začínat. Zde bude uvedena stručná historie Trhových Svinů, včetně kulturních a historických památek. Dále trasa povede od autobusového nádraží přes nábřeží Svat. Čech (podél Trhosvinenského potoka) až ke Štefánikově ulici, kde se odbočí doleva a pokračuje se ven z města směr Ločenice. Nyní

cyklotrasa vede k druhé zastávce – Buškově hamru (**2. informační tabule** – informace o Buškově hamru, historie hamernictví v regionu). Další zastávkou je Něchov (**3. informační tabule** – informace o obci, významné budovy). **Čtvrtá informační tabule** bude umístěna v další obci – Todně (opět podobné informace o obci, navíc ještě informace o Todeňské hoře, jež cyklisté mohou též navštívit). Dále je na trase plánována Todeňská hora, jež bude nevyšší vrchol naučné stezky. Zde bude **5. informační tabule** (informace o Todeňské hoře, výhledu, jež je unikátní, informace o fauně a floře, která se v okolí vyskytuje). Trasa pokračuje přes Nežetice (**6. informační tabule** – informace o obci, historické zajímavosti), Rankov (**7. informační tabule**), Přírodní památku Zámek (**8. informační tabule** – rostlinstvo, které se na území vyskytuje). Další zastávkou bude Ostrolovský Újezd (**9. informační tabule**), kde budou zmíněny hned 3 atraktivita – přírodní památka Ostrolovský Újezd, informace o obci, chráněný dub. **Desátou zastávkou** bude Rodiště Jana Žižky. Zde cyklisté můžou navíc absolvovat 2 km naučné stezky Žižkovým rodištěm. Dále se cyklisté vrátí do Ostrolovského Újezdu a budou pokračovat na další zastávku Čerejov (**11. informační tabule** – informace o obci a významných místech), dále Otěvěk (**12. informační tabule** – informace o obci). Nakonec se vrátí do Trhových Svinů, kde se bude nacházet poslední, tj. **13. informační tabule**.

Na následující tabulce jsou uvedeny silnice, cyklotrasy, popř. turistické trasy, po kterých naučná stezka vede.

Tabulka č. 3 – Cyklotrasy a silnice, po kterých vede naučná stezka

Trhové Sviný (dále jen TS) nádraží - TS Štefánikova	cyklotrasa č. 1123
TS - Něchov	cyklotrasa č. 1130
Něchov - Todně	Silnice III. třídy/MK
Todně - Na Todeňské hoře	Turistická trasa - žlutá pěší, červená pěší
Todně - Nežetice	cyklotrasa č. 1131
Nežetice - Rankov - Ostrolovský Újezd	cyklotrasa č. 1123
Ostrolovský Újezd - Čerejov - Otěvěk - TS	Turistická trasa - modrá pěší

11.1.3 Významná místa naučné cyklotrasy

Trhové Sviny, včetně historie, pamětihodností apod. byly již mnohokrát zmiňovány v předcházejících částech diplomové práce. **Bůškův hamr** - Technická památka je jeden z mála funkčních hamrů u nás se třemi vodními koly, náhonem vody z Klenského potoka a expozicí drobného zemědělství blízké oblasti. Areál je vlastnictvím města Trhové Sviny. Je pronajímán správcům a zároveň průvodcům objektu, který lze v návštěvní dny navštívit. Celý areál byl rekonstruován a nově otevřen pro veřejnost. Dále je v muzeu i zmínka o těžbě železné rudy a jejím zpracování na Trhosvinensku a to zejména pro potřeby zemědělství. **Něchov** je vesnice mezi Trhovými Svinými a Ločenicemi. Kupodivu největší památkou, viditelnou z dálky, je zde věžovitá stavba vodojemu z roku 1927. Tento vodojem sloužil pro 4 okolní obce. Obec je značně přestavěna, největší štít má ostře růžovou barvu. Zajímavý je ale pohled na zadní trakty stodol z větší dálky. Na kraji obce stojí kamenná Boží muka se zřejmě dostavěnou horní částí. **Todně** je menší vesnice v krásném prostředí pod Todeňskou horou. Samotná vesnice je silně přestavěná. Přesto se zde dá ještě cosi starobylého najít. **Todeňská hora** je 608 metrů vysoká, zdvíhá se v prostoru mezi Ločenicemi, Komařicemi a Trhovými Svinými. Z okraje lesa otevírá se široký krásný rozhled do krajiny od Novohradských hor přes Slepíčí hory, Rojovský hřbet k Plechému 1378,1 metry nejvyššímu bodu Šumavy. Na návštěvníka zde čeká lavička, stolec s kresleným panoramatem krajiny. Ve skřínce je záznamník pro sdělení dojmů návštěvníků. Tabulka na borovici nese pojmenování "Vyhlídka Oldřicha Fencla", který tento jedinečný kout objevil před 45 lety v květnu 1965. **Nežetice** jsou vesničkou na Svinenském potoce u Trhových Svinů. Je zde doložena tvrz ze 16. století. Vesnice je poměrně malá a její zděná architektura není ničím nápadná, ale našel jsem zde tři roubené stavby. Jedna stodůlka hned u silnice a jedna podobná na konci vsi u potoka. K ní přiléhá hospodářské stavení, které má také jednu stěnu roubenou. Roubení této druhé stavby je dokonce z nehraněné kulatiny, pouze v místě rohové vazby je upraveno na hranatý tvar. **Rankov** je vesnička u Trhových Svinů. Na křižovatce hlavní silnice směrem na Trhové Sviny stojí stará kamenná Boží muka s novodobou hlavicí, protože původní se nedochovala. **Zámek** je přírodní památka rozléhající se podél Vrážského potoka (přítok Stropnice). Předmětem ochrany je komplex podmáčených a místy zrašeliněných luk v nivě Vrážského potoka, s

malým rybníčkem, obklopený lesem. V pestré mozaice mokřadních společenstev se vyskytuje řada chráněných, ohrožených a regionálně významných rostlinných druhů (vrba rozmarýnolistá, prstnatec májový, ostřice stinná, modřenec chocholatý, suchopýr úzkolistý) a pestrá fauna obojživelníků a plazů. **Ostrolovský Újezd** je malá ves poblíž Borovan. Je zde možno nalézt jedno z mála vesnických panských sídel. Uprostřed vsi stojí zámek, přestavěný z původně renesanční tvrze Kořenských z Terešova. Zámek byl mnoho let neudržován, v posledních letech se opravuje. K zámku byla přistavěna barokní sýpka. Naproti zámku přes silnici je mohutná budova bývalého pivovaru. Nad prvorepublikovou vilou na západním okraji obce nachází **chráněný dub**. **Ostrolovský Újezd** je také **přírodní památka**. Důvodem ochrany je bohatá lokalita bledule jarní. **Rodiště Jana Žižky z Trocnova**, původní osada Trocnov se skládala ze dvou zemanských dvorců. Je vzdálena 1,5 km od nynější osady Trocnov (do šedesátých let 20. století Zaluží). Někdy v polovině 14. století sídlili na jednom z těchto dvorců zeman Řehoř Žižka s manželkou, kterým se zde kolem roku 1360 narodil syn Jan a prožil zde svá dětská a zřejmě i jinošská léta. Je zde prohlídková trasa, jež mohou návštěvníci absolvovat. Z **Čeřejova** je krásný výhled přes řeku Stropnici na Ostrolovský Újezd a Borovany. Směrem k jihu je nádherný výhled na Novohradské a Slepíčí hory. Ve vsi se kdysi nacházel statek, který získal Jan Žižka jako věno své manželky. Na obou okrajích obce jsou pěkně udržované kapličky. **Otěvěk** je poslední vsí před Trhovými Sviny ve směru od Českých Budějovic. Lze zde najít to, co jinde už zaniklo. V jedné chalupě se nenápadně skrývá zbytek roubenky, chalupa je opravená a zkáza jí zřejmě nehrozí. Při východu z návsi směrem k silnici se nachází roubená stodola, dnes zřejmě sloužící jako truhlářská dílna. O kus dál u silnice lze najít nejstarší místní památku, kamenný smírčí kříž. Stojí vedle sloupových kamenných Božích muk z roku 1738.

11.1.4 Značení

Naučné stezky se značí pásovými i místními značkami nebo speciálními značkami naučné stezky. Cykloturistická naučná stezka bude značena jednoduchou pásovou značkou velikosti 140x140 mm. Jelikož se jedná o naučnou stezku bude použito bílo – zelené značení (viz. obrázek níže).

Obrázek č. 21 – Turistické značení naučné stezky



(přejato z <http://www.kct.cz/turisticke-znaceni/pesi-znaceni>, 13.3.2011)

11.1.5 Služby využitelné v rámci cykloturistické naučné stezky

11.1.5.1 Dopravní služby

Naučná stezka začíná v Trhových Svinech. Zde se nachází autobusové nádraží, kde zastavuje autobus CYKLOTRANS. Cyklisté mohou využít této služby, přepravující kola k přepravě do Trhových Svinů. Další zastávkou CYKLOTRANS, která je aktuální pro cykloturistickou naučnou stezku je Ostrolovský Újezd (rozcestí). Zastávka není přímo v O.Ú., nýbrž na hlavní silnici vedoucí od Strážkovic do Trhových Svinů. Na linkách CYKLOTRANS platí pro cestující běžný tarif pravidelné linkové dopravy ČSAD JIHOTRANS.

V Trhových Svinech jsou parkoviště, kde je možno zaparkovat auto, pokud se cyklisté dopraví do Trhových Svinů již zmíněným autem.

11.1.5.2 Ostatní služby

V Trhových Svinech se nachází široká paleta služeb, které mohou návštěvníci cykloturistické naučné trasy využít. Jedná se o obchody s potravinami (mají otevřeno i sobotu a neděli), restaurace, pizzerie, kavárny, cukrárny, bankomaty, drogerie, lékárna apod. V Trhových Svinech je také poliklinika s pohotovostí. Turistické a kulturní informační centrum v Trhových Svinech má otevřeno pondělí až pátek do 17 hod., v sobotu do 11 hod. Je zde také opravna jízdních kol včetně prodeje cyklistického příslušenství, otevřena je pouze od pondělí do pátku. Cyklisté by mohli využít mimo jiné tyto služby:

Občerstvení

Borovanský mlýn – Restaurace (neleží přímo na trase naučné stezky),

Pohostinství – Samota 112, Borovany,

Občerstvení „U Žižkova dvorce“ s letní terasou,

Trhové Sviny – Restaurace U Čáhů, Restaurace U Kollarů a další.

Ostatní

Miloslav Vaniš – Cykloopravna a prodej cyklistického příslušenství (Trhové Sviny).

Bůškův hamr – Hamr je zpřístupněn od 15. května do 30. září. Otevřeno je denně od 10 do 17 hod. (kromě pondělí). Prohlídky jsou každou hodinu. Vstupné je 50 Kč, důchodci, studenti, děti, držitelé průkazů ZP + ZTP 25 Kč.

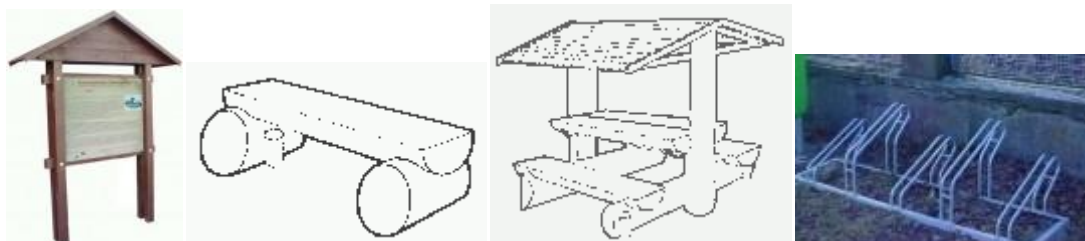
Muzeum husitského hnutí (Rodiště Jana Žižky z Trocnova) – Zpřístupněno od 1.5. do 30.9. a otevřeno denně od 9 do 17 hod. (kromě pondělí). Vstupné je 30 Kč, u dětí 15 Kč.

Turistické a kulturní informační centrum Trhové Sviny - Žižkovo náměstí 117, Trhové Sviny, otevírací doba po – pá: 8 – 12, 13 - 17 hod, so: 8 – 11 hod.

11.1.6 Potřebné vybavení cykloturistické naučné stezky

Tabulka č. 4 – Vybavení cyklotrasy

Potřebné vybavení naučné stezky	Počet ks
informační tabule	13
Stojany na kola (5 kol)	4
lavičky	4
zastřešená lavička se stolem	1
odpadkové koše dřevěné	6
informační prospekty	2500
informační plakáty	75
turistické značení	29 km



(Přejato z <http://www.doznac.cz/dopravni-znacenimobiliar-cyklotras/>, 12.3.2011)

11.1.7 Obsah informačních tabulí

Na každé informační tabuli budou uvedeny informace a zajímavosti o místě, mapa cyklotrasy se zvýrazněním místa, kde se zastávka nachází. Každá zastávka, resp. informační tabule bude obsahovat otázku z informací, které budou na dané informační tabuli uvedeny. U každé otázky budou tři možné odpovědi, z nichž pouze jedna bude správná. Na poslední informační tabuli budou uvedeny správné odpovědi. Nedílnou součástí každé informační tabule bude informace o tom, kdo financoval tuto naučnou stezku.

11.1.8 Vliv na životní prostředí

Samotná cykloturistická naučná stezka nepředstavuje významné negativní riziko na životní prostředí. Samozřejmě záleží na samotných cyklistech, kteří budou naučnou cyklotrasu využívat. Stanovisko vlivu naučné stezky na životní prostředí by měl vydat Krajský Úřad Jihočeského kraje (odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví) a mělo by být součástí žádosti o dotaci.

11.1.9 Přínos regionu

Region je vyhledáván pro trávení volného času, zejména pak cykloturistiku a turistiku. To dokazuje i mnoho cyklotras, naučných stezek, turistických tras. Výstup projektu by mohl vést ke zvýšení nabídky a tím a atraktivity regionu v oblasti cestovního ruchu a to nejen pro nerezidenty, nýbrž i pro rezidenty. Do regionu by pak mohl přilákat více cyklistů, jež mají zájem nejen o jízdu na kole, ale i o poznání, poučení.

11.1.10 Cílová skupina

Navrhovaná cykloturistická naučná stezka je určena pro cyklisty, popř. pěší turisty. Může se jednat o rezidenty, ale i nerezidenty (návštěvníky). V některých případech cyklotrasa obsahuje stoupání, které by nemusely malé děti či senioři zvládnout. Proto byla cyklotrasa označena za středně těžkou. Pokud cyklisté vynechají Todeňskou horu, je stezka méně náročná. Todeňská hora je eventualitou, kterou mohou i nemusí cyklisté absolvovat.

11.1.11 Rozpočet projektu

Předběžná cena informačního panelu včetně informační tabule byla stanovena na základě konzultace se společností BO CO, spol. s r.o. U této společnosti bude zhotoveno také turistické značení, resp. pásové značení naučné stezky. Jedná se o bílý čtverec se zeleným pásem, vedeným úhlopříčně, o velikosti 140x140 mm. Cena se odvíjí od 1 km. V cenové kalkulaci bylo počítáno s 29 km. Předběžné ceny dřevěného mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, stojany na kola) byly stanoveny dle nabídky společnosti KASKA, s.r.o. Předběžné ceny tištěných materiálů (informační prospekty, plakáty a plakáty na informační tabule) byly stanoveny podle nabídky firmy Urban Media Communication GmbH (dostupné na <http://www.logiprint.cz/>, 13.3.2011). Text a grafické zpracování by bylo zadáno firmě STROM.

Tabulka č. 5 - Rozpočet

Položka	Materiál	Počet ks	Cena za ks	Cena celkem
informační panel (stojan) ¹⁾	smrkové dřevo	13	4 807	62 491
barevná informační tabule (80x100 cm) ¹⁾	pozinkovaný plech, fólie, plnobarevný exteriérový stálobarevný tisk, laminace proti sprejerům	13	6 975	90 675
mapa (SHOCART) ¹⁾	licence na mapové dílo se zákresem cyklotras, překlad doprovodných textů do 2 světových jazyků,	13	2 000	26 000
stojan na kola ¹⁾	kovový, pozink, 5 kol	4	2 480	9 920
lavička ¹⁾	dřevo - kulatina	3	1 198	3 594
zastřešená lavička se stolem ¹⁾	dřevo - kulatina	1	10 240	10 240
odpadkový koš ¹⁾	dřevo	6	2 290	13 740
informační prospekty ²⁾	papír - DIN A4 (210x296 mm), plnobarevný, 2 lomy (leporelo)	2500	3,14	7 850
informační plakáty ²⁾	papír - DIN A3 (297x420 mm)	75	47,73	3 580
turistické značení ³⁾	Pásové značení (bílá a zelená barva)	29 km	2 500,-/km	72 500
náklady na text a grafické zpracování propagačních materiálů ⁴⁾		-	-	20 000
CELKEM				320 590

1) KASKA, s.r.o (dostupné na <http://doznac.cz/dopravni-znaceni/mobiliar-cyklotras/>)

- 2) Urban Media Communication GmbH (dostupné na http://www.logiprint.cz/index.php?provid=gcz_letaky&c=prospekte_upload,
http://www.logiprint.cz/index.php?provid=gcz_letaky&c=prospekte_upload,
http://www.logiprint.cz/index.php?provid=gcz_letaky&c=prospekte_upload, 13.3.2011)
- 3) BO CO, spol. s r.o. (dostupné na <http://www.bocouno.cz/Boco/index.html>)
- 4) předpokládaná cena

11.1.12 Financování

V rámci financování projektu bude žádáno o dotaci ze Strukturálních fondů (Evropský fond pro regionální rozvoj) Evropské Unie. Konkrétně se jedná o prostředky v rámci Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad. Tento program je určen pro regiony soudržnosti, který zahrnuje Jihočeský a Plzeňský kraj. Prostředky jsou věnovány zejména na zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu vč. modernizace prostředků veřejné dopravy, podporu rozvoje infrastruktury i služeb cestovního ruchu, přípravu menších podnikatelských ploch a zlepšování podmínek k životu v obcích a na venkově především prostřednictvím zkvalitnění vzdělávací, sociální a zdravotnické infrastruktury. Projekt spadá pod prioritní osu 3 – Rozvoj cestovního ruchu. Ta je, mimo jiné, zaměřena na výstavbu a rekonstrukci turistických cest (pěší stezky, cyklostezky, hipostezy, vodní cesty, přístavy či přístaviště) včetně doprovodné infrastruktury a značení, což se týká projektu diplomové práce.

Tabulka č. 6 - Základní údaje o projektu

Název projektu	Vznik cykloturistické naučné stezky "Krajem Trhosvinenska do Žižkova rodiště"	
Lokalizace	NUTS II Jihozápad NUTS III Jihočeský kraj NUTS IV ORP Trhové Sviny NUTS V Trhové Sviny	
Žadatel	Název	Město Trhové Sviny
	Kontaktní údaje	Žižkovo náměstí 32, 374 01 Trhové Sviny
Zařazení projektu	Prioritní osa 3 Rozvoj cestovního ruchu	
Celkový rozpočet	320 590 Kč	
Termín zahájení projektu	březen 2012	
Termín ukončení projektu	září 2013	

11.1.12.1 *Struktura zdrojů financování projektu:*

- Dotace Strukturálního fondu EU – Evropský fond pro regionální rozvoj: 296 546 Kč (92,5 %)
- Nekryté dotací: 24 044 Kč (7,5 %)

11.1.13 Propagace

Cykloturistická naučná stezka bude propagována zejména na internetu – webových stránkách města Trhové Sviny a dalších stránkách propagujících atraktivitu regionu. Další možností je zveřejnění na internetových stránkách „Naučné stezky v České republice“ (dostupné na <http://www.stezky.unas.cz/index2ns.htm>, 13.3.2011), kde je zveřejněn seznam naučných stezek v České republice. Dále v rámci rozpočtu naučné stezky byly vyrobeny prospekty se základními informacemi, které budou dodány do informačních center, které by mohla navštívit cílová skupina. Propagační plakáty, které byly též vytvořeny v rámci projektu, budou též rozmístěny do informačních center atd.

12 Závěr

Dopravní služby jsou pro cestovní ruch nezbytnou součástí. Zajišťují přemístění účastníků cestovního ruchu z místa jejich trvalého působení k atraktivitám cestovního ruchu, mezi atraktivitami cestovního ruchu. Je důležité, aby jejich kvalita byla pro účastníky cestovního ruchu dostačující.

Cílem diplomové práce bylo provést analýzu dopravních služeb ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Trhové Sviny. Na základě situační analýzy a analýzy dopravních služeb byl představen region a prezentovány dopravní služby, které zkoumaný region může nabídnout. Terénním šetřením došlo k subjektivnímu pohledu na nabízené služby. Byly také poodhaleny určité nedostatky.

Správní obvod Trhosvinenska v sobě skrývá mnoho přírodních, historických a kulturních památek. Účastníky cestovního ruchu je vyhledáván také pro cykloturistiku či pěší turistiku. Region nabízí mnoho značených cyklotras a turistických tras. Nelze opominout ani mnoho naučných stezek, které mají navíc poučný, resp. informativní charakter.

V regionu je nejvíce rozšířena silniční doprava. Prochází jím čtyři silnice II. třídy, na které navazují silnice III. tříd. Těch je o mnoho více. Nejvíce se jezdí autem a autobusem. Pravidelnou autobusovou přepravu zde zajišťují dvě společnosti. Jedná se o ČSAD Jihotrans a.s. a ICOM transport, a.s. Regionem také prochází hnědá linka, resp. „novohradská“ dopravní linka systému CYKLOTRANS. Tato linka jezdí zejména o víkendech. Zde se jeví potenciální příležitost v posílení spojení i v jeden pracovní den v sezóně. Největším nedostatkem silniční dopravy je úroveň silnic, která je místy až nebezpečná. Na silnicích se nacházející výtluky, které mohou poškodit auta účastníků cestovního ruchu. Ti si pak odnášejí negativní dojem z přepravy, který zastíní atraktivitu cestovního ruchu. Tento nedostatek může ohrozit zdraví cykloturistů, neboť mnoho cyklotras vede po těchto silnicích.

Železniční doprava je zde zastoupena pouze jednou tratí. Tato trať prochází severovýchodní částí správního obvodu a nabízí možnost přepravy kol. Hlavní obcí správního obvodu neprochází. Letecká a vodní doprava tu neexistuje.

Velký potenciál má oblast Trhosvinenska v cykloturistice a pěší turistice, zejména pro ty, kteří tyto aktivity vyhledávají. Jak již bylo zmíněno, zkoumaným regionem prochází mnoho cyklotras a turistických tras, které se linou krásnou přírodou Trhosvinenska. Naučné stezky pak navíc mají informativní charakter. Zde se také objevuje nedostatek. Mělo by dojít k revizi turistického značení, aby nedošlo k matení a tím i odrazení účastníků cestovního ruchu.

V diplomové práci byly stanoveny dvě hypotézy, z nichž první byla a druhá byla vyvrácena.

Na závěr diplomové práce došlo k vytvoření návrhu projektu cykloturistické naučné stezky. Naučná stezka spojuje technické, přírodní a historické památky. Tato stezka by měla napomoci zvýšení atraktivity regionu, eventuálně přilákat nové návštěvníky do regionu. Cykloturistická naučná stezka je určena nejen pro nerezidenty, nýbrž i pro rezidenty, v kterých je shledáván velký potenciál. Stezka je dostupná i pro ty, co nemají možnost vlastní dopravy do regionu, neboť využívá možnosti přepravy dopravním systémem Cyklotrans. Trasa je vedena po cyklotrasách a turistických trasách. Je spíše středně těžká, nicméně i senioři a děti by ji mohly zvládnout. Tato stezka by neměla mít vliv na životní prostředí, ale hrozba je ze strany chování samotných cyklistů. Mělo by dojít k prezentaci cykloturistické naučné stezky i mimo region.

Oblast Trhosvinenska v sobě skrývá potenciál pro cestovní ruch. Proto je třeba jej podporovat s ohledem na trvale udržitelný rozvoj cestovního ruchu.

13 Summary

This diploma work concentrates on carrying out an analysis of transport services in the region of Trhové Sviny. The aim of the work was to carry out an exhaustive evaluation of transport services in administrative district of municipality with extended competence Trhové Sviny on the basis of situational analysis, analysis of transport service and terrain investigation. The emphasis was put above all on the evaluation of transport services usable for tourism and conditions for cycling and hiking. On the basis of the results of the analysis of transport services and terrain investigation, it came to suggesting measures to make the region more attractive. In the work, two hypothesis were set the result of which is based on the made analyses.

It resulted from the work that the most common way of transport in the region is road transport, especially by car and by bus. The region is sought for cycling and hiking as well. The main shortcoming of the region is seen in the level of roads which are even dangerous here and there. It could also come to improvement of the level of stops of regular bus service. Another suggestion is to increase connections transporting bicycles by one work day in the season.

At the end of the work, a project concentrating on cycle nature trails was created. The project results from the knowledge gained from the foregoing analyses and investigation. This project takes into consideration natural, technical and historical attractions of the region.

14 Seznam použité literatury

- [1.] BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. Praha : Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.
- [2.] FORET, Miroslav. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 2001. 180 s. ISBN 80-247-0207-X:198.00.
- [3.] GOELDNER, Charles R. *Tourism : principles, practices, philosophies*. 11th ed. . Hoboken : Wiley, 2009. 624 s. ISBN 978-0-470-08459-5.
- [4.] HESKOVÁ, Marie, a kol. *Cestovní ruch*. Praha : Nakladatelství Fortuna, 2006. 223 s. ISBN 80-7168-948-3.
- [5.] HORÁKOVÁ, Helena. *Strategický marketing*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 2000. 150 s. ISBN 80-7169-996-9.
- [6.] HORNER, Susan; SWARBROOKE, John. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 2003. 486 s. ISBN 80-247-0202-9.
- [7.] HUBÍK, Stanislav. *Hypotéza : metodologický nástroj výzkumu ve společenských vědách*. 1. vyd. České Budějovice : Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Zdravotně sociální fakulta, 2006. 80 s. ISBN 80-7040-842-1.
- [8.] KIRÁL'OVÁ, Alběta. *Marketing destinace cestovního ruchu*. Praha : Ekopress, 2003. 173 s. ISBN 80-86119-56-4.
- [9.] KOTLER, Philip. *Marketing*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 2004. 855 s. ISBN 80-247-0513-3:735.00.
- [10.] KOVÁŘ, Daniel; KOBLASA, Pavel. *Kraj trojí tváře : Borovansko, Trhosvinensko, Novohradsko*. [s.l.] : Studio Grabreta, 2004. 50 s.
- [11.] ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha : IDEA SERVIS, 1999. 244 s. ISBN 80-85970-27-9.
- [12.] PALATKOVÁ, Monika. *Marketingová strategie destinace cestovního ruchu : Jak získat více příjmů z cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 2006. 341 s. ISBN 80-247-1014-5.
- [13.] PÁSKOVÁ, Martina; ZELENKA, Josef. *Cestovní ruch : výkladový slovník*. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s.
- [14.] POLÁKOVÁ, Marie; JOHN, Josef . *Mé, tvé, naše Trhové Sviny*. Český Krumlov : Nakladatelství Růže, 2006. 227 s. ISBN 80-86975-06-1.
- [15.] ŠINDELÍŘ, Michal. *Analýza sportovně-rekreačních aktivit v zázemí Novohradských hor*. České Budějovice, 2010. 113 l. s. Diplomová práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta.
- [16.] THOŘ, Václav, et al. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice : I. díl*. Brno : Centrum dopravního výzkumu, 1994. 103 s.

Internetové zdroje

<http://www.portaltrhovesviny.cz/>, 5.2.2011
http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/orp_trhove_sviny, 5.2.2011
<http://www.cyklotrasy.info/index.php?stranka=oblast&oblast=33>, 5.2.2011
http://cyklotrasy.cz/shared/vyhledavani.phtml?searchText=trhov%E9+sviny&menu=&lng=&frm_submit=1, 5.2.2011
<http://www.vyletnik.cz/cyklotrasy/>, 5.2.2011
<http://www.borovany-cb.cz/cyklotrasy-v-okoli-borovan/ds-1371/p1=4831>, 5.2.2011
http://www.kicnovehrady.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=5&Itemid=6, 5.2.2011
<http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/krajp/311302-10-xc>, 5.2.2011
<http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/krajp/311011-10-xc>, 5.2.2011
<http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/krajkapitola/311011-10-2010-26>, 15.2.2011
<http://www.jiznicechy.org/cz/index.php?path=prir/ceskomor.htm> - 30.1:2011, 15.2.2011
<http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=9436a891-44cd-426a-88b9-373e4ce4900a>, 30.1.2011
http://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemn%C3%AD_komunikace, 30.1.2011
http://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD_za%C5%99%C3%ADzen%C3%AD, 30.1.2011
http://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD_uzel, 30.1.2011
<http://czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/kapitola/0001-10--0200>, 30.1.2011
<http://www.czechtourism.cz/pro-odborniky/mapa-turisticky-regionu-a-oblasti/>, 15.2.2011
http://www2.czso.cz/x/redakce.nsf/i/vybrane_ukazatele_podle_okresu_a_spravnich_obvodu
<http://www.tsviny.cz/pages/stranka.php?id=8>, 15.2.2011
http://cs.wikipedia.org/wiki/Nov%C3%A9_Hrady, 15.2.2011
<http://www.borovany-cb.cz/html/prezentace/bvcase/intime.htm>, 15.2.2011
<http://www.novohradky.info/priroda.html>, 15.2.2011
<http://www.cestuji.cz/pravo/zakony.htm>, 29.1.2011
http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/, 29.1.2011
http://www.jccr.cz/?page_id=131, 29.1.2010
<http://www.novohradky.info/priroda.html>, 15.2.2011
http://www.tsviny.cz/old_tsviny/chko/, 15.2.2011
<http://cs.wikipedia.org/wiki/Cyklotrasa>, 15.2.2011
<http://cs.wikipedia.org/wiki/Cyklostezka>, 15.2.2011
<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy>, 4.2.2011
<http://czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/kapitola/0001-10--0200>, 5.2.2011
http://www.kicnovehrady.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=47%3Astary-hrad&catid=2&Itemid=4, 6.2.2011
http://www.kicnovehrady.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=50%3Azamek&catid=2&Itemid=4, 6.2.2011
http://www.kicnovehrady.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=51%3Arezidence&catid=2&Itemid=4, 6.2.2011, 6.2.2011

http://www.kicnovehrady.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=52%3Aklater-boiho-milosrdenstvi&catid=2&Itemid=4, 6.2.2011

http://www.kicnovehrady.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=53%3Akostel-sv-petra-a-pavla&catid=2&Itemid=4, 6.2.2011

http://www.kicnovehrady.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=54%3Ahrobka-buquoy&catid=2&Itemid=4, 6.2.2011

<http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-199>, 11.2.2011

<http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>, 11.2.2011

<http://www.cd.cz/jihocesky-kraj/jizdni-rady/-5982/>, 12.2.2011

<http://www.cd.cz/mapa/>, 12.2.2011

<http://www.cd.cz/vyhody-pro-cestujici/in-karta/informace-o-in-karte/-9108/>, 12.2.2011,

<http://www.cd.cz/vyhody-pro-cestujici/in-karta/informace-o-in-karte/-8939/>, 12.2.2011

<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/jak-najit-spojzeni/-3532/>, 12.2.2011

<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/ceniky-jizdneho/-3651/>, 12.2.2011

http://www.rsd.cz/doprava/silnicni_sit/pics/mapy/jc.png,,, 13.2.2011

<http://cs.wikipedia.org/wiki/Silnice>, 13.2.2011

http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy107_jc.pdf, 13.2.2011

http://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_silnic_II._t%C5%99%C3%ADdy_v_%C4%8Cesk_u, 13.2.2011

<http://www.jihotrans.cz/cz/autobusova-doprava/>, 13.2.2011

http://www.icomtransport.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=92&Itemid=90, 13.2.2011

<http://www.jihotrans.cz/Files/File/podminky.pdf>, 13.2.2011

http://www.icomtransport.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=108&Itemid=113, 13.2.2011

http://www.jihotrans.cz/Files/File/EP_2007_05.pdf, 13.2.2011

http://www.tsviny.cz/old_tsviny/cyklo/index.html, 16.2.2011

http://www.tsviny.cz/old_tsviny/cyklotrasy/, 16.2.2011

http://www.kicnovehrady.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=65%3Apanti-novohradska&catid=9&Itemid=6, 16.2.2011

http://www.kicnovehrady.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=5&Itemid=6, 16.2.2011

<http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>, 16.2.2011

http://www.kicnovehrady.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=4&Itemid=5, 23.2.20

<http://www.kct.cz/turisticke-znaceni/pesi-znaceni>, 23.2.2011

http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/feder/index_cs.htm

http://mapy.crr.cz/tms/crr_a/prumysl/index.php?Theme=6&Values=23871890&lg=cz_win#c=3471705%252C5413660&z=7&l=ajax_basemap,ajax_prumysl,ajax_prumysl_plochy&p=&, 13.3.2011

<http://selskebaroko.unas.cz/index.htm>, 13.3.11

<http://www.turistika.cz/vylety/todenska-hora-s-vyhliDKou-oldricha-fencla>, 13.3.11

<http://doznac.cz/dopravni-znaceni/mobilier-cyklotras/>, 23.3.2011

http://www.logiprint.cz/index.php?provid=gcz LETAKY&c=prospekte_upload, 13.3.2011

http://www.logiprint.cz/index.php?provid=gcz LETAKY&c=prospekte_upload, 13.3.2011

http://www.logiprint.cz/index.php?provid=gcz LETAKY&c=prospekte_upload, 13.3.2011

<http://www.bocouno.cz/Boco/index.html>
<http://www.rr-jihozapad.cz/>, 7.3.2011

Další dokumenty

- [1.] Česká republika. ZÁKON ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, 98, 361, s. 1-79. Dostupný také z WWW: <<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/C33E38FC-A12A-46B8-9E89-841136D385FE/0/MicrosoftWord361.pdf>>. (29.1.2011),
- [2.] ČSN EN 13809. *Česká technická norma ČSN EN 13809: Služby cestovního ruchu – Cestovní agentury a cestovní kanceláře (touroperátoři) : terminologie*. Praha : Český normalizační institut, 2004. 27 s.,
- [3.] *KONCEPCE STÁTNÍ POLITIKY CESTOVNÍHO RUCHU V ČESKÉ REPUBLICE NA OBDOBÍ 2007-2013* . Praha : [s.n.], 2007. 66 s. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=9436a891-44cd-426a-88b9-373e4ce4900a>>. (21.2.2011)
- [4.] *Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji* . Praha : INCOMA Research, 2007. 134 s. Dostupné z WWW: <<http://www.scribd.com/doc/2175415/-Manual-rozvoje-cestovniho-ruchu-v-Jihoeskem-kraji>>. (23.2.2011),
- [5.] *Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji* . Praha : Piskacek & Benes Consulting, 2009. 115 s. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1541&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1541&par[lang]=CS)>. (16.2.2011),
- [6.] *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji* . České Budějovice : KP Projekt, 2006. 116 s. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1195&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1195&par[lang]=CS)>. (18.2.2011),
- [7.] Dopravní systém Cyklotrans (dostupný na <http://www.cyklotrans.cz/>, 16.2.2011).

15 Seznam tabulek, grafů a obrázků

15.1 Obrázky

- Obrázek č. 1 – Kraje České republiky, s. 28
- Obrázek č. 2 – Administrativní členění Jihočeského kraje, s. 28
- Obrázek č. 3 – SO ORP TS, s. 28
- Obrázek č. 4 – Turistické regiony, s. 30
- Obrázek č. 5 – Turistické oblasti, s. 30
- Obrázek č. 6 – Geografická mapa správního obvodu obce s rozšířenou působností, s. 35
- Obrázek č. 7 – Administrativní vymezení SO ORP TS, s. 37
- Obrázek č. 8 – Železniční stanice na trati č. 199 ve SO ORP TS, s. 49
- Obrázek č. 9 – Ukázka autobusů ČSAD Jihotrans, a.s., s. 55
- Obrázek č. 10 - Ukázka autobusů ICOM Transport, s. 55
- Obrázek č. 11 - Návěst před křižovatkou, s. 66
- Obrázek č. 12 - Směrová tabulka, s. 66
- Obrázek č. 13 - Směrová tabule, s. 66
- Obrázek č. 14 - Cykloturistická směrovka, s. 67
- Obrázek č. 15 - Cykloturistická značka a šipka, s. 67
- Obrázek č. 16 - Ukázka hnědé linky Cyklotrans, včetně jízdního řádu za rok 2010, s. 68
- Obrázek č. 17 - Hnědá linka, s. 68
- Obrázek č. 18 - Ukázka turistického značení, s. 71
- Obrázek č. 19 – Trasa cykloturistické naučné stezky, s. 86
- Obrázek č. 20 – Výškový profil cykloturistické naučné stezky, s. 87
- Obrázek č. 21 – Turistické značení naučné stezky, s. 90

15.2 Grafy

- Graf č. 1 – Nadmořská výška v jednotlivých obcích, s. 36
- Graf č. 2 – Vzdálenost obcí od krajského města, s. 38
- Graf č. 3 – Vzdálenost obcí ve SO ORP TS od Trhových Svinů, s.39
- Graf č. 4 – Vývoj počtu lidí při sčítání lidu, s. 40

- Graf č. 5 – Ekonomicky aktivní v Jihočeském kraji, s. 41
- Graf č. 6 – Míra nezaměstnanosti, s. 42
- Graf č. 7 – Dotazník - způsob dopravy, s. 73
- Graf č. 8 – Dotazník – Frekvence využívání dopravních služeb, s. 74
- Graf č. 9 – Důvod využívání dopravních služeb, s. 74
- Graf č. – Dotazník – S kým nejčastěji cestujete?, s.75
- Graf č. 11 – Hodnocení dopravní infrastruktury, s. 75
- Graf č. 12 – Jezdíte někdy na kole?, s. 76
- Graf č. 13 – Důvod jízdy na kole, s. 77
- Graf č. 14 – Znalost cyklotras, s. 77
- Graf č. 15 – Frekvence využívání cyklotras, s. 78
- Graf č. 16 – Kolik km jste schopni za den ujet na kole?, s. 79
- Graf č. 17 – Hodnocení infrastruktury pro cykloturistiku, s. 79
- Graf č. 18 – Výdaje na dopravní služby, s. 81
- Graf č. 19 – Pohlaví, s. 81

15.3 Tabulky

- Tabulka č. 1 – Čísla vlaků, které jezdí po trati č. 199, s. 48
- Tabulka č. 2 - Statistické údaje, s. 86
- Tabulka č. 3 – Cyklotrasy a silnice, po kterých vede naučná stezka, s. 88
- Tabulka č. 4 – Vybavení cyklotrasy, s. 91
- Tabulka č. 5 – Rozpočet, s. 93
- Tabulka č. 6 - Základní údaje o projektu, s. 94

16 Přílohy

16.1 Příloha č. 1 – Dotazník

Dotazník - Dopravní služby v regionu Trhosvinenska

Dobrý den,

jmenuji se Eva Hála Trejbalová a studuji Obchodní podnikání specializace cestovní ruch na Ekonomické fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Prosím Vás o vyplnění tohoto dotazníku, který je určen pro zpracování diplomové práce s názvem Dopravní služby v regionu Trhové Sviny. Veškeré údaje vyplněné v dotazníku budou použity pouze pro účely zpracování diplomové práce.

1. Který způsob dopravy nejčastěji používáte?

- letecká silniční (vč. kola) vodní železniční
 doprava v terénu

2. Jak často využíváte dopravní služby?

- denně týdně měsíčně půlročně
 ostatní.....(uveďte)

3. Z jakého důvodu využíváte dopravní služby?

- pracovní zábava sport kultura zdravotní
 ostatní(uveďte)

4. Jaký dopravní prostředek využíváte (pokud více, uveďte pořadí – nejčtenější je 1)

- autobus vlak auto kolo
ostatní.....(uveďte)

5. S kým nejčastěji cestujete?

- sám rodina přátelé kolegové

6. Jak hodnotíte dopravní infrastrukturu?

	velmi dobře	dobře	špatně	velmi špatně	neumím posoudit
a) úroveň silnic	1	2	3	4	5
b) frekvence spojů	1	2	3	4	5
c) dostatek parkovacích míst	1	2	3	4	5

d) cenová úroveň služeb	1	2	3	4	5
e) úroveň zastávek	1	2	3	4	5
f) dostupnost atraktivit cestovního ruchu	1	2	3	4	5
g) dostupnost informací o dopravě	1	2	3	4	5

7. Jezdíte někdy na kole?

- ano, po celý rok
 ano, ale jen v sezóně
 ne (pokud jste zaškrtnli ne pokračujte otázkou č.13)

8. Z jakého důvodu jezdíte na kole?

- do zaměstnání na nákupy za sportem za kulturou
 ostatní(uveďte)

9. Znáte některé cyklotrasy?

- Ano Ne (pokračujte otázkou č. 11)

10. Jak často využíváte cyklotrasy?

- denně týdně měsíčně půlročně ostatní.....(uveďte)

11. Kolik km jste schopni za den ujet na kole?

- do 5km 6 - 10 km 11 - 20 km 21 - 30 km nad 31 km

12. Jak hodnotíte infrastrukturu pro cykloturistiku?

	velmi dobře	dobře	špatně	velmi špatně	neumím posoudit
a) úroveň silnic pro cykloturistiku	1	2	3	4	5
b) frekvence spojů přepravujících kola	1	2	3	4	5
c) dostatek kolostavů	1	2	3	4	5
d) dostupnost atraktivit cestovního ruchu	1	2	3	4	5
e) dostupnost informací o možnostech cykloturistiky	1	2	3	4	5
f) dostatek cyklotras	1	2	3	4	5
g) úroveň značení cyklotras	1	2	3	4	5

13. Co nejvíce postrádáte u dopravních služeb?

14. Kolik Vás stojí v průměru na osobu využívání dopravních služeb měsíčně?

- do 300 Kč 301 – 500 Kč 501 – 1000 Kč 1001 – 5000 Kč
 nad 5000 Kč

15. Z toho výdaje na cestovní ruch (cykloturistika, kultura, sport apd.)

- do 100 Kč 101 – 500 Kč 501 – 1000 Kč nad 1000 Kč

16. Věková kategorie

- do 25 let 26 – 34 let 35 – 49 let 50 – 59 let nad 60 let

17. Vzdělání

- základní
 s maturitou, vyučen v oboru, včetně VOŠ
 vysokoškolské

18. Pohlaví

- muž žena

DĚKUJI ZA SPOLUPRÁCI!

16.2 Příloha č. 2 - Kompletní přehled základních aplikací In-karty



Čipová In-karta slouží jako nosič jízdních dokladů a slev. Vyberte si nejvhodnější slevu pro vaše cestování...



Vyberte si tu nejvhodnější slevu na In-kartě

Při zakoupení In-karty si vyberete výši slevy, která vám bude na In-kartu nahrána, a to podle vašich potřeb na jeden, dva nebo tři roky.

IN 25

je určena pro všechny cestující včetně dětí, studentů, důchodců a držitelů ZTP a ZTP/P, kteří vlakem pravidelně dojíždějí do školy, zaměstnání nebo jen na výlety. Vyplatí se také při častém cestování. S In-kartou IN 25 získá cestující 25% slevu na jednosměrné, zpáteční, traťové jízdenky (týdenní, měsíční a čtvrtletní varianta) a slevu na jízdenky SporoTiket Česko.

IN 50

je vhodná především pro pravidelné cesty mladých od 15 do 26 let, ale i dospělých. S In-kartou IN 50 získá cestující 50% slevu na jednosměrné i zpáteční jízdenky a 25% slevu na traťové jízdenky a slevu na jízdenky SporoTiket Česko.

IN 100

je určena pro pravidelné cesty s vyšším komfortem. Bez potřeby zakoupení dalších jízdních dokladů získá cestující možnost neomezeného cestování ve vlacích ČD v 1. i 2. třídě, slevu na místenky a jízdenky do zahraničí (s Rail plus), dále možnost bezplatné přepravy jednoho spoluzavazadla, bezplatné přepravy ve spoji Airport Express a bezplatné přepravy lanovkou ČD na Ještěd.

IN business

je variantou slevy IN 100 vhodnou především pro firemní zákazníky. Karta vydaná na firmu (nikoli na jméno) je přenosná a pomáhá ve firmě řešit otázku služebních cest.

je určena pro cestující nad 70 let. Se slevou IN senior si cestující nemusí do osobních a spěšných vlaků kupovat žádné další jízdní doklady – cestuje v nich tedy „zdarma“. Při cestách rychlíky a vlaky vyšší kvality může využít 25% slevu ze zvláštního jízdného pro důchodce, ze zpáteční slevy pro důchodce, z traťových jízdenek a slevu na jízdenky SporoTiket Česko.

Přehled základních aplikací na In-kartě

V některých případech je možné dokoupení aplikace do již existující In-karty za sníženou cenu. Dokoupit aplikaci lze pouze do konce „fyzické“ platnosti In-karty, která je uvedena v pravém dolním rohu. Protože In-karta má „fyzickou“ platnost 3 roky, může si zákazník např. po ročním používání dokoupit pouze takovou aplikaci, která se mu na In-kartu „vejde“, tedy max. dvouletou. Chce-li tříletou, musí požádat o novou In-kartu.

Aplikace		Cena v Kč			
		1 rok	2 roky	3 roky	1 den*
IN 25	Cestující od 15 do 26 let nová karta	250	400	330	0,50
	Cestující od 15 do 26 let do hotové karty	150	300		
	Cestující od 26 let nová karta	550	1000	990	1,50
	Cestující od 26 let do hotové karty	450	900		
	Cestující do 15 let nová karta	250	400	330	0,50
	Cestující do 15 let do hotové karty	150	300		
	Důchodce nová karta	550	1000	990	1,50
	Důchodce do hotové karty	450	900		
	Držitel ZTP, nová karta	550	1000	990	1,50
	Držitel ZTP, do hotové karty	450	900		
IN 50	Cestující od 15 do 26 let	1330	2660	3490	4
	Cestující od 26 let	2990	5980	8490	10
IN 100	Sít'ová jízdenka	22500	45000	65990	70
IN business	Sít'ová jízdenka	45000	-	-	-
IN senior	Cestující nad 70 let	990	1980	2790	4
Rail plus	Dokoupení aplikace vystavené vždy na novou kartu (duplikát)	-	-	900	-

* vždy pouze do konce „fyzické“ platnosti karty

Rail plus

Se slevou Rail plus můžete zakupovat levnější místenky a mezinárodní jízdenky. Při pořízení **nové In-karty** získáte slevu Rail plus k následujícím aplikacím:

Získání slevy Rail plus při zakoupení aplikace do nové In-karty	Platnost zakoupené aplikace		
	1 rok	2 roky	3 roky
IN 25	ne	ne	ano
IN 50	ano	ano	ano
IN 100	ano	ano	ano
IN senior	ano	ano	ano
IN business	ne	-	-

16.3 Příloha č. 3 - Ceník jízdného České dráhy, a.s.

ČD TR 10 – Změna č. 2, účinnost od 13. 12. 2009

CENÍK 1 CENÍKY ZÁKLADNÍHO JÍZDNÉHO A. OBYČEJNÉ A ZVLÁŠTNÍ JÍZDNÉ (Jednoduché jízdné)

Tarifní kilometry	Obyčejné jízdné		Zvláštní jízdné				
			Děti (-15) a důchodci ³³		ZTP, ZTP/P ³⁴	Žáci do 15 let	Žáci 15 – 26 let
	2. třída Kč	1. třída Kč	2. třída Kč	1. třída Kč	2. třída Kč	2. třída Kč	2. třída Kč
1	8,-	12,-	4,-	6,-	2,-	2,-	4,-
2	10,-	15,-	5,-	7,-	2,-	3,-	5,-
3	11,-	17,-	5,-	8,-	2,-	3,-	6,-
4	12,-	18,-	6,-	9,-	3,-	4,-	6,-
5	14,-	21,-	7,-	10,-	3,-	4,-	7,-
6	15,-	23,-	7,-	11,-	3,-	5,-	8,-
7	16,-	24,-	8,-	12,-	4,-	5,-	8,-
8	18,-	27,-	9,-	13,-	4,-	6,-	9,-
9	19,-	29,-	9,-	14,-	4,-	6,-	10,-
10	20,-	30,-	10,-	15,-	5,-	7,-	11,-
11	22,-	33,-	11,-	16,-	5,-	7,-	12,-
12	23,-	35,-	11,-	17,-	5,-	8,-	12,-
13	24,-	36,-	12,-	18,-	6,-	8,-	13,-
14	25,-	38,-	12,-	18,-	6,-	8,-	13,-
15	27,-	41,-	13,-	20,-	6,-	9,-	14,-
16	28,-	42,-	14,-	21,-	7,-	9,-	15,-
17	29,-	44,-	14,-	21,-	7,-	10,-	15,-
18	30,-	45,-	15,-	22,-	7,-	10,-	16,-
19	32,-	48,-	16,-	24,-	8,-	11,-	17,-
20	33,-	50,-	16,-	24,-	8,-	11,-	18,-
21	34,-	51,-	17,-	25,-	8,-	11,-	18,-
22	35,-	53,-	17,-	26,-	8,-	12,-	19,-
23	37,-	56,-	18,-	27,-	9,-	12,-	20,-
24	38,-	57,-	19,-	28,-	9,-	13,-	20,-
25	39,-	59,-	19,-	29,-	9,-	13,-	21,-
26	40,-	60,-	20,-	30,-	10,-	14,-	22,-
27	42,-	63,-	21,-	31,-	10,-	14,-	23,-
28	43,-	65,-	21,-	32,-	10,-	15,-	23,-
29	44,-	66,-	22,-	33,-	11,-	15,-	24,-
30	45,-	68,-	22,-	33,-	11,-	15,-	24,-
31	46,-	69,-	23,-	34,-	11,-	16,-	25,-
32	48,-	72,-	24,-	36,-	12,-	16,-	26,-
33	49,-	74,-	24,-	36,-	12,-	17,-	26,-
34	50,-	75,-	25,-	37,-	12,-	17,-	27,-
35	51,-	77,-	25,-	38,-	12,-	17,-	28,-
36	53,-	80,-	26,-	39,-	13,-	18,-	29,-
37	54,-	81,-	27,-	40,-	13,-	18,-	29,-
38	55,-	83,-	27,-	41,-	13,-	19,-	30,-
39	56,-	84,-	28,-	42,-	14,-	19,-	30,-
40	57,-	86,-	28,-	42,-	14,-	19,-	31,-

³³ důchodci pouze ve 2. vozové třídě

³⁴ také rodiče dojíždějící za dětmi do ústavu

A. OBYČEJNÉ A ZVLÁŠTNÍ JÍZDNÉ

Tarifní kilometry	Obyčejné jízdné		Zvláštní jízdné				
			Děti (-15) a důchodci ³⁵		ZTP, ZTP/P ³⁶	Žáci do 15 let	Žáci 15 – 26 let
	2. třída	1. třída	2. třída	1. třída	2. třída	2. třída	2. třída
km	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
41	59,-	89,-	29,-	44,-	14,-	20,-	32,-
42	60,-	90,-	30,-	45,-	15,-	21,-	33,-
43	61,-	92,-	30,-	45,-	15,-	21,-	33,-
44	62,-	93,-	31,-	46,-	15,-	21,-	34,-
45	64,-	96,-	32,-	48,-	16,-	22,-	35,-
46	65,-	98,-	32,-	48,-	16,-	22,-	35,-
47	66,-	99,-	33,-	49,-	16,-	23,-	36,-
48	67,-	101,-	33,-	50,-	16,-	23,-	36,-
49	68,-	102,-	34,-	51,-	17,-	23,-	37,-
50	70,-	105,-	35,-	52,-	17,-	24,-	38,-
51	71,-	107,-	35,-	53,-	17,-	24,-	39,-
52	72,-	108,-	36,-	54,-	18,-	25,-	39,-
53	73,-	110,-	36,-	54,-	18,-	25,-	40,-
54	74,-	111,-	37,-	55,-	18,-	25,-	40,-
55	76,-	114,-	38,-	57,-	19,-	26,-	41,-
56	77,-	116,-	38,-	57,-	19,-	26,-	42,-
57	78,-	117,-	39,-	58,-	19,-	27,-	42,-
58	79,-	119,-	39,-	59,-	19,-	27,-	43,-
59	81,-	122,-	40,-	60,-	20,-	28,-	44,-
60	82,-	123,-	41,-	61,-	20,-	28,-	45,-
61	83,-	125,-	41,-	62,-	20,-	29,-	45,-
62	84,-	126,-	42,-	63,-	21,-	29,-	46,-
63	85,-	128,-	42,-	63,-	21,-	29,-	46,-
64	87,-	131,-	43,-	65,-	21,-	30,-	47,-
65	88,-	132,-	44,-	66,-	22,-	30,-	48,-
66	89,-	134,-	44,-	66,-	22,-	31,-	48,-
67	90,-	135,-	45,-	67,-	22,-	31,-	49,-
68	91,-	137,-	45,-	68,-	22,-	31,-	50,-
69	93,-	140,-	46,-	69,-	23,-	32,-	51,-
70	94,-	141,-	47,-	70,-	23,-	32,-	51,-
71	95,-	143,-	47,-	71,-	23,-	33,-	52,-
72	96,-	144,-	48,-	72,-	24,-	33,-	52,-
73	97,-	146,-	48,-	72,-	24,-	33,-	53,-
74	99,-	149,-	49,-	74,-	24,-	34,-	54,-
75	100,-	150,-	50,-	75,-	25,-	35,-	55,-
76	101,-	152,-	50,-	75,-	25,-	35,-	55,-
77	102,-	153,-	51,-	76,-	25,-	35,-	56,-
78	104,-	156,-	52,-	78,-	26,-	36,-	57,-
79	105,-	158,-	52,-	78,-	26,-	36,-	57,-
80	106,-	159,-	53,-	79,-	26,-	37,-	58,-
81	107,-	161,-	53,-	80,-	26,-	37,-	58,-
82	108,-	162,-	54,-	81,-	27,-	37,-	59,-
83	110,-	165,-	55,-	82,-	27,-	38,-	60,-
84	111,-	167,-	55,-	83,-	27,-	38,-	61,-
85	112,-	168,-	56,-	84,-	28,-	39,-	61,-

³⁵ důchodci pouze ve 2. vozové třídě

³⁶ také rodiče dojíždějící za dětmi do ústavu

A. OBYČEJNÉ A ZVLÁŠTNÍ JÍZDNÉ

Tarifní kilometry	Obyčejné jízdné		Zvláštní jízdné				
			Děti (-15) a důchodci ³⁷		ZTP, ZTP/P ³⁸	Žáci do 15 let	Žáci 15 – 26 let
	2. třída	1. třída	2. třída	1. třída	2. třída	2. třída	2. třída
km	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
86	113,-	170,-	56,-	84,-	28,-	39,-	62,-
87	114,-	171,-	57,-	85,-	28,-	39,-	62,-
88	116,-	174,-	58,-	87,-	29,-	40,-	63,-
89	117,-	176,-	58,-	87,-	29,-	40,-	64,-
90	118,-	177,-	59,-	88,-	29,-	41,-	64,-
91	119,-	179,-	59,-	89,-	29,-	41,-	65,-
92	120,-	180,-	60,-	90,-	30,-	42,-	66,-
93	122,-	183,-	61,-	91,-	30,-	42,-	67,-
94	123,-	185,-	61,-	92,-	30,-	43,-	67,-
95	124,-	186,-	62,-	93,-	31,-	43,-	68,-
96	125,-	188,-	62,-	93,-	31,-	43,-	68,-
97	127,-	191,-	63,-	95,-	31,-	44,-	69,-
98	128,-	192,-	64,-	96,-	32,-	44,-	70,-
99	129,-	194,-	64,-	96,-	32,-	45,-	70,-
100	130,-	195,-	65,-	97,-	32,-	45,-	71,-
101	131,-	197,-	65,-	98,-	32,-	45,-	72,-
102	133,-	200,-	66,-	99,-	33,-	46,-	73,-
103	134,-	201,-	67,-	100,-	33,-	46,-	73,-
104	135,-	203,-	67,-	101,-	33,-	47,-	74,-
105	136,-	204,-	68,-	102,-	34,-	47,-	74,-
106	137,-	206,-	68,-	102,-	34,-	47,-	75,-
107	139,-	209,-	69,-	104,-	34,-	48,-	76,-
108	140,-	210,-	70,-	105,-	35,-	49,-	77,-
109	141,-	212,-	70,-	105,-	35,-	49,-	77,-
110	142,-	213,-	71,-	106,-	35,-	49,-	78,-
111	143,-	215,-	71,-	107,-	35,-	50,-	78,-
112	145,-	218,-	72,-	108,-	36,-	50,-	79,-
113	146,-	219,-	73,-	109,-	36,-	51,-	80,-
114	147,-	221,-	73,-	110,-	36,-	51,-	80,-
115	148,-	222,-	74,-	111,-	37,-	51,-	81,-
116	149,-	224,-	74,-	111,-	37,-	52,-	81,-
117	151,-	227,-	75,-	113,-	37,-	52,-	83,-
118	152,-	228,-	76,-	114,-	38,-	53,-	83,-
119	153,-	230,-	76,-	114,-	38,-	53,-	84,-
120	154,-	231,-	77,-	115,-	38,-	53,-	84,-
Sazba za každý další kilometr ³⁹	1,20	1,80	0,60	0,90	0,30	0,42	0,66

³⁷ důchodci pouze ve 2. vozové třídě

³⁸ také rodiče dojíždějící za dětmi do ústavu

³⁹ vypočtená cena se zaokrouhluje na celé koruny nahoru

16.4 Příloha č. 4 - Ceník jízdného České dráhy, a.s. – ZPÁTEČNÍ SLEVA

ČD TR 10 – Změna č. 4 - Účinnost od 12. 12. 2010

B. ZPÁTEČNÍ SLEVA

Tarifní kilometry	Cestující starší 15 let		Děti (-15) a důchodci ⁴⁰		ZTP, ZTP/P ⁴¹	Žáci do 15 let	Žáci 15 – 26 let
	2. třída	1. třída	2. třída	1. třída	2. třída	2. třída	2. třída
km	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
1	15,-	22,-	7,-	11,-	3,-	3,-	7,-
2	19,-	28,-	9,-	13,-	3,-	5,-	9,-
3	20,-	31,-	9,-	15,-	3,-	5,-	11,-
4	22,-	34,-	11,-	17,-	5,-	7,-	11,-
5	26,-	39,-	13,-	19,-	5,-	7,-	13,-
6	28,-	42,-	13,-	20,-	5,-	9,-	15,-
7	30,-	45,-	15,-	22,-	7,-	9,-	15,-
8	34,-	51,-	17,-	24,-	7,-	11,-	17,-
9	36,-	54,-	17,-	26,-	7,-	11,-	19,-
10	38,-	57,-	19,-	28,-	9,-	13,-	20,-
11	41,-	62,-	20,-	30,-	9,-	13,-	22,-
12	43,-	65,-	20,-	32,-	9,-	15,-	22,-
13	45,-	68,-	22,-	34,-	11,-	15,-	24,-
14	47,-	71,-	22,-	34,-	11,-	15,-	24,-
15	51,-	76,-	24,-	38,-	11,-	17,-	26,-
16	53,-	79,-	26,-	39,-	13,-	17,-	28,-
17	55,-	82,-	26,-	39,-	13,-	19,-	28,-
18	57,-	85,-	28,-	41,-	13,-	19,-	30,-
19	60,-	91,-	30,-	45,-	15,-	20,-	32,-
20	62,-	94,-	30,-	45,-	15,-	20,-	34,-
21	64,-	96,-	32,-	47,-	15,-	20,-	34,-
22	66,-	99,-	32,-	49,-	15,-	22,-	36,-
23	70,-	105,-	34,-	51,-	17,-	22,-	38,-
24	72,-	108,-	36,-	53,-	17,-	24,-	38,-
25	74,-	111,-	36,-	55,-	17,-	24,-	39,-
26	76,-	114,-	38,-	57,-	19,-	26,-	41,-
27	79,-	119,-	39,-	58,-	19,-	26,-	43,-
28	81,-	122,-	39,-	60,-	19,-	28,-	43,-
29	83,-	125,-	41,-	62,-	20,-	28,-	45,-
30	85,-	128,-	41,-	62,-	20,-	28,-	45,-
31	87,-	131,-	43,-	64,-	20,-	30,-	47,-
32	91,-	136,-	45,-	68,-	22,-	30,-	49,-
33	93,-	139,-	45,-	68,-	22,-	32,-	49,-
34	95,-	142,-	47,-	70,-	22,-	32,-	51,-
35	96,-	145,-	47,-	72,-	22,-	32,-	53,-
36	100,-	151,-	49,-	74,-	24,-	34,-	55,-
37	102,-	153,-	51,-	76,-	24,-	34,-	55,-
38	104,-	156,-	51,-	77,-	24,-	36,-	57,-
39	106,-	159,-	53,-	79,-	26,-	36,-	57,-
40	108,-	162,-	53,-	79,-	26,-	36,-	58,-
41	112,-	168,-	55,-	83,-	26,-	38,-	60,-
42	114,-	171,-	57,-	85,-	28,-	39,-	62,-
43	115,-	173,-	57,-	85,-	28,-	39,-	62,-
44	117,-	176,-	58,-	87,-	28,-	39,-	64,-
45	121,-	182,-	60,-	91,-	30,-	41,-	66,-

⁴⁰ důchodci pouze ve 2. vozové třídě

⁴¹ také rodiče dojíždějící za dětmi do ústavu

B. ZPÁTEČNÍ SLEVA

Tarifní kilometry	Cestující starší 15 let		Děti (-15) a důchodci ⁴²		ZTP, ZTP/P ⁴³	Žáci do 15 let	Žáci 15 – 26 let
	2. třída	1. třída	2. třída	1. třída	2. třída	2. třída	2. třída
km	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
46	123,-	185,-	60,-	91,-	30,-	41,-	66,-
47	125,-	188,-	62,-	93,-	30,-	43,-	68,-
48	127,-	190,-	62,-	95,-	30,-	43,-	68,-
49	129,-	193,-	64,-	96,-	32,-	43,-	70,-
50	133,-	199,-	66,-	98,-	32,-	45,-	72,-
51	134,-	202,-	66,-	100,-	32,-	45,-	74,-
52	136,-	205,-	68,-	102,-	34,-	47,-	74,-
53	138,-	208,-	68,-	102,-	34,-	47,-	76,-
54	140,-	210,-	70,-	104,-	34,-	47,-	76,-
55	144,-	216,-	72,-	108,-	36,-	49,-	77,-
56	146,-	219,-	72,-	108,-	36,-	49,-	79,-
57	148,-	222,-	74,-	110,-	36,-	51,-	79,-
58	150,-	225,-	74,-	112,-	36,-	51,-	81,-
59	153,-	230,-	76,-	114,-	38,-	53,-	83,-
60	155,-	233,-	77,-	115,-	38,-	53,-	85,-
61	157,-	236,-	77,-	117,-	38,-	55,-	85,-
62	159,-	239,-	79,-	119,-	39,-	55,-	87,-
63	161,-	242,-	79,-	119,-	39,-	55,-	87,-
64	165,-	247,-	81,-	123,-	39,-	57,-	89,-
65	167,-	250,-	83,-	125,-	41,-	57,-	91,-
66	169,-	253,-	83,-	125,-	41,-	58,-	91,-
67	171,-	256,-	85,-	127,-	41,-	58,-	93,-
68	172,-	259,-	85,-	129,-	41,-	58,-	95,-
69	176,-	265,-	87,-	131,-	43,-	60,-	96,-
70	178,-	267,-	89,-	133,-	43,-	60,-	96,-
71	180,-	270,-	89,-	134,-	43,-	62,-	98,-
72	182,-	273,-	91,-	136,-	45,-	62,-	98,-
73	184,-	276,-	91,-	136,-	45,-	62,-	100,-
74	188,-	282,-	93,-	140,-	45,-	64,-	102,-
75	190,-	285,-	95,-	142,-	47,-	66,-	104,-
76	191,-	287,-	95,-	142,-	47,-	66,-	104,-
77	193,-	290,-	96,-	144,-	47,-	66,-	106,-
78	197,-	296,-	98,-	148,-	49,-	68,-	108,-
79	199,-	299,-	98,-	148,-	49,-	68,-	108,-
80	201,-	302,-	100,-	150,-	49,-	70,-	110,-
81	203,-	304,-	100,-	152,-	49,-	70,-	110,-
82	205,-	307,-	102,-	153,-	51,-	70,-	112,-
83	209,-	313,-	104,-	155,-	51,-	72,-	114,-
84	210,-	316,-	104,-	157,-	51,-	72,-	115,-
85	212,-	319,-	106,-	159,-	53,-	74,-	115,-
86	214,-	322,-	106,-	159,-	53,-	74,-	117,-
87	216,-	324,-	108,-	161,-	53,-	74,-	117,-
88	220,-	330,-	110,-	165,-	55,-	76,-	119,-
89	222,-	333,-	110,-	165,-	55,-	76,-	121,-
90	224,-	336,-	112,-	167,-	55,-	77,-	121,-

⁴² důchodci pouze ve 2. vozové třídě

⁴³ také rodiče dojíždějící za dětmi do ústavu

B. ZPÁTEČNÍ SLEVA

Tarifní kilometry	Cestující starší 15 let		Děti (-15) a důchodci ⁴⁴		ZTP, ZTP/P ⁴⁵	Žáci do 15 let	Žáci 15 – 26 let
	2. třída	1. třída	2. třída	1. třída	2. třída	2. třída	2. třída
km	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
91	226,-	339,-	112,-	169,-	55,-	77,-	123,-
92	228,-	342,-	114,-	171,-	57,-	79,-	125,-
93	231,-	347,-	115,-	172,-	57,-	79,-	127,-
94	233,-	350,-	115,-	174,-	57,-	81,-	127,-
95	235,-	353,-	117,-	176,-	58,-	81,-	129,-
96	237,-	356,-	117,-	176,-	58,-	81,-	129,-
97	241,-	361,-	119,-	180,-	58,-	83,-	131,-
98	243,-	364,-	121,-	182,-	60,-	83,-	133,-
99	245,-	367,-	121,-	182,-	60,-	85,-	133,-
100	247,-	370,-	123,-	184,-	60,-	85,-	134,-
101	248,-	373,-	123,-	186,-	60,-	85,-	136,-
102	252,-	379,-	125,-	188,-	62,-	87,-	138,-
103	254,-	381,-	127,-	190,-	62,-	87,-	138,-
104	256,-	384,-	127,-	191,-	62,-	89,-	140,-
105	258,-	387,-	129,-	193,-	64,-	89,-	140,-
106	260,-	390,-	129,-	193,-	64,-	89,-	142,-
107	264,-	396,-	131,-	197,-	64,-	91,-	144,-
108	266,-	399,-	133,-	199,-	66,-	93,-	146,-
109	267,-	401,-	133,-	199,-	66,-	93,-	146,-
110	269,-	404,-	134,-	201,-	66,-	93,-	148,-
111	271,-	407,-	134,-	203,-	66,-	95,-	148,-
112	275,-	413,-	136,-	205,-	68,-	95,-	150,-
113	277,-	416,-	138,-	207,-	68,-	96,-	152,-
114	279,-	418,-	138,-	209,-	68,-	96,-	152,-
115	281,-	421,-	140,-	210,-	70,-	96,-	153,-
116	283,-	424,-	140,-	210,-	70,-	98,-	153,-
117	286,-	430,-	142,-	214,-	70,-	98,-	157,-
118	288,-	433,-	144,-	216,-	72,-	100,-	157,-
119	290,-	436,-	144,-	216,-	72,-	100,-	159,-
120	292,-	438,-	146,-	218,-	72,-	100,-	159,-
Sazba za každý další kilometr ⁴⁶	2,28	3,42	1,14	1,71	0,57	0,80	1,25

16.5 Příloha č. 5 – Ceník jízdného ČSAD Jihotrans, a.s.

ČSAD JIHOTRANS

1/ regionální linky

Ceník obyčejného jízdného ČSAD JIHOTRANS a.s., České Budějovice												
platí od 1.9.2008		zvláštní jízdné					platí od 1.9.2008		zvláštní jízdné			
Tarifní vzdálenost	Obyč. jízdné	děti 6-15 let rodiče,pes	žáci do 15 let	žáci/studenti od 15 do 26 let	ZTP,ZTP/P		Tarifní vzdálenost	Obyč. jízdné	děti 6-15 let rodiče,pes	žáci do 15 let	žáci/studenti od 15 do 26 let	ZTP,ZTP/P
1 - 4	8	4,00	3,00	6,00	2,00		81 - 90	86	43	32,00	65,00	22,00
5 - 7	12	6,00	5,00	9,00	3,00		91 - 100	92	46	35,00	69,00	23,00
8 - 10	14	7,00	5,00	11,00	4,00		101 - 110	110	55	42,00	83,00	28,00
11 - 13	18	9,00	7,00	14,00	5,00		111 - 120	118	59	44,00	89,00	30,00
14 - 17	20	10,00	8,00	15,00	5,00		121 - 130	126	63	47,00	95,00	32,00
18 - 20	24	12,00	9,00	18,00	6,00		131 - 140	132	66	50,00	99,00	33,00
21 - 25	28	14,00	11,00	21,00	7,00		141 - 150	140	70	53,00	105,00	35,00
26 - 30	32	16,00	12,00	24,00	8,00		151 - 160	152	76	57,00	114,00	38,00
31 - 35	36	18,00	14,00	27,00	9,00		161 - 170	164	82	62,00	123,00	41,00
36 - 40	40	20,00	15,00	30,00	10,00		171 - 180	176	88	66,00	132,00	44,00
41 - 45	44	22,00	17,00	33,00	11,00		181 - 190	184	92	69,00	138,00	46,00
46 - 50	46	23,00	17,00	35,00	12,00		191 - 200	194	97	73,00	146,00	49,00
51 - 55	52	26,00	20,00	39,00	13,00							
56 - 60	60	30,00	23,00	45,00	15,00							
61 - 70	68	34,00	26,00	51,00	17,00							
71 - 80	78	39,00	29,00	59,00	20,00							
							Zavazadla		km	Kč		
									1 - 50	4		
									51-200	10		

ČSAD JIHOTRANS

5/ linky SKITRANS a CYKLOTRANS

Ceník jízdného ČSAD JIHOTRANS a.s., České Budějovice platí na linkách 320021,320022,320023,320024,320025,320027,320028,320029												
platí od 1.9.2008		zvláštní jízdné					platí od 1.9.2008		zvláštní jízdné			
Tarifní vzdálenost	Obyč. jízdné	děti 6-15 let rodiče,pes	žáci do 15 let	žáci/studenti od 15 do 26 let	ZTP,ZTP/P		Tarifní vzdálenost	Obyč. jízdné	děti 6-15 let rodiče,pes	žáci do 15 let	žáci/studenti od 15 do 26 let	ZTP,ZTP/P
1 - 4	8	4,00	3,00	6,00	2,00		81 - 90	86	43	32,00	65,00	22,00
5 - 7	12	6,00	5,00	9,00	3,00		91 - 100	92	46	35,00	69,00	23,00
8 - 10	14	7,00	5,00	11,00	4,00		101 - 110	110	55	42,00	83,00	28,00
11 - 13	18	9,00	7,00	14,00	5,00		111 - 120	118	59	44,00	89,00	30,00
14 - 17	20	10,00	8,00	15,00	5,00		121 - 130	126	63	47,00	95,00	32,00
18 - 20	24	12,00	9,00	18,00	6,00		131 - 140	132	66	50,00	99,00	33,00
21 - 25	28	14,00	11,00	21,00	7,00		141 - 150	140	70	53,00	105,00	35,00
26 - 30	32	16,00	12,00	24,00	8,00		151 - 160	152	76	57,00	114,00	38,00
31 - 35	36	18,00	14,00	27,00	9,00		161 - 170	164	82	62,00	123,00	41,00
36 - 40	40	20,00	15,00	30,00	10,00		171 - 180	176	88	66,00	132,00	44,00
41 - 45	44	22,00	17,00	33,00	11,00		181 - 190	184	92	69,00	138,00	46,00
46 - 50	46	23,00	17,00	35,00	12,00		191 - 200	194	97	73,00	146,00	49,00
51 - 55	52	26,00	20,00	39,00	13,00							
56 - 60	60	30,00	23,00	45,00	15,00							
61 - 70	68	34,00	26,00	51,00	17,00							
71 - 80	78	39,00	29,00	59,00	20,00							
									km	Kč		
							Zavazadla		1-200	5		
							Kolo		1-200	10		

16.6 Příloha č. 6 – Smluvní přepravní podmínky ČSAD Jihotrans, a.s.

Smluvní přepravní podmínky ČSAD JIHOTRANS a.s. České Budějovice
vydané na základě § 18b zákona o silniční dopravě č.111/94 Sb., v platném znění,
dle vyhlášky č. 175/2000 Sb.o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění,
dle příslušných ustanovení občanského zákoníku
a vybrané výňatky z výměru MF ČR, v platném znění

Dopravce se zavazuje cestujícímu, který za stanovené jízdné použije vozidlo provozované na lince veřejné linkové dopravy, realizovat jeho přepravu dle přepravního řádu a vyhlášených přepravních podmínek ze zastávky, na které nastoupí do vozidla, do zastávky určení dle jízdního řádu řádně a včas.

Cestující se přepravní smlouvou (tj. nastoupením do vozidla a zaplacením jízdného – platí i pro cestující uplatňující nárok na zlevněnou nebo bezplatnou přepravu) zavazuje, že při přípravě bude dodržovat přepravní řád, smluvní přepravní podmínky a tarif.

Platným jízdním dokladem je jízdenka pro jednotlivou jízdu, elektronická peněženka (veškeré informace o použití a výhodách elektronické peněženky jsou uvedeny na samostatném letáku v přepravních pokladnách na AN ČB, Trhových Světech a Týně n.Vlt.), AMSBUS jízdenka a jiné jízdní doklady stanovené výměrem MF ČR č.1/2004 ve znění pozdějších výměrů nebo tarifem. Zlevněné jízdenky a průkazy jsou platné, mají-li všechny předepsané náležitosti a neuplynula-li doba jejich platnosti.

Na linkách IDS (integrováný dopravní systém) platí i tarif IDS. *Bližší informace o rozsahu IDS a o tarifních podmínkách jsou uvedeny na samostatném letáku v přepravních pokladnách na AN ČB a Týně n.Vlt.*

Cestující zaplatí řidiči jízdné pro jednotlivou jízdu před zahájením jízdy dle tarifní vzdálenosti a vyhlášeného tarifu. Ve svém vlastním zájmu má za povinnost ihned po převzetí jízdního dokladu překontrolovat správnost všech údajů a doklad uschovat nepoškozený po celou dobu přepravy i v okamžiku vystoupení z vozidla pro možnou přepravní kontrolu. V zájmu urychlení odbavování je nutné, aby cestující měl již při nastoupení připravená odpovídající platidla v přibližné výši jízdného. Cestující má povinnost jízdní doklad od řidiče odebrat.

AMSBUS jízdenku (jízdenku s místenkou) si může cestující zakoupit v místenkové kanceláři na aut.nádr. v ČB na spoje, které jsou v jízdním řádu označeny jako místenkové. V tom případě je dopravce povinen zajistit cestujícímu místo k sezení. Tento nárok cestující ztrácí, dostaví-li se k odjezdu autobusu méně jak 5 minut před odjezdem spoje dle platného jízdního řádu.

Cestující, který uplatňuje právo bezplatné nebo zlevněné přepravy na základě jiného dokladu určeného platným výměrem MF ČR a cestující se zaměstnaneckou jízdenkou PAD je povinen prokázat se příslušným průkazem ihned po nastoupení do vozidla.

Cestující může ve vozidle obsadit jen jedno volné místo k sezení.

Vrácení jednotlivého jízdného Cestující s platnou jízdenkou má při vymezení spoje či při zneumožnění započaté jízdy, z důvodů, které nejsou na straně cestujícího, právo: na náhradní dopravu do místa určení nejbližším vhodným spojením příslušného dopravce, nebo vrácení jízdného za neprojetý úsek, nebo bezplatnou přepravu do nástupní zastávky nejbližším vhodným spojením příslušného dopravce a vrácení zaplaceného jízdného. Jízdné se vrací na dispečinku nebo v přepravní pokladně po předložení jízdenky. Řidič jízdné nevrací.

AMSBUS jízdenku je možno vrátit bez udání důvodu do místenkové kanceláře, kde byla zakoupena nejpozději však 30 min. před odjezdem spoje dle jízdního řádu, přičemž bude vrácená cena snížena o smluvní penále (v souladu s platným výměrem MF). Podmínky vrácení AMS jízdenky jsou zveřejněny v místenkové pokladně na AN v ČB a jsou uvedeny na AMSBUS jízdence.

Jestliže nebyl cestující přepraven včas, nemá právo na náhradu škody.

Přeprava dětí do 6 let věku bez doprovodu cestujícího staršího 10 let není povolena. Děti až do dovršeného 6. roku se přepravují bezplatně. Nárok k bezplatné přípravě dítěte zaniká, jde-li o druhé a další dítě v doprovodu jednoho a téhož cestujícího, nebo bylo-li dítěti na žádost je doprovázejícího cestujícího zajištěno dopravcem samostatné místo k sezení a nebo zvažím-li cestující s dítětem 2 místa k sezení ve vozidle, jehož všechna místa k sezení jsou plně obsazena. Dítě v kočárku se přepravuje vždy bezplatně. Děti od 6 let až do dovršení 15. roku věku, jakož i děti mladší 6 let, které nemají nárok na bezplatnou přepravu, se přepravují za 50 % plného obvyklého jízdného (nejedná-li se o cestu do a ze školy-viz přeprava žáků a studentů škol). Děti ve věku od 10 do 15 let prokazují svůj věk (nárok na slevu) průkazem, který vystaví dopravce, (včetně žákovského průkazu do 15 let), příp. platným cestovním pasem. Průkazy se mezi dopravci navzájem uznávají.

Přeprava žáků a studentů škol (žákovské jízdné) nárok na zlevněné jízdné mají žáci a studenti všech škol, kteří plní povinnou školní docházku nebo se soustavně připravují na budoucí povolání ve střední, vyšší odborné, vysoké nebo speciální škole (do věku 26 let) v denní nebo prezenční formě studia a využívají vnitrostátní silniční linkovou osobní autobusovou dopravu k dojíždění z místa bydliště do místa školy k účasti na školním vyučování nebo praktickém vyučování, praktické přípravě či praktické výuce a praxi. Žákovské jízdné platí pro jízdu ze zastávky nejbližší místu bydliště žáka do zastávky místa školy nebo její součástí či místa konání praktického vyučování a zpět. V případě přestupu, není-li možné odbavení jedním dokladem, je žák odbaven každým dopravcem zvlášť, včetně dopravců v ákademickém pravidelné osobní dopravě. Žákovské jízdné se poskytuje v období školního a akademického roku vyznačeného školou na průkazu s výjimkou měsíců července a srpna. Přeprava je realizována na základě platného žákovského průkazu do 15 let nebo žákovského průkazu 15 – 26 let. Průkazy se mezi dopravci navzájem uznávají. *Podrobné podmínky pro uplatnění žákovského jízdného a vyplňování příslušných listopisů jsou uvedeny na samostatném letáku v přepravních pokladnách na AN v Č.Budějovicích, Trhových Světech a Týně n.Vlt.*

Ověření žákovských průkazů řádně vyplněných a školou potvrzených s nalepenou aktuální fotografií je prováděno na AN v Č.Budějovicích, Týně n.Vlt. a Trhových Světech.

Cestující s omezenou schopností pohybu a orientace mají ve vozidle právo na místo k sezení na sedadlech pro ně vyhrazených a označených. Pokud není u těchto osob jejich právo na místo k sezení zřetelně patrné, prokazují svůj nárok příslušným průkazem (ZTP,ZTP-P). Jiný cestující, který takové místo obsadí, toto místo cestujícímu s omezenou schopností pohybu a orientace na jeho požádání uvolní.

Přeprava dětských kočárků cestující může vzít do vozidla dětský kočárek s dítětem, jestliže to technické provedení, obsazenost vozidla a bezpečnost přepravy dovozuje, a není-li přeprava poznámkou pod JŘ vyloučena. Cestující s kočárkem může nastoupit a vystoupit pouze s vědomím řidiče. Je povinen nastupovat a vystupovat jen určenými dveřmi a kočárek umístit na vyhrazené plošině a zabezpečit jej proti pohybu. Pro přepravu kočárku platí ustanovení o přepravě zavazadel. Ve vozidle smí být přepravován pouze 1 čtyřkolový dětský kočárek.

Přeprava jízdních kol je možné převzít k přepravě jízdní kolo, které je alespoň částečně složeno a lze je umístit do zavazadlového prostoru. Přeprava jízdních kol uvnitř vozidla není povolena. Jízdní kolo se přepravuje jako spolumazadadlo.

Přeprava zásilek je povolena pouze přeprava smluvních zásilek.

Přeprava zvířat cestující může vzít s sebou do vozidla drobná domácí a jiná malá zvířata, pokud tomu nebrání zvláštní předpisy, není-li jejich přeprava ostatním cestujícím na obtíž a jsou-li zcela uzavřena v klecích, koších nebo jiných vhodných schránkách s nepropustným dnem. Pro přepravu schránk platí ustanovení o přepravě ručních zavazadel nebo spolumazadadel. Bez schránky lze přepravovat pouze jednoho psa, který musí mít bezpečný náhubek, je držán na krátké šňůře, nejde o nemocného,špinavého nebo zlého psa. Pes nesmí být přepravován na sedadle. Za bezpečné chování přepravovaného psa plně odpovídá osoba, která ho doprovází. Přeprava dalšího psa je povolena pouze, jde-li o vodičského psa doprovázejícího nevidomou osobu, jakož i služebního psa. Tyto nelze z přepravy vyloučit ani jejich přepravu odmítnout.

Přeprava zavazadel cestující může vzít s sebou k přepravě zavazadla, která lze vzhledem k rozměru, délce nebo hmotnosti bez obtíží přepravit, neohrožují bezpečnost přepravy, nejsou ostatním cestujícím na obtíž a nejsou jízdním řádem omezena či vyloučena. Ruční zavazadlo je přepravováno společně s cestujícím a pod jeho dohledem. Jestliže ruční zavazadlo nepřesahuje jeden z rozměrů 20x30x50cm, nebo zavazadlo tvaru válce, jehož délka nepřesahuje 150cm a průměr 10cm, nebo tvaru desky, jejíž rozměr nepřesahuje 80x100cm nebo jejichž hmotnost nepřesahuje 25kg, přepravuje se bezplatně. Spolumazadadlo se přepravuje odděleně od cestujícího v zavazadlovém prostoru, přičemž je cestující povinen umožnit označení zavazadla. Za ruční zavazadla, která jedním z rozměrů přesahují parametry výše uvedené a spolumazadala v zavazadlovém prostoru se platí dovozní ve výši stanovené ceníkem dopravce. *Řidič (pověřená osoba) ve sporných případech určí, zda bude ruční zavazadlo podléhat placení dovozného.* Zavazadla, u nichž cestující nahlásí cenu nad 5000,- Kč se nepřepavují. Dopravce ručí za případnou škodu na zavazadlech do výše 5000,- Kč při jednoznačném prokázání škody.

Nesmí se převážet věci, které svými vlastnostmi mohou způsobit poškození vozu, týmu na živote a zdraví osob nebo jejich majetku a věci neskladné. Nesmí být přepravovány nabitě zbraně,věci výbušné, jedovaté, radioaktivní, tékavé a žíravé, věci, které mohou způsobit nákazu, věci o hmotnosti vyšší než 50 kg.

Vyloučení z přepravy mohou být cestující,kteří se na výzvu pověřené osoby neprokáží platným jízdním dokladem a nesplní povinnost zaplatit jízdné a přírůžku, kteří i přes upozornění nedodržují přepravní řád, pokyny a příkazy pověřené osoby, znečišťují vozidlo nebo z jiných důvodů mohou být ostatním cestujícím na obtíž; kteří ohrožují bezpečnost provozu. K přepravě se nepřipustí osoby, které mají obuty kolečkové brusle. Cestující, který byl z přepravy vyloučen, nemá právo na vrácení jízdného.

Jestliže se cestující není schopen prokázat pověřené osobě vybavené kontrolním odznakem, kterým se rozumí odznak kruhového tvaru s vyobrazením autobusu, vlajky ČR, nápisem modré barvy KONTROLA a nápisem žluté (zlaté) barvy VEŘEJNÁ SILNIČNÍ DOPRAVA ČESKÁ REPUBLIKA v červeném kruhu, nebo průkazem dopravce platným jízdním dokladem zaplatí přírůžku, nebo musí prokázat svoji totožnost údaji,potřebnými na vymáhání zaplacení přírůžky.

Stanovení výše přírůžky cestující, který se neprokáže platným jízdním dokladem, znečiští vozidlo nebo ruší klidnou přepravu cestujících nebo jinak obtěžuje cestující je povinen zaplatit:

- ve veřejné linkové osobní dopravě vnitrostátní 300,- Kč při platbě v hotovosti (500,- Kč při platbě poštovní poukázkou)
- v mezinárodní linkové osobní dopravě 600,- Kč při platbě v hotovosti (1000,- Kč při platbě poštovní poukázkou)

V Českých Budějovicích dne 31.8.2004

Robert Krígar v.r.
generální ředitel

16.7 Příloha č. 7 – Nákupní podmínky ICOM Transport , a.s.

NÁKUPNÍ PODMÍNKY

společnosti ICOM transport a.s.,

se sídlem v Jihlavě, Jiráskova 1424/78, PSČ 587 32, IČ: 46346040, DIČ (DPH):

CZ699000360,

zapsané v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Brně, oddíl B, vložka 716,

verze: 1.1 ze dne 29. října 2009

Článek 1

Úvodní ustanovení

- 1.1 Veškeré zboží a služby nakupujeme výlučně na základě těchto nákupních podmínek (dále také jen „NP“), které jsou součástí každé smlouvy (dále také jen „Smlouva“) uzavírané s jakýmkoliv naším dodavatelem, na jejímž základě nakupujeme od našich dodavatelů zboží či služby (dále také jen „dodávka“), a které doplňují ujednání Smlouvy, není-li v ní výslovně stanoveno jinak. Smlouvy o přepravě věci či smlouvy zasílatelské se za Smlouvu dle těchto NP nepovažují.
- 1.2 Tyto NP jsou pro smluvní strany závazné mj. od okamžiku, kdy se s nimi poprvé seznámily a/nebo kdy na ně bylo poprvé při jakékoliv kontraktaci stran odkázáno.
- 1.3 Prodejní, obchodní či jiné podmínky dodavatele ve smyslu § 273 odst. 1 zákona č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „obchodní zákoník“), se neužijí. Dodavatel se uzavřením Smlouvy s námi jejich aplikace zříká a Smlouvu proto doplňují výlučně tyto NP. Přijetí plnění od dodavatele, platba ani jiný nevýslovný nebo nepísemný úkon neznamená akceptaci podmínek dodavatele.
- 1.4 Předmětem Smlouvy je zejména závazek dodavatele dodat nám dohodnutou dodávku řádně a včas a, je-li to dle právních předpisů přípustné, převést na nás vlastnické právo k dodávce a náš závazek řádně a včas dodanou dodávku převzít a zaplatit za ni sjednanou cenu.

Článek 2

Uzavírání Smluv

- 2.1 Smlouva se uzavírá zpravidla na základě našeho potvrzení nabídky dodavatele anebo potvrzení naší objednávky dodavatelem.
- 2.2 Nabídka dodavatele jej zavazuje po dobu 30 dnů od doručení nám a dodavatel ji nemůže před uplynutím této doby bez našeho souhlasu měnit či odvolat.

- 2.3 Není-li stanoveno jinak, činí lhůta pro přijetí našich návrhů na uzavření Smlouvy (objednávek) 3 pracovní dny. Návrh však můžeme kdykoliv odvolat i před uplynutím této lhůty, pokud tak učiníme před doručením oznámení o přijetí návrhu dodavatelem.
- 2.4 Veškerá ústní či v jiné formě učiněná ujednání v souvislosti se Smlouvou před jejím uzavřením pozbývají uzavřením Smlouvy účinnosti, pokud do ní nebyla výslovně zahrnuta.
- 2.5 Je-li Smlouva uzavírána v písemné formě, vyžaduje se k její změně či zrušení rovněž písemná forma.

Článek 3 **Cenové a platební podmínky**

- 3.1 Cena za dodávku sjednaná ve Smlouvě je konečná, nepřekročitelná a zahrnuje veškeré náklady dodavatele, které mu v souvislosti s jejím plněním vzniknou (mj. tedy náklady na balení, dopravu, pojištění, montáž, cestovné, cla). Cena zahrnuje daň z přidané hodnoty v zákonné výši, pokud není uvedeno jinak.
- 3.2 Dodavatel je oprávněn nám vyúčtovat cenu dodávky a vystavit příslušný daňový doklad za její dodání až po jejím řádném dodání prostém vad a nedodělků. Cena za dodávku je splatná bezhotovostním převodem na účet dodavatele, který nám je dodavatel povinen sdělit (například uvedením na daňovém dokladu).
- 3.3 Vyúčtování dodavatele jsou splatná nejpozději třetí pátek poté, kdy nám bude doručen daňový doklad (faktura) v řádném stavu a formě předepsaných zákonem a smluvními ujednáními, je-li ovšem tento pátek pracovním dnem. Není-li tento pátek pracovním dnem, posouvá se termín splatnosti na nejbližší pracovní den následující po tomto pátku.
- 3.4 Naše peněžité závazky vůči dodavateli se považují za splněné a uhrazené vždy tím dnem, kdy bude příslušná částka odepsána z našeho účtu. Budeme-li hradit platbu dodavateli na zahraniční bankovní účet, nese bankovní poplatky s platbou spojené v plné výši dodavatel.
- 3.5 Daňové doklady (faktury) nám budou zasílány výlučně v elektronické formě opatřené zaručeným elektronickým podpisem založeným na kvalifikovaném certifikátu, popř. jiným způsobem, který bude naplňovat náležitosti požadované ustanovením § 26 odst. 4 zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, a to na e-mailovou adresu *prijemfaktur@icomtransport.cz* nebo na jinou adresu, kterou dodavateli sdělíme. Daňový doklad (faktura) doručený v jiné než elektronické formě splňující uvedené podmínky nepovažujeme za doručený.
- 3.6 Veškerá naše vyúčtování, která předložíme k úhradě dodavateli, se považují za dodavatelem co do důvodu i výše uznaná a odsouhlasená, pokud proti nim dodavatel nevznesl do 3 dnů od doručení písemnou námitku.
- 3.7 Není-li výslovně stanoveno jinak, započítává se plnění našeho peněžitého závazku nejprve na jeho jistinu.

- 3.8 Dodavatel v souladu s ustanovením § 401 obchodního zákoníku prohlašuje, že nám prodlužuje promlčecí dobu všech našich peněžitých pohledávek a všech našich nároků z vad dodávky vůči němu na 10 let od doby, kdy začala poprvé běžet.

Článek 4 **Dodací podmínky**

- 4.1 Dodání zboží či služeb dle Smlouvy se rozumí DDP (INCOTERMS 2000), a to do našeho sídla, není-li sjednáno jiné místo dodání. Tím není dotčeno ustanovení odstavce 4.3 těchto NP.
- 4.2 Dodání zboží či služeb je přípustné pouze v pracovní dny a v době mezi 7:00 hod. až 14:00 hod. místního času. Přijetí plnění, jehož hodnota převyšuje 50 000,- Kč bez DPH, je za nás oprávněna platně potvrdit pouze osoba, která je naším jménem oprávněna jednat dle aktuálního zápisu v obchodním rejstříku. Dodávku, která má vady či nedodělky, nejsme povinni přijmout. Přijmeme-li ji však, nevzdáváme se tím žádného našeho nároku.
- 4.3 Vlastnické právo k dodávce na nás přechází okamžikem převzetí dodávky. Nebezpečí škody na věci (§ 368 odst. 2 obchodního zákoníku) nese do doby předání dodávky prosté vad a nedodělků dodavatel. Odpovědnost za zboží v případech uvedených v § 462 obchodního zákoníku nese dodavatel.
- 4.4 Pokud dodavatel bude předpokládat prodlení s řádnou a včasnou dodávkou zboží či služeb dle Smlouvy, je povinen nás o tom bezodkladně zpravit a sdělit nám předpokládaný termín dodání řádné dodávky. V případě prodlení dodavatele s řádným a včasným dodání dodávky nebo s řádným a včasným odstraněním vady dodávky je dodavatel povinen nám zaplatit smluvní pokutu ve výši 0,1 % ze sjednané ceny dodávky dle příslušné Smlouvy včetně DPH za každý i započatý den prodlení.
- 4.5 I když dodávku zboží či služeb přijmeme bez výhrad, nezříkáme se tím žádného z našich nároků, vyplývajících například z prodlení dodavatele či z vad dodávky.
- 4.6 Dílčí dodávky, dodávky dodané před sjednaným termínem nebo dodávky dodané bez vhodného předchozího ohlášení jsme oprávněni bez dalšího odmítnout a zaslat dodavateli na jeho náklady a nebezpečí zpět.
- 4.7 Je-li to obvyklé nebo potřebné, musí být součástí dodávky rovněž nezbytná dokumentace (návod k obsluze, prohlášení o shodě apod.), a to v českém jazyce.
- 4.8 Dodavatel je povinen dodat dodávku v řádném obalu, zajišťujícím dostatečnou ochranu dodávky, přičemž se považuje za původce odpadu, který vznikne z případné montáže dodávky, a zavazuje se zajistit řádnou likvidaci takového odpadu na vlastní náklady.
- 4.9 Osoby, které při plnění Smlouvy provádějí práci v našich prostorách a na našich pozemcích, musejí dodržovat ustanovení našich vnitřních předpisů a veškeré bezpečnostní předpisy, za což odpovídá dodavatel.

- 4.10 Při existenci okolností vylučujících naši odpovědnost (§ 374 obchodního zákoníku) jsme mj. zproštěni povinnosti převzít od dodavatele jakékoliv plnění, a to po dobu trvání těchto překážek a po dobu 1 týdne po jejich odpadnutí. Při zproštění dle předchozí věty nám současně vzniká právo na odstoupení od dané Smlouvy.

Článek 5 Licence

- 5.1 Dodavatel odpovídá za právní a finanční vypořádání práv třetích osob k dodávce, a to takovým způsobem, abychom mohli dodávku my či námi určená třetí osoba bez dalšího (zejména bez nutnosti získávat souhlas/y s jejím užitím nad rámec Smlouvy a zejména bez dalších úhrad za licence a osobnostní práva spojená s dodávkou) bez omezení užívat v souladu s účelem Smlouvy. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že licence a vypořádání jiných práv třetích osob se nám poskytuje bezplatně. Dodavatel odpovídá za to, že budeme oprávněni bez dalších nákladů užití dodávku/dílo ke všem způsobům vyplývajícím z účelu Smlouvy, a to bez porušení práv třetích stran.
- 5.2 Je-li součástí dodávky jakékoliv autorské dílo, a nevyplývá-li ze Smlouvy něco jiného, a je-li dodavatel autorem nebo osobou oprávněnou k výkonu majetkových práv, poskytuje nám dodavatel bezplatně nevýhradní oprávnění k výkonu práva dílo užit (licenci) všemi způsoby užití známými v okamžiku uzavření Smlouvy, časově, místně a množstevně neomezeným způsobem, v souladu s účelem Smlouvy, a my jsme rovněž oprávněni poskytnout licenci zcela nebo zčásti třetí osobě (podlicence). Dodavatel je rovněž povinen zajistit a získat příslušné souhlasy dotčených autorů, abychom byli oprávněni zpracovávat a upravovat takové dílo anebo měnit jeho název či označení autora, dílo spojovat s jiným dílem či jej zařazovat do jiného díla souborného, a to v rozsahu nutném k účelu k němuž byla dodávka pořízena. Cena za poskytnutí takových souhlasů je zahrnuta v celkové ceně dodávky.
- 5.3 V případě, že nám dodavatel dodává licenční práva k softwaru třetích stran, tj. subjektů odlišných od dodavatele, pak se pro určení rozsahu poskytnutých licenčních práv užití ustanovení licenčních podmínek takových třetích stran vykonávajících příslušná majetková práva.

Článek 6 Odpovědnost za vady

- 6.1 Dodavatel je povinen postupovat při plnění Smlouvy s nejvyšší odbornou péčí. Dodávka musí být provedena v nejvyšší kvalitě.
- 6.2 Dodavatel nám poskytuje záruku za jakost dodávky v délce 24 měsíců. Dodavatel poskytuje záruku především za to, že dodávka bude bez vad a bude odpovídat právním předpisům, podmínkám ujednaným ve Smlouvě a jiným avizovaným vlastnostem, takže dodávka bude zejména odpovídat účelu použití, nejnovější úrovni techniky, závazným ustanovením předpisů úřadů veřejné správy a aktuálním bezpečnostním předpisům.
- 6.3 Záruční doba začíná běžet ode dne předání dodávky prosté vad a nedodělků. Přijetí dodávky probíhá s výhradou pozdějšího přezkoumání bezvadnosti a kompletnosti dodávky.

- 6.4 Práva z odpovědnosti dodavatele za vady dodávky jsme oprávněni uplatnit u dodavatele kdykoliv za trvání záruční doby, a to bez ohledu na okamžik jejich zjištění. Při zjišťování vad jsme povinni vynakládat obvyklou laickou péči.
- 6.5 Pokud se během 6 měsíců od přechodu nebezpečí škody na dodávce prokáže věcná vada, má se za to, že vada existovala již při přechodu nebezpečí škody na dodávce, ledaže by byl prokázán opak.
- 6.6 Dodavatel je povinen odstranit v průběhu záruční lhůty vytčené vady bez jakýchkoliv nákladů pro nás, a to bezodkladně, nejpozději však do 15 dnů ode dne jejich vytčení dodavateli. Doba od vytčení vady až do jejího odstranění se do záruční doby nepočítá. Dojde-li v rámci odstraňování vady k dodání náhradní dodávky či k opravě dodávky, začne běžet záruční doba znovu v celé délce od převzetí náhradní nebo opravené dodávky.
- 6.7 Pokud by dodavatel nezačal bezodkladně po naší výzvě k odstranění vad postup k odstraňování vad, jsme oprávněni v naléhavých případech, zejména k odvrácení akutních nebezpečí nebo zamezení větších škod, odstranit tyto vady sami nebo pomocí třetích osob na náklady dodavatele.
- 6.8 Má-li dodávka vadu, máme právo volby nároku z toho vyplývajícího, a to jednoho z následujících nároků nebo jejich přiměřené a vhodné kombinace: (i) dodání náhradní dodávky, (ii) dodání chybějící části dodávky, (iii) odstranění právních vad dodávky, (iv) oprava dodávky, jestliže je vada opravitelná, (v) přiměřená sleva z ceny dodávky, (vi) odstoupení od Smlouvy.
- 6.9 Jestliže dodavatel neodstraní vytčenou vadu řádně a včas, jsme oprávněni učinit sami potřebná opatření k odstranění vady na náklady dodavatele, aniž by tím přitom byly jakkoliv dotčeny závazky dodavatele z odpovědnosti za vady díla a ze záruky za jakost. Dodavatel v rámci záruky za jakost odpovídá rovněž za takto třetí osobou provedenou činnost vedoucí k odstranění vady na dodávce a dodavatelem poskytnutá záruka za jakost dodávky tak zůstává i přes činnost třetí osoby nedotčena.
- 6.10 Pokud doposud nedošlo k úhradě celé ceny dodávky anebo její části dodavateli a pokud je nám zároveň zřejmé nebo můžeme důvodně předpokládat, že budeme uplatňovat nároky z vad dodávky, jsme oprávněni doposud neuhrazenou cenu nebo její část zadržet do doby, kdy naše nároky dodavatel zcela splní. Využijeme-li tohoto ujednání, nedostaneme se do prodlení s úhradou ceny dodavateli.
- 6.11 Návrhy, doporučení a jiná forma naší výpomoci dodavateli při plnění Smlouvy nezakládá bez dalšího žádnou formu naší odpovědnosti za případné vady dodávky. Na nevhodnost našich pokynů je dodavatel povinen nás včas upozornit.
- 6.12 Vznikne-li spor o oprávněnost reklamace vady, můžeme, pokud vůči dodavateli po vzniku sporu prohlásíme, že preferujeme tuto formu řešení, zajistit znalecký posudek soudního znalce, kterým bude stanoveno, zda se jedná o záruční vadu či nikoliv. Konstatuje-li znalecký posudek, že se jedná o záruční vadu, uhradí náklady na zhotovení znaleckého posudku dodavatel, v opačném případě neseme tyto náklady my. Vyjádření

znalce je pro obě strany závazné a zavazují se podle závěrů znaleckého posudku postupovat. I přes spor o oprávněnosti reklamace je dodavatel po dobu záruční doby povinen odstranit vadu dodávky, budeme-li na tom nadále trvat, s tím, že pokud znalecký posudek stanoví, že se nejedná o záruční vadu, budou dodavateli uhrazeny účelně vynaložené náklady na odstranění vady, které jsou v daném místě a čase obvyklé.

Článek 7

Povinnost mlčenlivosti

- 7.1 Dodavatel je povinen zachovat nejpřísnější mlčenlivost o veškerých skutečnostech, informacích a podkladech (dále také jen „důvěrné skutečnosti“), které se v souvislosti se Smlouvou, především s jejím uzavíráním, a při jejím plnění, dozvěděl, pokud tyto prokazatelně nejsou veřejně dostupné či veřejně známé. Za důvěrné skutečnosti se považují rovněž ty informace, které za ně budou výslovně označeny.
- 7.2 Bez našeho předchozího písemného souhlasu nesmějí být důvěrné skutečnosti využity dodavatelem k jinému účelu, než je plnění Smlouvy, nebo poskytnuty jiným osobám, než které je k plnění Smlouvy nezbytně potřebují.
- 7.3 Povinnost mlčenlivosti ohledně důvěrných skutečností trvá i po skončení Smlouvy. Dodržení povinnost ve stanoveném rozsahu je dodavatel povinen zajistit i u osob, kterým důvěrné skutečnosti poskytl.

Článek 8

Závěrečná ustanovení

- 8.1 Tyto NP jsou pro nás a našeho dodavatele závazné jako součást uzavřené Smlouvy, nestanoví-li Smlouva jinak. Ujednání Smlouvy mají přednost před těmito NP.
- 8.2 Žádným z ustanovení těchto NP či Smlouvy o smluvní pokutě není nijak dotčeno naše právo na náhradu škody způsobené porušením povinnosti, na kterou se smluvní pokuta vztahuje, a to ani právo na náhradu škody přesahující smluvní pokutu.
- 8.3 Pro případ, že by se nepodařilo poštovní zásilku doručit adresátovi na poslední známou adresu jeho sídla, místa podnikání či trvalého pobytu, sjednáváme společně s dodavatelem fikci doručení tak, že účinky doručení nastanou okamžikem, kdy osoba oprávněná k provozování poštovních služeb vrátí odesílateli zásilku jako nedoručitelnou, a to jak z důvodu, že nebyla v úložní lhůtě vyzvednuta, i když se adresát o uložení nedozvěděl, tak z důvodu, že se adresát na místě svého sídla, místa podnikání či trvalého pobytu nezdržuje a druhému smluvnímu účastníkovi neoznámil změnu svého sídla, místa podnikání či trvalého pobytu. Odmítne-li adresát zásilku převzít, považuje se tato za doručenou dnem odmítnutí převzetí.
- 8.4 Jestliže se některé z ustanovení těchto NP nebo Smlouvy stane neplatným, nebude tím dotčena platnost ostatních ustanovení. Dodavatel se zavazuje s námi jednat a neplatné ustanovení nahradit platným ustanovením, které se co možná nejvíce blíží hospodářskému účelu neplatného ustanovení.

8.5 Práva a povinnosti dodavatele z těchto NP a ze Smlouvy nejsou bez našeho předchozího písemného souhlasu převoditelná na třetí osoby. Toto platí rovněž pro pohledávky dodavatele za námi, které dodavatel bez našeho předchozího písemného souhlasu není oprávněn postoupit na třetí osobu.

8.6 Tyto NP, Smlouvy a veškeré jim podléhající a v souvislosti s nimi existující právní vztahy se řídí českým právním řádem, a to zejména příslušnými ustanoveními obchodního zákoníku, kterému jsou podřízeny. Z aplikace se vylučuje Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží.

8.7 Místně příslušným soudem prvního stupně pro soudní spory se stanoví Krajský soud v Brně, respektive Okresní soud v Jihlavě, bude-li dána věcná příslušnost soudu okresního.

16.8 Příloha č. 8 – Podrobný popis cyklotras na území SO ORP TS

Cyklotrasa č. 1050 Nové Hradky - Borovany

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Lehká	Silniční	Silnice II. A III. třídy, místní a účelová komunikace	Asfalt, zpevněný povrch	Všechny typy bicyklů

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko a Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č.160 Novohradské hory

Průběh cyklotrasy:

Km	Obec	Označení	Km	Obec	Označení
0	Nové Hradky	Město nebo obec	33	Zaliny	Místní část
3,5	Kapinos, hájovna	Ulice nebo jiné místopisné označení	35	Kaliště	Místní část
6,5	Tomkův mlýn	Mlýn vodní nebo větrný	35	Kaliště	Místní část
10	Petříkov	Město nebo obec	40	Dubičné, rozcestí	Ulice nebo jiné místopisné označení
13	Těšínov	Místní část	41,5	Dobrá Voda	Ulice nebo jiné místopisné označení
18	Jilovice	Město nebo obec	42,5	Stará Role	Místní část
22	Hluboká Borovan ^u	Místní část	43	Ledenická	Ulice nebo jiné místopisné označení
25	Borovany	Město nebo obec	46	U Velkého jezu	Ulice nebo jiné místopisné označení
27	Růžov	Místní část	48	České Budějovice, Háječek	Ulice nebo jiné místopisné označení
30	Ledenice	Město nebo obec			

Cyklotrasa č. 1034 Nakolice, rozcestí - Třeboň

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Lehká	Silniční	Silnice II. A III. třídy, účelová komunikace	Asfalt, zpevněný povrch	Všechny typy bicyklů

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko a Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č.160 Novohradské hory, 161 Třeboňsko

Průběh cyklotrasy:

Km	Obec	Označení	Km	Obec	Označení
0	Nakolice, rozcestí	Ulice nebo jiné místopisné označení	32	Třeboň	Město nebo obec
5	Byňov	Ulice nebo jiné místopisné označení	34	Břilice	Ulice nebo jiné místopisné označení
6	Nové Hrady, železniční stanice	Železnice	38	Přeseka	Místní část
11	Jiříkovo Údolí	Ulice nebo jiné místopisné označení	39	Zlatá Stoka	Vodní tok
14	Šalmanovice	Místní část	40	Lužnice, rozcestí k železniční stanici	Ulice nebo jiné místopisné označení
18	Jílovice	Město nebo obec	42	Lužnice	Město nebo obec
21	Kramolín	Místní část	45,5	Klec, rozcestí	Ulice nebo jiné místopisné označení
23	Kojákovice	Místní část	51,5	Vlkovský rybník	Vodní plocha
27	Domanín	Město nebo obec	53	Val	Město nebo obec
31	Schwarzenberská hrobka	Hrob, hrobka nebo mauzoleum	59,5	Veselí nad Lužnicí	Správní obvod obce s pověřeným úřadem
31,5	Rybník Svět	Vodní plocha			

Cyklotrasa č. 1097 Borovany - Domanín

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Střední	Silniční	Silnice II. Třídy	Asfalt	Všechny typy bicyklů

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko, Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č. 159 Českobudějovicko

Průběh cyklotrasy:

Km	Obec	Označení	Km	Obec	Označení
0	Borovany	Město nebo obec	6	Mladošovice	Město nebo obec
2	Vrcov	Místní část	11	Domanín	Město nebo obec
4	Petrovice	Místní část			

Cyklotrasa č. 1048 Dobrá Voda – Nové Hrady, hr. př.

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Střední	Silniční	Silnice III. třídy, místní a účelová komunikace	Asfalt, zpevněný povrch	Všechny typy bicyklů

Cykloturistické mapy:

KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko a Novohradské hory

Shocart 1:60 000 č.160 Novohradské hory

Průběh cyklotrasy:

K m	Obec	Označení	K m	Obec	Označení
0	Dobrá Voda	Místní část	8	U Křížku	Ulice nebo jiné místopisné označení
5	Šejby	Místní část	11	Veveří	Místní část
7	Vraní hnízdo	Ulice nebo jiné místopisné označení	14	Nové Hrady, hraniční přechod	Hraniční přechod

Cyklotrasa č. 1018 České Budějovice – Cetviny

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Střední	Silniční, místy pásová červená	Silnice III. třídy, účelové a místní komunikace	Asfalt, zpevněný i nezpevněný povrch	MTB a trekkingové bicykly

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko, Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č.159 Českobudějovicko, 160 Novohradské hory

Průběh cyklotrasy:

K m	Obec	Označení	K m	Obec	Označení
0	České Budějovice, Háječek	Ulice nebo jiné místopisné označení	31	Chlum	Místní část
2	U Velkého jezu	Ulice nebo jiné místopisné označení	33	Malče	Místní část
6	Roudné	Město nebo obec	35	Smrhov	Místní část
8	Vidov	Město nebo obec	39	Blansko	Místní část
12	Plav	Město nebo obec	42	Kaplice	Město nebo obec
15	Doudleby	Město nebo obec	44	Schröter	Ulice nebo jiné místopisné označení
18	Dolní Stropnice	Místní část	46	Ješkov	Ulice nebo jiné místopisné označení
20	Branišovice, rozcestí	Ulice nebo jiné místopisné označení	52	Rychnov nad Malší	Místní část
22	Římov	Město nebo obec	54	U Svatého Kamene	Ulice nebo jiné místopisné označení
23	Vodní nádrž Římov	Vodní plocha	57	Tichá	Místní část
26,	Sedlce	Ulice nebo jiné místopisné	60	Cetviny,	Ulice nebo jiné místopisné

5		označení		rozcestí	označení
28	Svatý Jan nad Malší	Město nebo obec			

Cyklotrasa č. 1013 Nad Pánským rybníkem – Nová Ves n. Luž.

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Lehká	Silniční	Silnice III. třídy, účelové komunikace	Asfalt, zpevněný povrch	Všechny typy bicyklů

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č. 19 Českobudějovicko, Třeboňsko, Novohradské hory, č.20 Jindřichohradecko
Shocart 1:60 000 č. 151 Třeboňsko, č.163 Jindřichohradecko, Česká Kanada

Průběh cyklotrasy:

K m	Obec	Označení	K m	Obec	Označení
0	Nad Pánským rybníkem	Ulice nebo jiné místopisné označení	5	Nová Ves nad Lužnicí, železniční stanice	Železnice
3	Žofina Huť	Místní část	6	Krabonoš	Ulice nebo jiné místopisné označení
4	Záblatí	Město nebo obec			

Cyklotrasa č. 1121 Kamenný Újezd - Borovany

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Střední	Silniční	Silnice II. a III. třídy, místní komunikace	Asfalt	Všechny typy bicyklů

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko, Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č. 159 Českobudějovicko

Průběh cyklotrasy:

K m	Obec	Označení	K m	Obec	Označení
0	Kamenný Újezd	Město nebo obec	12,5	Lomec	Místní část
2	Plavnice	Ulice nebo jiné místopisné označení	14	Strážkovice	Město nebo obec
5	Plav	Město nebo obec	16	Trocnov, železniční zastávka	Železnice
6,5	Heřmaň	Město nebo obec	17	Trocnov	Místní část
7,5	Borovnice	Město nebo obec	18	Radostice	Místní část
11	Střížov	Město nebo obec	20	Borovany, rozcestí	Ulice nebo jiné místopisné označení

Cyklotrasa č. 1122 Trocnov, žel. Zast. – Borovany

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Lehká	Silniční	Silnice III. třídy, místní a účelové komunikace	Asfalt, zpevněný povrch	Všechny typy bicyklů

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko, Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č. 159 Českobudějovicko

Průběh cyklotrasy:

Km	Obec	Označení	Km	Obec	Označení
0	Trocnov, železniční zastávka	Železnice	4	Borovany, hřbitov	Ulice nebo jiné místopisné označení
2	Trocnov	Místní část			

Cyklotrasa č. 1123 Žumberk - Borovany

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Střední	Silniční	Silnice III. třídy, místní a účelové komunikace	Asfalt, zpevněný i nezevněný povrch	MTB a trekkingové bicykly

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko, Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č. 159 Českobudějovicko, č.160 Novohradské hory

Průběh cyklotrasy:

Km	Obec	Označení	Km	Obec	Označení
0	Žumberk	Ulice nebo jiné místopisné označení	11	Břeží	Místní část
1	Klažary	Místní část	12	Nežetice	Místní část
3	Čížkrajice	Město nebo obec	14	Rankov	Místní část
4	Boršíkov	Místní část	16	Ostrolovský Újezd	Město nebo obec
7	Trhové Sviny	Město nebo obec	17	Borovany, hřbitov	Ulice nebo jiné místopisné označení
9	Buškův hamr	Technická památka	19	Borovany	Město nebo obec
10	Břeží, rozcestí	Ulice nebo jiné místopisné označení			

Cyklotrasa č. 1131 Trhové Sviny – Dolní Stropnice

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Střední	Silniční	Silnice III. třídy, místní a účelové komunikace	Asfalt, zpevněný i nezevněný povrch	MTB a trekkingové bicykly

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko, Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č. 159 Českobudějovicko, č.160 Novohradské hory

Průběh cyklotrasy:

Km	Obec	Označení	Km	Obec	Označení
0	Trhové Sviny	Město nebo obec	7	Todně	Místní část
2	Buškův hamr	Technická památka	10	Sedlo	Místní část
3	Březí, rozcestí	Ulice nebo jiné místopisné označení	12	Komařice	Město nebo obec
4	Březí	Místní část	14	Střížov	Město nebo obec
5	Nežetice	Místní část	16	Dolní Stropnice	Místní část

Cyklotrasa č. 1130 Trhové Sviny – Dolní Stropnice

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Střední	Silniční	Silnice III. třídy	Asfalt	Všechny typy bicyklů

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko, Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č. 159 Českobudějovicko, č.160 Novohradské hory

Průběh cyklotrasy:

Km	Obec	Označení	Km	Obec	Označení
0	Trhové Sviny	Město nebo obec	9	Ločenice	Město nebo obec
2	Buškův hamr	Technická památka	13,5	Branišovice	Místní část
3	Březí, rozcestí	Ulice nebo jiné místopisné označení	15	Branišovice, rozcestí	Ulice nebo jiné místopisné označení
6	Něchov	Místní část	18	Dolní Stropnice	Místní část

Cyklotrasa č. 1128 Žumberk – Svatý Jan nad Malší

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Střední	Silniční	Silnice III. třídy, účelové komunikace	Asfalt, zpevněný i nezpevněný povrch	MTB a trekkingové bicykly

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko, Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č. 1159 Českobudějovicko, č. 160 Novohradské hory

Průběh cyklotrasy:

Km	Obec	Označení	Km	Obec	Označení
0	Žumberk	Ulice nebo jiné místopisné označení	10	Lhotka	Místní část
1	Klažary	Místní část	10	Kohout	Hora, kopec nebo vrch
3	Kamenná	Město nebo obec	15	Besednice	Město nebo obec
4	Kondrač	Místní část	17	Nesměň	Místní část
6	Chvalkov	Místní část	19	Ločenice	Město nebo obec
8	Slavče	Město nebo obec	21	Svatý Jan nad Malší	Město nebo obec
8,5	Záluží	Místní část			

Cyklotrasa č. 1046 Nové Hradky – Horní Stropnice

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Lehká	Silniční	Silnice II. a III. třídy, místní a účelové komunikace	Asfalt, zpevněný povrch	Všechny typy bicyklů

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko a Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č.160 Novohradské hory

Průběh cyklotrasy:

Km	Obec	Označení	Km	Obec	Označení
0	Nové Hradky, železniční stanice	Železnice	14	Žumberk	Ulice nebo jiné místopisné označení
1	Tomkův mlýn	Mlýn vodní nebo větrný	15	Božejov	Místní část
3	Kapinos, hájovna	Ulice nebo jiné místopisné označení	19	Svébohy	Místní část
10	Žár	Město nebo obec	21	Horní Stropnice	Město nebo obec

Cyklotrasa č. 1191 Kamenná – Pohorská Ves

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Střední	Silniční	Silnice III. třídy, účelové komunikace	Asfalt, zpevněný povrch	MTB a trekkingové bicykly

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č.19 Českobudějovicko, Třeboňsko, Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č. 159 Českobudějovicko, č. 157 Šumava-Lipensko

Průběh cyklotrasy:

Km	Obec	Označení	Km	Obec	Označení
0	Kamenná	Město nebo obec	11	Kuří	Místní část
3	Rychnov u Nových Hradů	Ulice nebo jiné místopisné označení	14	Lužnice	Místní část
8,5	Benešov nad Černou	Město nebo obec	15,5	Pohorská Ves	Město nebo obec

Cyklotrasa č. 34 České Velenice, hr. PŘ. – Nakolice, rozcestí

Obtížnost	Značení	Komunikace	Povrch	Vhodné pro:
Lehká, úseky středně obtížné	Silniční	Silnice II. a III. třídy, účelové komunikace	Asfalt, zpevněný povrch	Všechny typy bicyklů

Cykloturistické mapy : KČT 1:100 000 č. 19 Českobudějovicko, Třeboňsko, Novohradské hory
Shocart 1:60 000 č.130 Novohradské hory

Průběh cyklotrasy:

K m	Obec	Označení	K m	Obec	Označení
0	České Velenice, hraniční přechod (CZ/A)	Hraniční přechod	49	Leopoldov	Ulice nebo jiné místopisné označení
1	České Velenice	Město nebo obec	52,5	Dolní Příbrání	Ulice nebo jiné místopisné označení
10,5	Vyšné	Místní část	54,5	Tokaniště	Ulice nebo jiné místopisné označení
13	Nakolice, rozcestí	Ulice nebo jiné místopisné označení	57,5	Cetviny	Ulice nebo jiné místopisné označení
16	Nové Hrady, hraniční přechod	Hraniční přechod	59	Cetviny, rozcestí	Ulice nebo jiné místopisné označení
19	Nové Hrady	Město nebo obec	61	Tichá	Místní část
22	Veveří	Místní část	65	U Svatého Kamene	Ulice nebo jiné místopisné označení
25	U Křížku	Ulice nebo jiné místopisné označení	66,5	Rychnov nad Malší	Místní část
26	Vraní hnízdo	Ulice nebo jiné místopisné označení	69	Dolní Dvořiště	Město nebo obec
28	Dlouhá Stropnice	Místní část	71	Trojany	Místní část
30	Horní Stropnice	Město nebo obec	73	Rybník	Místní část
33	Dobrá Voda	Místní část	80	Český Heršlák	Místní část
34	Hojná Voda	Místní část	81,5	Horní Dvořiště	Město nebo obec
35,5	Staré Hutě	Místní část	85,5	Dolní Drkolná	Místní část
36,5	Mlýnský Vrch	Ulice nebo jiné místopisné označení	87	Herbertov	Místní část
39,5	Černé Údolí	Místní část	89	Těchoraz	Místní část
42,5	Žofín	Ulice nebo jiné místopisné označení	91	Vyšší Brod	Město nebo obec
45	Huťský rybník	Vodní plocha			

16.9 Příloha č. 9 – Trhosvinensko v obrazech

16.9.1 Trhové Sviny



(přejato z <http://www.tsviny.cz/tsviny/obrazem.htm>, 31.3.2011)

16.9.2 Novohradské hory



(přejato z <http://www.tsviny.cz/nhory/nhory.htm>, 31.3.2011)

16.9.3 Hojná voda



(přejato z <http://www.tsviny.cz/nhory/nhory.htm>, 31.3.2011)

16.9.4 Horní Stropnice



(přejato z <http://www.tsviny.cz/nhory/nhory.htm>, 31.3.2011)

16.9.5 Žumberk



Červené blato



(přejato z <http://www.tsviny.cz/tsviny/obrazem.htm>, 31.3.2011)

16.10 Příloha č. 10 – Obrázková příloha Cykloturistické naučné stezky

16.10.1 Trhové Sviny



(přejato z <http://www.tsviny.cz/tsviny/obrazem.htm>, 31.3.2011)

16.10.2 Bůškův hamr



(přejato z <http://www.tsviny.cz/tsviny/obrazem.htm>, 31.3.2011)

16.10.3 Něchov/Todně



(přejato z <http://www.tsviny.cz/tsviny/obrazem.htm>, 31.3.2011)

16.10.4 Nežetice



(přejato z <http://www.tsviny.cz/tsviny/obrazem.htm>, 31.3.2011)

16.10.5 Rankov



(přejato z <http://selskebaroko.unas.cz/rankov/rankov.htm>, 31.1.2011)

16.10.6 Ostrolovský Újezd



(přejato z <http://selskebaroko.unas.cz/rankov/rankov.htm>, 31.1.2011)

16.10.7 Rodiště Jana Žižky z Trocnova



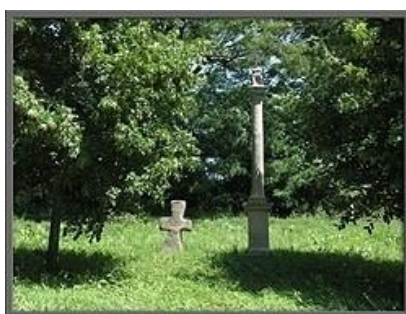
(přejato z <http://foto.mapy.cz/5702-Rodiste-Jana-Zizky-Trocnov>, 31.3.2011)

16.10.8 Čeřejov



(přejato z <http://selskebaroko.unas.cz/rankov/rankov.htm>, 31.1.2011)

16.10.9 Otěvěk



(přejato z <http://www.tsviny.cz/tsviny/obrazem.htm>, 31.3.2011)