

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH**

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

---

Studijní program: N6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

Diplomová práce

**Projekt využití regionální vnitrozemské vodní  
dopravy pro cestovní ruch**

Vedoucí diplomové práce

Mgr. Vladimír Dvořák

Autor

Bc. Pavel Lavička

---

2013



JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
Fakulta ekonomická  
Akademický rok: 2011/2012

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Pavel LAVIČKA**  
Osobní číslo: **E11870**  
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Obchodní podnikání**  
Název tématu: **Projekt využití regionální vnitrozemské vodní dopravy pro cestovní ruch**  
Zadávací katedra: **Katedra obchodu a cestovního ruchu**

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

#### **Cíl práce:**

Prostřednictvím analýzy zhodnotit možnosti využití regionální vnitrozemské vodní dopravy pro cestovní ruch na příkladu projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice - Týn nad Vltavou. Zanalyzovat etapy tohoto projektu. Navrhnout opatření ke zlepšení stavu včetně produktu cestovního ruchu s využitím vltavské vodní cesty.

#### **Metodický postup:**

1. Studium teoretických východisek
2. Analýza projektu splavnění Vltavy v jižních Čechách
3. Příprava a realizace terénního šetření
4. Analýza prací na projektu a jejich proveditelnost
5. Návrhy a opatření

#### **Rámcová osnova:**


1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíle a metody. 4. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání. 5. Vlastní návrhy. 6. Závěr. 7. Seznam literatury.

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


**Brinke, J. Úvod do geografie dopravy. Univerzita Karlova v Praze - nakladatelství Karolinum, 1999.**  
**Eisler, J. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. Praha: Oeconomica, 2005.**  
**Hesková, M. a kol. Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy. 2. vydání. Praha: Fortuna, 2011.**  
**Duval, D. T. Tourism and transport: modes, networks and flows. Clevedon: Channel View Publications. 2007.**  
**Horáková, H. Strategický marketing. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2000.**  
**Mirvald, S. Geografie dopravy III. (Vodní a vzdušná doprava). Plzeň: Západočeská univerzita, 2002.**  
**Plecháč, V. Vodní hospodářství na území České republiky, jeho vývoj a možné perspektivy. Praha: EVAN, 1999.**  
**Orieška, J. Služby v cestovním ruchu. Praha: Idea Servis, 2010.**  
**Zelený, L. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007.**  
**Zelený, L. Rozvoj dopravy ve světě. Praha: Oeconomica, 2004.**

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

Datum zadání diplomové práce: **15. února 2012**  
Termín odevzdání diplomové práce: **16. dubna 2013**

  
doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.  
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
EKONOMICKÁ FAKULTA  
L.S. ntská 13 (26)  
370 05 České Budějovice

  
Ing. Viktor Vojtko, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 15. března 2012

## **PROHLÁŠENÍ**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Projekt využití regionální vnitrozemské vodní dopravy pro cestovní ruch“ vypracoval 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, duben 2013

.....  
Bc. Pavel Lavička

## **PODĚKOVÁNÍ**

Děkuji vedoucímu mé diplomové práce, Mgr. Vladimíru Dvořákovi, za odbornou pomoc, cenné rady a připomínky, spolupráci, vedení a trpělivost při vypracování této práce.

## Obsah

<b>1. Úvod. Cíl práce .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Literární rešerše .....</b>	<b>6</b>
2.1 Doprava .....	6
2.1.1 Funkce dopravy .....	6
2.1.2 Význam dopravy .....	7
2.1.3 Doprava v cestovním ruchu.....	7
2.1.4 Dopravní služby.....	8
2.2 Infrastruktura.....	9
2.2.1 Dopravní infrastruktura .....	9
2.2.2 Terminologie v dopravě .....	10
2.3 Trh dopravy (dopravní trh).....	10
2.3.1 Podnikání v dopravě .....	11
2.3.2 Produkt dopravy .....	11
2.3.3 Marketing v dopravě.....	12
2.3.4 Destinační management a marketing.....	12
2.4 Druhy dopravy .....	13
2.4.1 Vodní doprava .....	14
2.5 Vnitrozemská vodní doprava .....	15
2.5.1 Světová síť vodních vnitrozemských cest .....	16
2.5.2 Pojmy ve vnitrozemské plavbě.....	18
2.6 Vnitrozemská vodní doprava v ČR.....	19
2.6.1 Ředitelství vodních cest České republiky.....	20
2.6.2 Státní plavební správa.....	20
2.6.3 Povodí Vltavy, s. p. ....	21
2.7 Dopravní politika České republiky .....	22

2.7.1	Cíle dopravní politiky ČR v oblasti vnitrozemské vodní dopravy .....	23
2.8	Projekt Dokončení vltavské vodní cesty .....	23
2.9	Státní fond dopravní infrastruktury .....	24
2.10	Strukturální a regionální politika EU .....	24
2.10.1	Financování cestovního ruchu z fondů Evropské unie .....	26
2.10.2	Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF) .....	27
2.10.3	Operační program doprava (OPD) .....	27
<b>3.</b>	<b>Metodika .....</b>	<b>29</b>
3.1	Metodika a techniky .....	29
3.1.1	Analytická část .....	29
3.1.2	Syntetická část .....	29
3.1.3	Aplikační část .....	30
3.2	Hypotézy .....	30
<b>4.</b>	<b>Situační analýza .....</b>	<b>31</b>
4.1	České Budějovice .....	31
4.1.1	Geografické vymezení Českých Budějovic .....	31
4.1.2	Historie města .....	33
4.1.3	Atraktivita cestovního ruchu .....	33
4.1.4	Cestovní ruch v oblasti .....	34
4.2	Vltava v jižních Čechách .....	36
4.3	Hluboká nad Vltavou .....	37
4.4	Etapa I, České Budějovice – Hluboká nad Vltavou .....	38
4.4.1	Přístav České Vrbné .....	40
4.4.2	Protipovodňová opatření .....	41
4.4.3	Město a voda .....	42
4.5	Etapa II, Hluboká nad Vltavou – Vodní dílo Hněvkovice .....	44
4.6	Etapa III, Vodní dílo Hněvkovice – Týn nad Vltavou .....	45



4.7 Plavba v I. úseku projektu .....	46
<b>5. Vlastní výzkum .....</b>	<b>48</b>
5.1 Řízený rozhovor .....	48
5.2 Realizace řízených rozhovorů .....	49
<b>6. Vyhodnocení vlastního výzkumu .....</b>	<b>52</b>
6.1 Vyhodnocení řízených rozhovorů .....	52
6.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření .....	63
6.2 Vyhodnocení pracovních hypotéz .....	67
<b>7. Návrhová část.....</b>	<b>69</b>
7.1 Vytvoření organizace destinačního managementu pro oblast Vltava resort.....	69
7.2 Vytvoření nabídky pro mladé lidi .....	74
7.3 Další návrhy .....	77
<b>8. Projekt modernizace výletních lodí .....</b>	<b>78</b>
8.1 Předprojektová fáze.....	78
8.2 Projektová fáze.....	80
8.3 Poprojektová fáze.....	86
<b>9. Závěr .....</b>	<b>87</b>
<b>10. Summary .....</b>	<b>89</b>
<b>11. Použité zdroje.....</b>	<b>91</b>
<b>Seznam obrázků, tabulek, grafů a map .....</b>	<b>95</b>
<b>Přílohy.....</b>	<b>97</b>

# 1. Úvod. Cíl práce

Oboustranný vztah dopravy a cestovního ruchu je zřejmý. Nicméně po dlouhou dobu cestovní ruch využíval dopravní cesty, které historicky vznikly na základě rozvoje jiných hospodářských odvětví. Z velké části toto tvrzení platí i dnes, avšak v posledních desetiletích se stává cestovní ruch hospodářským odvětvím, které významným způsobem začalo ovlivňovat rozvoj a modernizaci dopravních sítí.

Vodní doprava je z velké části tvořena námořní dopravou, která je v dnešní době využívána především k přepravě nákladů na velké vzdálenosti a to převážně na úrovni mezikontinentální. Přeprava osob pomocí vodní dopravy je v pozadí ostatních druhů dopravy, protože naráží na nevýhody, jimiž jsou zejména malá přepravní rychlost a omezená dostupnost cílových míst. Ovšem své postavení si vybudovala v oblasti rekreačních plaveb, především se jedná o oceánské výletní plavby, kde může využít naopak svých předností jako je značná přepravní kapacita. V takovém případě se může plavidlo (výletní loď) stát samo o sobě atraktivitou cestovního ruchu.

Vnitrozemská vodní doprava je přirozeně plně odkázána na výskyt splavných vodních cest, jako jsou řeky, jezera, průplavy apod. Je však poměrně dobře využitelná pro cestovní ruch, pakliže jsou splněny některé specifické požadavky.

Vnitrozemská vodní doprava je přímo závislá na prostředí, ve kterém se vyskytuje. Na primární i sekundární nabídce konkrétní destinace. Pokud je správně zvolen úsek vnitrozemské vodní cesty, využitý pro cestovní ruch, může elegantně doplnit nabídku produktů v regionu. V takovém případě může plavba nabídnout nevšední pohled na atraktivitu cestovního ruchu v dané destinaci. Využívá při tom jedinečné atmosféry na palubě lodi, se všemi výhodami i nevýhodami vnitrozemské vodní dopravy.

Vnitrozemská vodní doprava v České republice má pouze doplňkový charakter k ostatním druhům dopravy. Na druhou stranu Česká republika disponuje velkým množstvím vodních toků a ploch, které v kombinaci s přírodními atraktivitami a kulturně-historickými podmínkami skýtají značný potenciál pro cestovní ruch.

Jedním takovým vodním tokem je Vltava. Řeka Vltava byla již v dávné historii hojně využívanou vodní spojnici měst, zakládaných při jejím toku. Až novodobá výstavba

některých vodních děl s absencí plavebních komor přerušila skutečnou splavnost Vltavy.

Obnovení splavnosti Vltavy si klade za cíl projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou, který je hlavním předmětem diplomové práce. Jihočeský tok Vltavy se tak plavebně napojí na nádrž vodního díla Orlík. Tím se výrazně rozšíří turistický potenciál celého území v okolí řeky až do Českých Budějovic. V budoucnu, po dokončení plavebních zařízení na Orlíku a Slapech, by měla vzniknout již souvislá vltavská vodní cesta, která bude přes Labe napojena na celou síť evropských vodních cest.

Hlavním cílem diplomové práce je prostřednictvím analýzy zhodnotit možnosti využití regionální vnitrozemské vodní dopravy pro cestovní ruch. Práce se zabývá rekreační plavbou na Vltavě v jižních Čechách. Analýza projektu Dokončení vltavské vodní cesty se bude týkat zejména prvního úseku mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou.

Vedlejším cílem je zanalyzovat zbylé dvě etapy projektu Dokončení vltavské vodní cesty a jejich budoucí využití pro cestovní ruch.

Dalším cílem práce je navrhnout opatření ke zlepšení stavu a vytvořit projekt na základě zjištěných informací a nedostatků.

Přínosem práce je vypracování projektu a návrhů několika opatření, které by měly vést ke zvýšení atraktivnosti rekreační plavby po vltavské vodní cestě v jižních Čechách pro cestovní ruch.

## 2. Literární rešerše

### 2.1 Doprava

Brinke (1999: 7) uvádí, že doprava představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky a podle svého významu a úlohy v národním hospodářství je rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství. Je již od počátku existence lidstva nerozlučnou součástí činnosti člověka a s postupným vývojem lidské společnosti v ní hraje stále významnější úlohu.

Vedle toho Šíp (1997: 3) charakterizuje dopravu jako vědomé přemístování osob, nákladů, energie a zpráv z jednoho místa na druhé. Doprava je samostatnou částí nevýrobní sféry a patří mezi odvětví služeb. Na určitém stupni rozvoje společenské výroby představuje doprava odvětví, na kterém je přímo závislý rozvoj společenské výroby.

Dále pak podle Pekové, Pilného a Jetmara (2008: 499) lze dopravu definovat jako činnost spjatou s cílevědomým přemístováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových časových a prostorových souvislostech. Světovým trendem v dopravě je spojení rychlosti, bezpečnosti, hospodárnosti a minimálního poškozování životního prostředí. V osobní dopravě je třeba respektovat pohodlí a kulturnost cestování.

#### 2.1.1 Funkce dopravy

Eisler (2005: 27) vymezuje několik funkcí dopravy. Kromě své dominantní funkce, která spočívá v přemístování zboží a osob, má doprava jako součást infrastruktury další funkce. K nim patří např. funkce:

- stimulační (investice do dopravní infrastruktury iniciují oživení ekonomiky),
- sociálně stabilizační (před racionalizací dopravní soustavy je dáována přednost zachování sociálního smíru, neboť doprava má značnou sociálně politickou dimenzi, poruchy v dopravním systému významně porušují stabilitu i vývoj celé ekonomiky a společnosti),
- substituční (doprava je využívána k substituci činností, např. v nákladní dopravě práce v režimu JIT substituuje skladování. Doprava se využívá k ovlivňování

struktury spotřeby i její velikosti, např. v souvislosti s nabídkou dalších služeb – zájezdy, rekreace. Současná komunikační technika naopak záporně ovlivňuje (jakožto substitut) dopravu.

- komplementární, která je převážně její dominantní funkcí.

### **2.1.2 Význam dopravy**

Rozsah dopravy nejvíce ovlivňuje společenská dělba práce, která si vyžaduje přesun různých materiálů, výrobků, služeb a obyvatel. Tyto činnosti podporuje zejména specializace a kooperace v různých odvětvích lidských činností, včetně obchodu. Význam dopravy stoupá s rozvojem nejrůznějších výrobních činností a rozšiřováním počtu poskytovaných služeb, s celkovým sociálním rozvojem a se zvyšováním volného času občanů využívaného také například pro zábavu, rekreaci, aj.

Každý moderní stát potřebuje dopravní soustavu, která je dostatečně hustá, rychlá, bezpečná a flexibilní. Dobře vybavená dopravní síť je jedním ze základních předpokladů pro ekonomický a sociální rozvoj společnosti, neboť:

- zajišťuje přesun surovin, výrobků a obyvatel,
- zajišťuje zásobování obyvatel předměty denní potřeby, hlavně potravinami, a ovlivňuje tak jejich cenu,
- přispívá k rozvoji lidských sídel a zvyšuje kvalitu života jejich obyvatel,
- umožňuje využívání surovin v odlehlých oblastech,
- významně ovlivňuje ceny surovin a výrobků na různých místech,
- posiluje úroveň obrany státu, aj. (Peková, Pilný, Jetmar, 2008: 500).

### **2.1.3 Doprava v cestovním ruchu**

Ryglová (2005: 27) konstatuje, že doprava ve všech jejích formách je základní podmínkou realizace cestovního ruchu. Na rozvoji dopravy je cestovní ruch přímo závislý. Rozhodující část dopravních systémů byla vybudována a slouží pro jiné hospodářské účely, tomu odpovídá i rozmístění dopravní infrastruktury. V souvislosti s rozvojem cestovního ruchu se některá dopravní infrastruktura buduje výhradně pro potřeby turistiky. Příkladem jsou lanovky, lyžařské vleky, horské tratě apod.

Indrová (2004:51) vychází z toho, že dopravní služby jsou nezbytnou podmínkou realizace cestovního ruchu. Můžeme je charakterizovat jako služby spojené s přemístěním účastníků cestovního ruchu z místa bydliště do místa realizace cestovního ruchu. Na jejich kvalitě do značné míry závisí spokojenost účastníka cestovního ruchu a splnění jeho představ, přání a vlastních cílů v místě cestovního ruchu. Dopravní infrastruktura má pro rozvoj cestovního ruchu zásadní význam.

Duval (2007: 32) označuje rozvoj dopravy jako proces, který může nastat na různých prostorových úrovních a s různou mírou integrace společně s rozvojem cestovního ruchu:

Na úrovni destinace zahrnuje rozvoj mimo jiné plánování a politická opatření, včetně oblasti implementace a kontroly; řízení zdrojů a správy, fyzických změn v krajině a jakýchkoli výsledných dopadů; kulturní dopady cestovního ruchu, propagace a marketing. Zde je možné dopravu použít nejen jako zprostředkovatele (v menších sítích), ale také jako atrakci (např. balíček historického výletu vlakem). Doprava by měla být začleněna do rozvoje destinace, plánování a marketingového rozhodování.

Hall (2004: 47) dodává, že obecněji řečeno, míra dopravní integrace může překročit mnoho prostorových oblastí a zapojit více prvků. Ty mohou zahrnovat dostupnost kvalitních zařízení souvisejících s dopravou v rámci destinace i mimo ni.

#### **2.1.4 Dopravní služby**

Hesková a kol. (2006: 109) vymezuje rovněž dopravní služby v cestovním ruchu, kterými rozumí takové služby, které 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).

Orieška (2010: 37) říká, že dopravní služby umožňují přepravu účastníka cestovního ruchu z místa trvalého bydliště do cílového místa a zpět a pohyb v cílovém místě. Jejich poskytování souvisí s rozvojem osobní přepravy, která je z historického hlediska jednou ze základních příčin cestování a cestovního ruchu. Vztah dopravy a cestovního ruchu je ale oboustranným vztahem, protože rozvoj jednotlivých forem a druhů cestovního ruchu

vyvolává vznik nových forem dopravy, s přihlédnutím k požadavkům účastníků cestovního ruchu.

Gúčík (2004: 27) nahlíží na dopravní služby jako na výkony dopravních organizací, dopravců ve prospěch přepravců a cestujících. Souvisejí s přepravou osob, statků anebo informací, kterými se zabezpečuje proces přemístění a výměny na místní, regionální, národní a mezinárodní úrovni.

## **2.2 Infrastruktura**

Eisler (1998: 25) definuje infrastrukturu jako skupinu národohospodářských odvětví, která zajišťují předpoklady pro celkový rozvoj ekonomiky. Sem patří zejména budování dopravního a spojového systému, energetických zdrojů, vodohospodářských zařízení, bytů, škol, zdravotnictví, výzkumných institucí apod. Podle toho se infrastruktura dělí na ekonomickou (např. dopravní a energetický systém) a sociální (např. zdravotnictví).

### **2.2.1 Dopravní infrastruktura**

Dopravní infrastruktura je tvořena složkami dopravy.

Mírvald (1994: 17) uvádí jako základní složky dopravy dopravní prostředky (automobily, vlaky, lodě, letadla), dopravní cesty (silnice, železnice, námořní linky), dopravní zařízení (nádraží, benzinová čerpadla, letištní přístavy). Tyto složky ve vztahu s prostředím, kde se realizuje doprava, určují druhy dopravy.

Stejně nahlíží na věc Brinke (1999: 4), který označuje jako základní složky dopravy dopravní prostředky, dopravní cesty a dopravní zařízení. Doplnuje, že dopravní prostředky tvoří soubor pohyblivých zařízení, jimiž se uskutečňuje doprava. U spojů je materiálním nosičem signál. Dopravní cesty zahrnují vzdušný prostor, hladinu oceánů, řek a jezer a pevninský prostor, většinou upravený pro pohyb dopravních prostředků anebo k vysílání signálů. Dopravní zařízení představují technické objekty sloužící dopravě a spojům – např. letiště, nádraží, přístavy, ale též rádiové a televizní vysílací stanice atd.

Peková, Pilný, Jetmar (2008: 499) nahlíží na dopravní infrastrukturu tak, že doprava a její složky jsou nezbytnou součástí každé místní infrastruktury. Rozsah a kvalita

dopravy je významným ukazatelem technické a sociálně-ekonomické úrovně obce, města, regionu i státu.

### 2.2.2 Terminologie v dopravě

Výkonem dopravy je **přeprava**. Každý druh dopravy se uskutečňuje podle předem stanovených požadavků, specifikovaných v **přepravních podmínkách**, jejichž souhrn se označuje jako **přepravní řád**; z časového hlediska podle **plánů přepravy**. Dopravní služby jsou placenými službami. Seznam cen a souhrn podmínek, podle nichž se přeprava uskutečňuje, obsahuje **přepravní tarif**. Každý druh dopravy má svůj **tarifní systém**. (Orieška, 2010: 37)

Za základní terminologii v dopravě považují autoři pojmy jako komunikace, komunikační linka, tah, dopravní bod, dopravní uzel, dopravní síť, deviatilita sítě, hustota sítě, konektivita dopravní sítě, hierarchie sítě. Tyto pojmy nejsou pro účely této diplomové práce příliš důležité.

## 2.3 Trh dopravy (dopravní trh)

Hornerová a Swarbrooke (2003: 310) definují základní segmentaci dopravního trhu:

- 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.

Šíp (1997: 20) definuje přepravní trh, a říká, že individuální zájmy jednotlivých subjektů dopravního systému se prosazují na přepravním trhu jednak na úrovni střetu nabídky a poptávky uvnitř jednotlivých druhů dopravy, nebo na úrovni různých druhů dopravy. Vzniká konkurence na přepravním trhu. Případné výkyvy trhu nelze vyrovnávat skladováním jako na trhu zboží. Tato skutečnost výrazně ovlivňuje strukturu



kapitálu ve prospěch investičního (fixního) majetku a zvyšuje podíl nezávislých nákladů v celkových nákladech.

### **2.3.1 Podnikání v dopravě**

Podle Eislera (1998: 24) má podnikání v dopravě svá úskalí. Doprava (na rozdíl od širokého spektra výroby zboží v moderní společnosti) má nezastupitelný charakter, jde tu však o volbu dopravce, kterého si zákazníci (přepravci či cestující) zvolí. Podnikání v dopravě (jako jinde) je činnost, kterou uspokojujeme cizí potřeby, ale volba tohoto druhu podnikání musí uspokojit i potřeby naše, a to nejen kvůli zisku, ale určitě i z mnoha jiných důvodů.

Šíp (1997: 19) poukazuje na to, že podnikání v dopravě je podle živnostenského zákona koncesovanou živností. Kromě živnostenského podnikání přichází samozřejmě v úvahu i další formy uvedené v obchodním zákoníku, např. obchodní společnost, komanditní společnost, společnost s ručením omezeným, akciová společnost a družstvo.

### **Společenská odpovědnost podniku**

Příčiny růstu zájmu o toto téma bezesporu souvisejí s rostoucí pozorností veřejnosti vůči negativním efektům globálně fungující světové ekonomiky, ve které sehrála svou roli média a občanské iniciativy. Pozornost je věnována roli firem při poškozování životního prostředí, formování životního stylu spotřebitelů, odpovědnosti firem za chování a jednání vůči dodavatelům a odběratelům i na trhu práce. Jde tedy o chování, které jde nad rámec regulace pomocí běžných zákonů. V posledních několika desetiletích vzniklo několik významných iniciativ na globální i evropské úrovni, které koncept nejen definovaly, ale také utvářely a dotvářely. Téma se tak stalo součástí politické agendy a otevřela se otázka využití regulačních nástrojů usměrňování aktivity podnikatelské sféry ve směru ke strategii trvalé udržitelnosti a společensky odpovědného podnikání. (Zadrazilová, 2010: 1)

### **2.3.2 Produkt dopravy**

Eisler (2005: 125) tvrdí, že produkt dopravního podniku lze charakterizovat podle: sortimentu, resp. nabídky různých druhů služeb; image, což je pojem, který si každý a tedy i dopravní podnik velmi chrání; ochranná známka hraje svou úlohu téměř podobně jako image; design, výtvarná a ergonomická úprava se setkává s ohlasem

u přepravců a cestujících často; obal není v základní přemísťovací službě významný; záruky jsou obvykle zárukou kvality; služby v podnikání v dopravě jsou ve smyslu záručních oprav a dalšího servisu sebou samými.

### **2.3.3 Marketing v dopravě**

Mezi mnoha definicemi marketingu lze vidět diametrální rozdíl mezi sociálním a manažerským přístupem marketingu. Sociální definice poukazují na roli marketingu ve společnosti. Marketing je sociální proces, při kterém jednotlivci a skupiny získávají to, co si přejí a co potřebují, prostřednictvím tvorby, nabídky a směny hodnotných produktů a služeb s ostatními. Peter Drucker, významný teoretik managementu, říká: „Lze předpokládat, že i v budoucnu bude existovat určitá potřeba prodeje. Cílem marketingu je však učinit prodej nadbytečným. Jeho cílem je poznat zákazníka a jeho potřeby tak dokonale, aby se výrobky pro něj určené prodávaly samy. Ideální marketing musí dosáhnout toho, aby zákazník byl plně připraven koupit si daný výrobek. Pak již stačí, aby byl tento výrobek k dispozici.“ Marketing (management) je proces plánování a implementace koncepcí, cen, propagace a distribuce idejí, zboží a služeb pro vytváření směn, které uspokojí cíle jednotlivců a organizací. (Kotler, 2001: 24, 25).

Při realizaci marketingového přístupu v dopravním podniku je dobré si uvědomit, že nabízí službu, která je neskladovatelná. Znamená to, že každá příležitost, kdy byl zájem o přemístění, které jsme našimi prostředky neuskutečnili, je prakticky jednou provždy ztracena. To koresponduje s orientací podniku na maximalizaci tržeb jako základního cíle. Nabízejí se různé marketingové koncepce dopravních podniků. Měly by vycházet z toho, že přepravce či cestující dobře zná nabízené služby na přepravním trhu a je si vědom vazby mezi cenou služeb a jejich technickými parametry (kvalitou přepravy). Zvolená marketingová koncepce vytváří rámec pro tvorbu vhodné marketingové strategie. Často jich lze uplatnit i více, podle toho, jakou povahu má daný segment přepravního trhu, resp. nabízená či poptávaná služba. (Eisler, 2005: 123, 124)

### **2.3.4 Destinační management a marketing**

Destinace cestovního ruchu představuje středisko cestovního ruchu, region nebo stát jako cestovní cíl. Často je používán zkrácený termín destinace. Destinace je geografický prostor, který host volí jako cíl účasti na cestovním ruchu. Destinace zahrnuje komplex

služeb pro potřeby cestovního ruchu. Obecně je chápána jako směrování, cíl cesty, místo navštívené účastníkem cestovního ruchu. (Hesková a kol., 2006: 15)

Turistická destinace potřebuje být odpovídajícím způsobem řízena, to znamená, že potřebuje profesionální management, který by ji řídil. S ohledem na skutečnost, že se rozvíjí tržní ekonomika úzce spojená s marketingem, měl by to být marketingově orientovaný management.

Úkolem destinačního managementu je koordinace činností jednotlivých subjektů tak, aby byly naplněny cíle rozvoje cestovního ruchu v destinaci, vybudována a trvale rozvíjena pozitivní image destinace. (Hrabánková, 2002: 49)

Vymezení marketingu destinace (destinačního marketingu) vychází z obecně platných definic marketingu. Marketing destinace stojí podle Seatona a Bennetta na pěti stavebních prvcích: za prvé je to filozofie orientace na zákazníka, za druhé analytické postupy a koncepty nutné k rozvíjení filozofie, za třetí techniky sběru dat, za čtvrté plánovací funkce a okruh strategických rozhodnutí, za páté organizační struktura nutná pro uskutečnění plánu. V teorii marketingu destinace vymezuje Coltman dvě definice marketingu destinace: za prvé marketing destinace jako filozofie řízení, stanovující umístění produktu na trh na základě spotřebitelské poptávky zjištěné výzkumem a předpověďmi s cílem realizace maximálního zisku, a za druhé marketing jako řízený souhrn cílených aktivit vyvažujících cíle destinace s potřebami klientů. (Palatková, 2006: 23, 24).

## **2.4 Druhy dopravy**

Většina autorů rozděluje dopravu z několika hledisek. Nejčastěji je doprava v literatuře dělena z ekonomického hlediska, podle územního rozdělení a podle typu použitého dopravního prostředku.

Z ekonomického hlediska se shodují například Brinke (1999: 9) a Šíp (1997: 3), kteří rozdělují dopravu na nákladní a osobní. Dopravu nákladní dále dělí na dopravu ve sféře výroby (přeprava surovin, výrobků a energie v různých stádiích výrobního procesu), ve sféře oběhu (přeprava hotových výrobků z místa výroby do místa spotřeby) a ve sféře osobní spotřeby (přeprava předmětů osobní potřeby podle potřeb jejich uživatelů).

Dopravou osobní představuje přepravování osob – cestujících, kteří zároveň představují bezprostřední spotřebitele dopravní produkce. Na rozdíl od nákladní dopravy se stává cestující aktivním účastníkem dopravního procesu, který může také ovlivňovat.

Goeldner (2009: 119) dělí dopravu na leteckou, kterou dělí na charterovou, soukromou a pravidelnou. Silniční pak dělí na autobusovou (pravidelná, charterová), automobilovou (soukromá auta, pronajatá), motocyklovou, obytný vůz, karavan, obytný přívěs, stanový obytný přívěs a ostatní. Železniční dopravu rozděluje na soukromou a komerční. Vodní dopravu člení na vnitrozemskou (soukromá, komerční (charterová/pravidelná)) a námořní, jež je dělena stejně jako vnitrozemská. Jako ostatní dopravu pak chápe – pěší, sněžný skútr, kola, koňmi tažené dopravní prostředky, vzdušné, lanové a lyžařské vleky.

Hesková a kol. (2006: 109) člení dopravu podle druhu dopravy (silniční, železniční, letecké, vodní a ostatní dopravy), z teritoriálního hlediska na vnitrostátní a mezinárodní, z hlediska periodicity na pravidelnou a mimořádnou.

Podle Hornerové, Swarbrooka, (2003: 305) existuje velké množství způsobů dopravy a všechny mají z pohledu zákazníka určité silné a slabé stránky. 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.

### **2.4.1 Vodní doprava**

Vodní doprava umožňuje přepravu účastníků cestovního ruchu dopravními prostředky (plavidly) po vodních cestách. Vodní doprava patří mezi nejstarší druhy dopravy používané k přepravě osob. Její význam z hlediska cestovního ruchu je určen zejména existencí vhodných vodních toků a ploch (řek, jezer, moří a oceánů). Nejvíce rozvinutá je proto v přímořských státech. V našich podmínkách má v cestovním ruchu zatím stále okrajový význam.

Vodní doprava se vyznačuje malou přepravní rychlostí a podstatně omezenou

dostupností středisek a oblastí cestovního ruchu, s výjimkou středisek na mořském pobřeží. Proto se často využívá pro rekreační plavby, spojené s možností ubytování a stravování na lodi. Výhodou vodní dopravy je značná přepravní kapacita plavidel především v námořní dopravě. Podle druhu používané dopravní cesty se vodní doprava dělí na **dopravu vnitrozemskou a námořní**, z hlediska periodicity na **pravidelnou a nepravidelnou dopravu**. (Orieška 2010: 94).

Stejně jako existují různé typy pozemní dopravy a jejich vztahy k cestovnímu ruchu, podle Duvala (2007: 119) zkoumání integrace mezi námořní dopravou a cestovním ruchem také odhaluje značné rozdíly a složitosti. Námořní dopravu, jako celek, lze obecně rozdělit mezi přepravu zboží a přepravu osob, která v rámci širší segmentace není zcela odlišná od pozemní a letecké dopravy (v mnoha situacích lidé a zboží dopravu sdílí). Některé ostrovy a souostroví spoléhají na námořní dopravu kvůli dovozu zboží a osob z ostrova na ostrov. Podobně, účastníci cestovního ruchu často využívají různé typy námořní dopravy pro jeden z funkčních důvodů, které jsou přímo integrovány v rámci širšího cestovního ruchu.

## **2.5 Vnitrozemská vodní doprava**

Mirvald (2002: 22) uvádí, že vnitrozemská plavba využívá pro své vodní cesty řeky, jezera, kanalizované vodní toky, průplavy a kanály určené pro speciální účely. Řeky jsou regulovány prohlubováním jejich koryt, koncentrací průtoků do úzkých částí koryta (kynety) a úpravou břehů. Na kanalizovaných tocích se budují přehrady, které vzdouvají vodní hladinu. Plavba se také realizuje na kanálech budovaných pro účely energetické, zavlažovací a odvodňovací.

Dále dodává, že nelze vždy odlišit vodní cesty pro vnitrozemskou plavbu a námořní plavbu. Především vnitrozemské vodní cesty se značnou plavební hloubkou umožňují proplouvat námořním lodím a naopak některá vnitrozemská plavidla mohou vplouvat do moří. Vnitrozemská plavba stejně jako námořní doprava je úsporná ve srovnání se silniční a železniční dopravou a to z hlediska pracovních sil, spotřeby energie a materiálů. Spotřeba paliv ve vnitrozemské plavbě je na stejný přepravní výkon v průměru o 50 % nižší ve srovnání se železniční a téměř pětkrát nižší než v silniční dopravě.

Brinke (1999: 62) si uvědomuje, že vnitrozemská vodní doprava ve světovém dopravním systému nalézá uplatnění především v přepravě hromadných substrátů na střední a velké vzdálenosti, přičemž většina objemu i výkonu se realizuje v hospodářsky vyspělých zemích, v jejichž dopravním systému však mnohdy hraje podřadnou úlohu. Přeprava osob v globálním měřítku je jen okrajovou záležitostí a má určitý význam jen v rozvojových zemích, na něž připadají asi tři čtvrtiny přepravního výkonu všech ekonomicky vyspělých států rozvojových zemí.

Eisler (1998: 139) tvrdí, že pro provoz vnitrozemské vodní dopravy jsou charakteristické tyto skutečnosti:

- omezenost dopravních cest a možnost jejich rozšiřování z důvodů ekologických či vysoké kapitálové náročnosti na investice;
- závislost provozu na počasí, které snižuje zcela nezávisle na požadavcích trhu a vůli řídicích pracovníků využití dopravních prostředků a zvyšuje tím provozní náklady;
- omezení poptávky dané vhodností zboží a požadavky na kvalitu přemístění (zejména rychlost a spolehlivost) ze strany přepravců;
- vhodnost pro přepravu hromadného zboží a zásilek mimořádných rozměrů a hmotnosti.

### **2.5.1 Světová síť vodních vnitrozemských cest**

Podle Brinkeho (1999: 63) je značně nerovnoměrná – na jedné straně existují rozsáhlé oblasti s velmi hustou sítí, na druhé straně oblasti, v nichž cesty téměř nebo zcela chybějí. Celková délka všech vodních vnitrozemských cest se odhaduje na 0,5 mil. km, z toho asi desetinu tvoří cesty umělé (průplavy). Stupeň využití vodních cest je ovlivňován řadou činitelů fyzicko-geografických (dostatek vody, vodní režim, spádové poměry, zamrzání atd.) a ekonomických (především hospodářská vyspělost přilehlých oblastí), z nichž druhé jsou určující. Moderní technika umožňuje zmírnit vliv přírodních podmínek – např. usplavnit některé řeky či jejich části nebo vybudovat umělé vodní cesty; takové projekty se však realizují většinou jen ve vyspělých státech, neboť rozvojové země k nim nemají dostatek investic.

Mirvald (2002: 25, 29) vymezuje následující oblasti výrazné koncentrace vnitrozemské vodní dopravy:

### Západní Evropa

Za kolébkou vodních cest moderního charakteru, které využívaly nastupujícího pokroku techniky, se považuje Británie od 18. století. V současnosti je v Británii 5 systémů vodních cest – řeky Temže, Severn, Mersey, Humber a dále systém ve Skotsku. První staré průplavy jsou v současnosti kulturní a technické památky. Významným evropským prostorem, kde se značně využívají vodní cesty při přepravě nákladů je Francie s Beneluxem. Zdejší vodní cesty jsou mladšího data než britské.

### Střední Evropa

Síť vodních cest tu byla převážně budována až po vzniku železniční sítě na rozdíl od Británie. Transkontinentální osu tvoří systém Rýn – Mohan – Dunaj. Další dopravní systém tvoří průplavy v Porúří, kde se nachází jeden z největších vnitrozemských přístavů v Evropě Duisburg – Ruhrort. Napojení Hamburgu na vnitrozemskou síť obstarává Elbe–Seitenkanal. Vodní cesta řeky Labe je propojena s Odrou. V Polsku je významná oderská vodní cesta propojená s řekou Vislou.

### Rusko

Páteční systém vnitrozemské plavby v Rusku tvoří řeka Volha propojená s Moskevským průplavem, průplavem Volžsko – donským a Kamsko – pečorským. Na Sibiři jsou intenzivně využívány vodní cesty po Obu, Yrtyši, Jeniseji, Léně a Amuru. S výjimkou Amuru je jejich nevýhodou dlouhodobé zamrzání, které se protahuje až na 8 měsíců v roce. Překážkou plavby je také značný spád zejména na horních tocích.

### USA

Vodní cesty v USA mají celkovou délku přes 40 000 km a jsou hlavně soustředěny ve východní části s meridiánovým průběhem. Objem přepravy dosahuje ročně dvě miliardy tun nákladů. Součástí systému vodních cest USA jsou Velká jezera, kde v některých úsecích se plaví námořní lodě a zdejší přístavy patří k největším vnitrozemským přístavům v USA, jako např. Chicago a Detroit. Hlavní osu systému vodních cest tvoří povodí řeky Mississippi, k němuž náleží povodí Ohia, Arkansasu, RedRiveru, Missouri a Kasaii. Časté jsou průplavy vedené souběžně s mořským pobřežím.

## Dálný Východ

Pro přepravu v nejlidnatější zemi světa Číně, má vnitrozemská plavba mimořádný význam, neboť se tu třetina všech nákladů přepravuje po vodě. Vnitrozemská plavba v Číně má světovou špičkovou úroveň srovnatelnou s USA. Obdobně jako v Rusku má mimořádné využití i v osobní dopravě, což není ve světě obvyklé.

## Jižní Amerika

Přestože nejvýznamnější vodní osu tvoří řeka Amazonka, její využití je na nízké úrovni pro mnohé spádové anomálie. Významnější je vnitrozemská plavba na řece Paraná. Dalším problémem při využití vodních cest je nesoulad mezi geoeconomickými centry a sítí vodních cest.

## Afrika

Podstatný podíl na vnitrozemské plavbě Afriky má řeka Kongo, která je však izolována od moře. Dalšími využívanými vodními toky pro dopravu jsou především Nil, Niger, Benue a některá jezera. Další rozšiřování vnitrozemské plavby v Africe brání nízká ekonomická úroveň, rozkolísanost vodních toků a četné přeje i jiné překážky.

### **2.5.2 Pojmy ve vnitrozemské plavbě**

Základní charakteristikou vnitrozemské vodní cesty je **délka splavných toků**, která je součtem splavných úseků, na nichž je možno realizovat dopravu. **Délka splavných vodních cest** zahrnuje délku splavných toků na našem území a délku s nimi bezprostředně souvisejících splavných vodních cest v cizině. **Délka plavebního období** je ta část kalendářního roku, v níž nebyla zastavena plavba z různých důvodů. **Stav plavidel** je celkový evidenční počet plavidel, kterými podnik v daném období disponuje – lodě osobní (traťové, místní, s nosnými křídly, katamarány, vznášedla apod.), motorové nákladní lodě (s vlastním pohonem), remorkéry, čluny (plavidla bez vlastního pohonu). **Lodní park** se dále člení podle způsobu plavby (remorkéry a čluny tlačné nebo vlečné) a podle druhu přepravovaného nákladu. (Eisler 2005: 76, 77).



## 2.6 Vnitrozemská vodní doprava v ČR

Vnitrozemskou vodní dopravou rozumíme dopravu po vnitrozemských vodních cestách. Vnitrozemská vodní doprava se v dopravní soustavě uplatní jako dopravní obor, který:

- a) uspokojí přepravní nároky hospodárně, s nízkou energetickou náročností a s minimálními ekologickými vlivy;
- b) je vhodný pro přepravu substrátů, u kterých není rozhodující rychlost přepravy, tzn. především pro přepravu hromadného sypkého a tekutého zboží, ale i pro přepravu kusových zásilek shromadněných kontejnerizací;
- c) vzhledem k relativně řídké síti vodních cest nenabízí plošnou obsluhu celého území a pro obsluhu všech i drobných zdrojů a cílů přepravních proudů vyžaduje spolupráci jiných dopravních oborů, zejména železniční a silniční dopravy;
- d) má velký význam při zajišťování dopravních vazeb mezi vnitrozemím a námořními přístavy, zejména při přepravě hromadného sypkého zboží;
- e) je mimořádně výhodný a vhodný pro přepravu těžkých a nadrozměrných kusů. (Hospodářská komora ČR, 1996: 101)

Eisler (2005: 8) uvádí, že v ČR tvoří síť vodních cest 303 km splavných vodních toků, a to na Labi v úseku Chvaletice – hranice Německa a na Vltavě v části Slapy – Mělník. Tato síť navazuje na vodní cesty v Evropské unii. Ostatní části splavných toků jsou izolovány a používány jen jako místní, přičemž celková délka těchto úseků je 324 km. V ČR je devět veřejných přístavů a 21 veřejných překladišť a navíc ještě řada překladišť, které jsou ve správě vodních cest. Kapacita vodních cest je dostatečná.

Podle Orišky (2010: 95, 96) se v našich podmínkách uplatňuje jenom vnitrozemská doprava na řekách, jezerech a vodních nádržích, případně na kanálech (Baťův kanál). Splavnými úseky řek naší republiky jsou Labsko-vltavská vodní cesta (hlavně velká, malá a osobní plavba) a Baťův kanál na Moravě, celková délka splavných úseků činí 355 km. Pro osobní plavbu slouží také např. nádrž Lipno, Orlík, Slapy aj. Ostatními vodními cestami jsou řeky (Lužnice, Otava, Sázava), přehradní nádrže (Baška, Brněnská, Hracholusky, Jesenice, Nechanice atd.) a rybníky (Oleksovice, Svět, Velké Dářko). Služby osobní vodní dopravy poskytuje hlavně Česká plavba labská, která

provozuje osobní lodní dopravu na řekách Vltavě a Labi, Evropská vodní doprava Praha, Pražská paroplavební společnost a První všeobecná člunovací společnost, které provozují osobní vodní dopravu v Praze, resp. další firmy, které provozují služby rekreační dopravy zejména na přehradních jezerech. Veřejnou vodní dopravu v České republice upravuje **zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě**, ve znění pozdějších předpisů.

### **2.6.1 Ředitelství vodních cest České republiky**

Dne 1. dubna 1998 bylo rozhodnutím tehdejšího Ministerstva dopravy a spojů ČR zřízeno Ředitelství vodních cest České republiky (dále jen „ŘVC ČR“), organizační složka státu zřízená k zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách. Mezi jeho investiční činnost patří modernizace a výstavba plavebních komor, výstavba přístavů a přístavišť, zdvihání mostů přes řeky, budování povodňové ochrany plavidel a realizace rozvojových záměrů typu výstavby plavebního stupně Děčín, splavnění Vltavy v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou a dalších. ŘVC ČR tak navazuje na tradice prvorepublikového Ředitelství pro stavbu vodních cest. Projekty realizované ŘVC ČR jsou financovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury. (Bukovský, 2010: 26)

### **2.6.2 Státní plavební správa**

Peková, Pilný a Jetmar (2008: 504) uvádí, že Státní plavební správa je státním úřadem v oblasti říční dopravy, kde plní úkoly státní správy a státního dozoru ve vnitrozemské plavbě. Je podřízena Ministerstvu dopravy.

Od října 1995 působí Státní plavební správa jako plavební úřad a plní úkoly státní správy a státního dozoru ve vnitrozemské plavbě s cílem zabezpečit její rozvoj a její bezpečný a plynulý provoz. Mezi hlavní činnosti Státní plavební správy patří posouzení žádostí o stavby na sledovaných vodních cestách a při splnění požadavků stanovených příslušnými předpisy je vydán souhlas k jejich zřízení; schválení zřízení a provozování přístavů; kontroly řádného značení vodních cest plavebními znaky; vydání souhlasu k umístění plavebních znaků na sledovaných vodních cestách; kontroly údržby

plavebních objektů a jejich vybavení v řádném stavu a zajištění stanovených parametrů vodní cesty; kontroly dodržování podmínek technické a provozní způsobilosti u plavidel v provozu, odborné způsobilosti jejich vůdců a členů posádek a úplnost předepsaných listin na plavidlech; dohled na dodržování pravidel plavebního provozu stanovených Řádem plavební bezpečnosti, vůdci plavidel a ostatními účastníky plavebního provozu; dohled na stav vytýčení vodních cest a přístavů signálními plavebními znaky, na stav součástí vodní cesty z hlediska jejich způsobilosti pro bezpečnost plavebního provozu; dohled na dodržování zásad požární prevence na plavidlech; kontroly dodržování povinností provozovatelů plavidel, jež vyplývají ze zákona o vnitrozemské plavbě. (<http://www.spspraha.cz/>)

### **2.6.3 Povodí Vltavy, s. p.**

Povodí Vltavy je státní podnik s cílem zlepšovat možnosti všestranného využívání povrchových a podzemních vod v celém hydrologickém povodí Vltavy tak, aby zůstalo významným místem zdravého životního prostředí a plnohodnotného života lidí.

Na území o celkové rozloze 28 708 km<sup>2</sup> spravuje Povodí Vltavy, státní podnik více než 23 000 km vodních toků, z toho je 5 470 km významných vodních toků, téměř 12 000 km určených drobných vodních toků a dalších téměř 6 500 km neurčených drobných vodních toků. Dále má právo hospodařit se 116 vodními nádržemi, z toho je 31 významných vodních nádrží, 20 plavebními komorami na Vltavské vodní cestě, 47 pohyblivými a 292 pevnými jezy a 19 malými vodními elektrárnami.

Základním posláním státního podniku je výkon funkce správce povodí, správce významných, určených a dalších drobných vodních toků, provoz a údržba vodních děl ve vlastnictví státu, k nimž má právo hospodařit; výkon dalších práv, povinností a svěřených činností; výkon práva hospodařit s nemovitým a movitým určeným majetkem ve vlastnictví státu; nakládání s vodami na vodních dílech, ke kterým má právo hospodařit podle podmínek stanových vodoprávními úřady; zajištění vyjadřovací činnosti k záměrům investorů a vlastníků nemovitostí v povodí; zabezpečení ochrany před povodněmi spadající do povinností správce vodních toků, správce povodí a vlastníka vodních děl; zajišťování odborné pomoci vodoprávními úřadům při rozhodovací činnosti. (<http://www.pvl.cz/profil-statniho-podniku>)

## 2.7 Dopravní politika České republiky

Dopravní politika státu úzce souvisí s jeho geografickou polohou. V současné době se dopravní politika ČR přizpůsobuje podmínkám našeho vstupu do EU. V roce 1994 byl vypracován Ministerstvem dopravy dokument o rozvoji dopravních cest. Hlavním cílem je optimální využití dopravy pro národní ekonomiku včetně sociálních dopadů a vlivu na životní prostředí. Podle tohoto dokumentu dopravní politika ČR musí pro budoucí období splňovat zejména tato kritéria:

- účelné využití zdrojů území; využití komparační výhody geografické polohy státu,
- účelné propojení s evropskou dopravní sítí; zajištění dopravní obsluhy území,
- dodržování kritérií pro zajištění kvality životního prostředí,
- zvyšování bezpečnosti dopravy a její spolehlivosti, aj.

Hlavní úkoly státu v nadcházejícím období při rozvoji dopravy lze formulovat do těchto základních bodů:

- tvorba dopravní politiky ČR odvozené od zásad dopravní politiky EU; budování, údržba a provozování dopravních cest v péči státu,
- odpovědnost za minimalizaci dopadů dopravy na životní prostředí; podpora informačních a řídicích systémů v dopravě,
- odpovědnost za přípravu a realizaci efektivních programů využívání pomoci EU. (Peková, Pilný, Jetmar, 2008: 502, 503).

Pernica (2001: 93) konstatuje, že Evropská dohoda zakládající přidružení ČR k ES ukládá v článku 84 České republice harmonizovat právní předpisy a další dokumenty s předpisy ES. Ty pak o dopravních sítích říkají, že stát je zodpovědný za rozvoj dopravních sítí mezinárodního a celostátního významu. Na druhé straně je podpora státu v Evropské unii omezena tak, aby nenarušovala spravedlivou hospodářskou soutěž.

### **2.7.1 Cíle dopravní politiky ČR v oblasti vnitrozemské vodní dopravy**

Globálním cílem Dopravní politiky ČR pro léta 2005–2013 je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy. Vnitrozemská vodní doprava, vyznačující se oproti ostatním druhům dopravy relativně malými negativními dopady na životní prostředí a vysokou bezpečností provozu, zajišťuje velmi malý podíl na přepravním výkonu v ČR. Dopravní politika ČR si klade za cíl zvýšení přepravního výkonu vnitrozemské vodní dopravy o 100 % do roku 2010 a o 150 % do roku 2015. Jedním z opatření je výstavba a modernizace infrastruktury vnitrozemských vodních cest jako prostředku pro zajištění kvalitní dopravní sítě. Konkrétní projekty tento věcný cíl Dopravní politiky ČR naplňují. (Bukovský, 2010: 24).

### **2.8 Projekt Dokončení vltavské vodní cesty**

Myšlenka na dokončení splavnosti Vltavy pro rekreační plavbu a naplnění tak zákona o vnitrozemské vodní plavbě začala nabývat reálných kontur s příchodem nového tisíciletí.

Příprava a realizace staveb nutných pro provoz na vodních cestách náleží Ředitelství vodních cest České republiky, které je organizační složkou státu, zřízenou Ministerstvem dopravy, dle ust. § 51 odst 1., zák. č. 219/2000 Sb.

Prvním a zásadním krokem pro budoucí využití vltavské vodní cesty se stal projekt na splavnění Horní Vltavy, který předložilo Ředitelství vodních cest ČR. Počítá s realizací konkrétních staveb, které umožní rekreační plavbu v 33 km dlouhém úseku mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou. Jihočeská Vltava se tak plavebně napojí na nádrž vodního díla Orlík a tím zároveň výrazně rozšíří turistický potenciál celého území v okolí přehradního jezera a řeky až do Českých Budějovic.

Dokončení vltavské vodní cesty dle zákona č. 114/1995 Sb. se stalo tématem dalšího projektu, který zpracoval Jihočeský kraj. V souladu s jeho cílem se kraj, coby samosprávný orgán, ujal kooperační a koordinační úlohy při dokončování Vltavské vodní cesty v souladu s § 3 odst. 4 písmeno b) bod 2. Zákona č.114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě tak, aby dobudování této vodní cesty ze strany státu, resp. jím

zřízené organizace Ředitelství vodních cest ČR, bylo v souladu s dalšími koncepčními záměry a projekty na území Jihočeského kraje. Jednalo se o zakotvení vltavské vodní cesty do Koncepce dopravní infrastruktury Jihočeského kraje a především do Územního plánu Velkého územního celku Jihočeského kraje.

(<http://www.c-budejovice.cz/cz/rozvoj-mesta/mesto-a-voda/stranky/projekt-vltavska-vodni-cesta.aspx>)

Projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice - Týn nad Vltavou byl z maximálního možného podílu financován z fondů Evropské unie, tj. 85 %. Zbylá částka tvořící 15 % celkové sumy byla uhrazena ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

## **2.9 Státní fond dopravní infrastruktury**

Účelem fondu je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic, dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských dopravních cest. Státní fond dopravní infrastruktury má vlastní rozpočet, který schvaluje Poslanecká sněmovna. Vrcholná instituce se samostatnou rozpočtovou kapitolou ve státním rozpočtu je Ministerstvo dopravy. Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) je zřízen zákonem 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. 7. 2000. (Peková, Pilný, Jetmar: 2008, 503)

Kromě vlastního financování výstavby a údržby Fond dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu. Mezi příjmy Fondu patří i převody výnosů silniční daně, převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv a převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic. Tímto způsobem je zajištěno, že část výnosů, které doprava produkuje, se do dopravy vrací. Příspěvky Evropské komise, poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů, poplynou rovněž do SFDI. (<http://www.sfdi.cz/>)

## **2.10 Strukturální a regionální politika EU**

Eisler (1998: 25) uvažuje, že aby infrastruktura pomáhala účinně ekonomickému a sociálnímu rozvoji, musí být budována v předstihu. Převážně jde o oblast státních

investic, neboť kapitálové vklady do infrastruktury jsou značné, zisky relativně malé a návratnost vložených prostředků pomalá. To je obvyklé pro soukromý sektor málo přitažlivé a často také nad jeho kapitálové síly a možnosti

V dnešní době se využívá fondů Evropské unie.

Evropská unie a její členské státy překonávají období ekonomických otřesů, které vyplývají z globálního propojení ekonomik. Z uvedeného důvodu se EU v dalším období zaobírala otázkami strategického významu velmi intenzivně. Cílem politiky EU je navrhnout možnosti a prostředky, jako dosáhnout oživení ekonomiky, vytvořit podmínky na zaměstnanost a v konečném důsledku zvýšit životní úroveň obyvatelstva EU. (Novacká, 2010: 60)

Regionální politika Evropské unie, nazývaná též politika hospodářské a sociální soudržnosti (HSS), je odrazem principu solidarity uvnitř Evropské unie, kdy bohatší státy přispívají na rozvoj chudších států a regionů, aby se zvýšila kvalita života obyvatel celé Evropské unie.

Dle evropských nařízení má politika HSS za úkol podporovat harmonický a udržitelný rozvoj ekonomických činností, vysokou úroveň zaměstnanosti, ochranu a zlepšování životního prostředí na území EU. Třetí pilíř HSS představuje teritoriální koheze, tedy podpora územní provázanosti a soudržnosti Unie. Významná role v této souvislosti patří také přeshraniční, nadnárodní a meziregionální spolupráci. V souladu se třetí a čtvrtou kohezní zprávou Evropské komise se regionální politika orientuje na realizaci lisabonské strategie. Prosazují se proto především inovace podporující udržitelný růst, konkurenceschopnost a zaměstnanost při naplňování ambicí změnit Evropu v ještě přitažlivější místo pro investice a práci. (<http://www.strukturalni-fondy.cz>)

V souladu se svými principy, zejména s principem solidarity, EU formulovala regionální a strukturální politiku, která by prostřednictvím nově vytvořeného systému nástrojů a finančních zdrojů umožnila postupně snižovat rozdíly mezi hospodářskou a sociální úrovní regionů v Evropě. Vzhledem k tomu, že tyto nerovnosti s průvodními jevy, zejména s vysokou nezaměstnaností a nízkou příjmovou úrovní, vznikají v důsledku nevhodných hospodářských a sociálních struktur, bylo nezbytné přistoupit k postupnému vyrovnávání těchto rozdílů především cestou nápravy nevyhovujících struktur v průmyslu, v zemědělství a službách. S tímto záměrem došlo k rozvoji

hospodářské a sociální soudržnosti, která realizuje regionální a strukturální politiku prostřednictvím strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a dalších, zejména Fondu pro zemědělství a venkov. Významnou pomocí po vstupu ČR do EU je využití strukturálních fondů, zejména u těch regionů, které disponují slabším rozvojovým potenciálem, ale zároveň mají předpoklady pro efektivní využití vložených prostředků. Půjde o regiony s probíhající ekonomickou a sociální přestavbou, u kterých se sociálně-ekonomické změny neobejdou bez výrazných podpor z evropských fondů a iniciativ.

S počátkem programového období 2007 – 2013 jsou spojeny nové zásady strukturální politiky soudržnosti, a to s větším propojením jak na ostatní evropské politiky a integrované směry, tak na národní politiky. Využívání podpor z fondů EU v souladu s politikou soudržnosti bude podřízeno většímu množství kontrol a auditů a vystaveno méně zásahům ze strany Evropské komise do procesu jejich realizace. Rozhodujícím kritériem úspěšnosti tohoto procesu budou konkrétní přínosy pro jednotlivé členské země EU. (Boháčková, Hrabánková, 2009: 1, 2, 3)

### **2.10.1 Financování cestovního ruchu z fondů Evropské unie**

Financování rozvoje cestovního ruchu vychází ze systému, který Evropská unie přijala už v minulosti a konkretizuje ho v každém programovacím období v souladu s rozpočtovou politikou. Interdisciplinární charakter cestovního ruchu umožňuje čerpat finanční prostředky z více fondů EU.

Každá členská krajina před začátkem programovacího období si na základě národního rozvojového plánu stanovuje *Národní strategický referenční rámec*, který předkládá Evropské unii. Soubor těchto strategických dokumentů členských zemí EU je podkladem na přípravu programování fondů, jejich nastavení z obsahového a hodnotového aspektu. Využití evropských fondů v každé členské krajině je determinované ne jenom výškou alokace finančních zdrojů. Záleží na rozhodnutí členského státu EU, jaké parametry stanoví v jednotlivých operačních programech a do jaké míry vytvoří možnosti a rozsah financování resp. spolufinancování pro cestovní ruch. (Novácká, 2010: 77-79)



### **2.10.2 Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF)**

Nařízení o Evropském fondu regionálního rozvoje určuje jeho úlohu a oblast působnosti, do níž patří podpora veřejných a soukromých investic na pomoc odstranění rozdílů mezi regiony v celé Unii. ERDF byl založen v roce 1972, fungovat začal od roku 1975 a od roku 1988 je integrován do regionální politiky EU. Jeho význam se tak neustále zvyšuje. Úkoly ERDF vyplývají jednak přímo ze zakládajících smluv v jejich jednotlivých úpravách (speciální ustanovení o ERDF), jednak z úkolů strukturálních fondů.

ERDF v současné době podporuje především projekty soustředěné na regionální rozvoj, hospodářské změny, větší konkurenceschopnost a územní spolupráci v rámci EU. Mezi priority pro financování tak patří výzkum, inovace, ochrana životního prostředí a prevence rizik, důležitou úlohu mají i nadále investice do infrastruktury, a to zejména v nejméně rozvinutých regionech. Účinné a efektivní provádění opatření podporovaných ERDF závisí na řádné správě věcí veřejných a partnerství mezi všemi příslušnými územními a socioekonomickými partnery, zejména regionálními a místními orgány, a se všemi dalšími vhodnými subjekty během různých fází provádění operačních programů. (Marek, Kantor, 2009: 29)

Novacká (2010: 80) definuje ERDF jako fond, který je zaměřený na rozvoj nejméně rozvinutých regionů EU. Financuje infrastrukturu, investice do tvorby pracovních příležitostí, místní rozvojové projekty a pomoc mikropodnikům, malým a středním podnikům.

### **2.10.3 Operační program doprava (OPD)**

Operační program Doprava je určen pro realizaci dopravních aspektů hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. Jeho globálním cílem je zlepšení dostupnosti dopravou. Specifické cíle zahrnují:

- Zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T (Trans-European Transport Networks);
- Zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T;
- Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T;
- Zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T;

- Zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systému řízení silniční dopravy v hl. m. Praze;
- **Zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy.**

Jeho prioritními osami potom jsou:

- Modernizace železniční dopravy na síti TEN-T;
- Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T;
- Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T;
- Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T;
- Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v Praze;
- **Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy;**
- Technická pomoc OP Doprava. (Marek, Kantor, 2009: 39)

## **3. Metodika**

### **3.1 Metodika a techniky**

Při psaní diplomové práce byl zvolen následující postup:

#### **3.1.1 Analytická část**

Před vypracováním diplomové práce proběhlo studium odborné literatury, které bylo nutné k získání teoretických východisek a ke zpracování literární rešerše. Studium bylo zaměřeno na oblast cestovního ruchu, dopravy, především na vnitrozemskou vodní dopravu a financování cestovního ruchu a dopravy.

V analytické části je provedena situační analýza, která je v první části zaměřena na České Budějovice, jakožto hlavní zdrojovou oblast pro návštěvníky plavby. Dále atraktivita v okolí celé délky plavby a město Hluboká nad Vltavou.

Analýze je podroben také samotný projekt Dokončení vltavské vodní cesty. Důraz je kladen na první úsek mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou, problematika jeho financování a využití pro cestovní ruch. Dále je řešena budoucnost jak prvního úseku, tak celého projektu v podobě dobudování zbylých dvou úseků mezi Hlubokou nad Vltavou a Týnem nad Vltavou. Pozornost je věnována také projektu Město a voda, který na projekt navazuje a jeho dokončení by výrazně zvýšilo atraktivitu celé myšlenky splavnění Vltavy v jižních Čechách.

Nedílnou součástí analytické části je realizace terénního šetření za účelem identifikace současného stavu cestovního ruchu v oblasti a dalších možností jeho rozvoje. Pro účely diplomové práce byly realizovány řízené rozhovory s osobami zainteresovanými v projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou a s odborníky v oblasti cestovního ruchu. Dále bylo realizováno dotazníkové šetření, jehož respondenty byly návštěvníci výletních lodí na pravidelné lince.

#### **3.1.2 Syntetická část**

Na základě poznatků z analytické části, včetně dat získaných z terénního šetření, byly vyhodnoceny výsledky. Výstupem je zhodnocení projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou a jeho přínosu pro cestovní ruch. Dále jsou v této části vyhodnoceny hypotézy.

### **3.1.3 Aplikační část**

Na základě zjištěných informací a skutečností byly vypracovány návrhy opatření, které by vedly ke zlepšení nynější situace. Zároveň byl vytvořen projekt s cílem lepšího využití vltavské vodní cesty pro cestovní ruch.

## **3.2 Hypotézy**

Hypotéza je tvrzení o dvou nebo více proměnných, které může být testováno za použití empirických dat. Na počátku poznání stojí domněnka, kterou hypotéza rozpracovává. Hypotézu nelze nikdy dokázat, pouze potvrdit či vyvrátit.

V diplomové práci byly stanoveny následující hypotézy:

- 1) Splavnění Vltavy v úseku České Budějovice - Hluboká nad Vltavou přineslo vyšší příjmy provozovatelům podniků cestovního ruchu (ubytovací a stravovací zařízení) v Hluboké nad Vltavou.
- 2) Dotace z Operačního programu Doprava, čerpaná pro financování projektu, byla využita účelně a neměla vliv na dotace čerpané na ostatní druhy dopravy.
- 3) Neexistuje ucelená marketingová strategie podporující projekt splavnění Vltavy v jižních Čechách.

## 4. Situační analýza

Výběr vhodného úseku výletní plavby po vnitrozemských vodních cestách je klíčový. Proto je nutné zanalyzovat všechny oblasti, kterými plavba prochází, tzn., kde probíhá nalodění, atraktivita lemuující vodní tok, případné zastávky a cílovou či otočnou stanici. V projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou je již zprovozněn první úsek z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou. Je tedy nutné zanalyzovat České Budějovice jako hlavní cíl návštěvníků cestovního ruchu, z kterých se budou pravděpodobně z velké části skládat také návštěvníci na výletní lodi. Dále je potřeba zanalyzovat prostředí úzce blízké řece Vltava v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou a konečně město Hluboká nad Vltavou. Dále bude předmětem analýzy druhý úsek mezi Hlubokou nad Vltavou a Vodním dílem Hněvkovice, který je již dokončen a jeho provoz se spustí 4. května 2013.

### 4.1 České Budějovice

České Budějovice jsou největším jihočeským městem (téměř 100 000 obyvatel) ležící na soutoku Vltavy a Malše 150 km jižně od Prahy. Sídlí v něm krajské úřady a je největším průmyslovým a komunikačním centrem jižních Čech. Město leží v rovinném terénu Českobudějovické pánve, pouze východní předměstí šplhají na pozvolný svah Lišovského prahu. (Chromý, 2003: 25).

Přesný počet obyvatel Českých Budějovic byl k 1. lednu 2013 93467, město leží v nadmořské výšce 381 m a katastrální výměru má 55,56 km<sup>2</sup>.

#### 4.1.1 Geografické vymezení Českých Budějovic

České Budějovice jsou statutárním městem Jihočeského kraje a jsou součástí turistického regionu a turistické oblasti Jižní Čechy. České Budějovice jsou též okresem Jihočeského kraje s celkovým počtem 109 obcí.

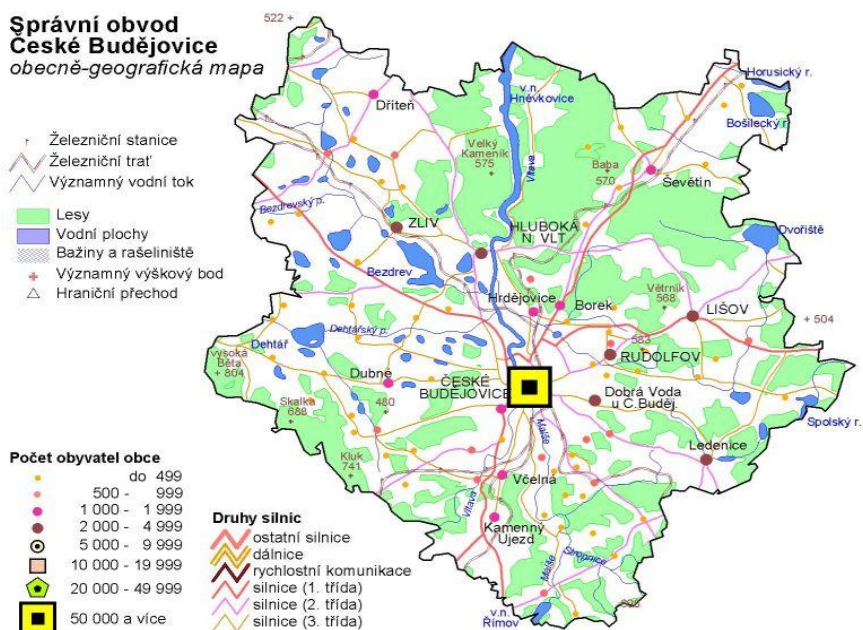
Mapa 1: Jihočeský kraj



Zdroj: <http://www.ceske-budejovice-jihocesky-kraj.cz/mapa/>

Mapa 2: Geografická mapa správního obvodu ORP České Budějovice

**Správní obvod České Budějovice**  
obecně-geografická mapa



Zdroj: [http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/orp\\_ceske\\_budejovice](http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/orp_ceske_budejovice)

### **4.1.2 Historie města**

České Budějovice byly založeny r. 1265 českým králem Přemyslem Otakarem II. na soutoku řek Vltavy a Malše. Díky panovníkově přízni a výhodné poloze na dálkových obchodních cestách se rychle hospodářsky rozmáhaly. Brzy se staly obchodním a řemeslným centrem celého kraje.

Největšího rozkvětu bylo dosaženo v 16. století, především vlivem rozsáhlé těžby stříbra v okolních dolech a zisků plynoucích do městské pokladny z vaření piva, rybníčního hospodaření či obchodu se solí. Stavba koněspřežní železnice, první na evropském kontinentě, vedoucí po trase České Budějovice – Linec v 19. století, podnítila rozvoj obchodu a průmyslu.

Události 20. století (rozpad Rakouska-Uherska a vyhlášení nezávislosti v roce 1918, dvě světové války, čtyřicet let komunismu) znamenaly pro České Budějovice dlouhé období stagnace. Nový dech však město nabralo po roce 1989 a dnes jsou České Budějovice moderní a rozvíjející se hospodářskou i kulturní metropolí jižních Čech.

V období po změně režimu se výrazně zvedl cestovní ruch. S tím souvisel rozvoj ubytovacích zařízení a zvýšení počtu restauračních zařízení. V Českých Budějovicích především dominují návštěvníci z německy mluvících zemí. Pro snazší dopravu po městě se vytvořily nové cyklostezky vedoucí jižním a severním směrem.

### **4.1.3 Atraktivita cestovního ruchu**

#### Náměstí Přemysla Otakara II.

Klenotem Českých Budějovic je jejich historické jádro s množstvím cenných církevních i světových staveb, s gotickými, renesančními a hlavně pak barokními domy, s unikátně zachovaným podloubím podél uličce České, Plachého, Kněžské, Dr. Stejskala i kolem celého náměstí.

Ve středu náměstí se nachází barokní Samsonova kašna z 18. století se sochou Samsona zápasícího se lvem. Nedaleko kašny je v dlažbě zasazen tzv. bludný kámen, na jehož místě stávala ve středověku šibenice.

### Historická radnice

Nejnápadnějším objektem je budova barokní radnice na náměstí Přemysla Otakara II. postavená mezi lety 1727 - 1730 podle plánů schwarzenberského knížecího stavitele Martinelluha na místě starší renesanční radnice a dvou sousedních domů.

### Černá věž

Nepřehlédnutelná dominanta města byla se svými 72 metry do nedávné doby nejvyšší stavbou ve městě. V minulosti sloužila jako zvonice a hláska. Z jejího ochozu je nádherný výhled na celé město a nejbližší okolí. V těsném sousedství se nachází barokní chrám sv. Mikuláše ze 17. století.

### Dlouhý most

150 m proti proudu od Lannovy loděnice se nachází architektonicky zajímavá stavba, Dlouhý most. Je hlavní mostní komunikací Českých Budějovic. Na protějším břehu, přímo pod mostem začíná 11 km dlouhá cyklistická stezka do Hluboké nad Vltavou. Za dlouhým mostem je vidět Jiráskův jez, postavený v roce 1932.

Dalšími důležitými místy jsou Piaristické náměstí či Panská ulice. Ve městě se nachází Jihočeské muzeum, Muzeum koněspřežky, Jihočeské motocyklové muzeum, Budvar muzeum České Budějovice a Muzeum energetiky. Významné je též bývalé hornické městečko Rudolfov s naučnou stezkou v okolí a obec Dobrá Voda s barokním kostelem Panny Marie Bolestné.

Turistické atraktivitě města odpovídá velké množství hotelů a penzionů. Znamý Grandhotel Zvon stojí přímo na náměstí. Severně od centra se tyčí Hotel Clarion.

Mezi technické památky se dá zařadit Dlouhý most, tužkárna KOH-I-NOOR HARDTMUTH nebo vodárenská věž. Přírodními atraktivitami jsou park Stromovka, Vrbenské rybníky nebo Tůň u Špačků.

#### **4.1.4 Cestovní ruch v oblasti**

České Budějovice jsou nepochybně významným českým městem s historickým odkazem. V oblasti nabídky disponují České Budějovice několika významnými historickými objekty, ale přesto poněkud zaostávají za dalšími jihočeskými památkami, jako je zámek v Českém Krumlově nebo Hluboká nad Vltavou. Naproti tomu je



v Českých Budějovicích dobrá struktura ubytovacích kapacit, což činí z města mimo jiné vynikající zázemí pro návštěvníky výletních cílů na Českobudějovicku, ale i jinde v jižních Čechách. Jako jednu ze stěžejních oblastí pro rozvoj cestovního ruchu lze považovat oblast kultury, resp. kulturní akce. S tím souvisí také aktivity několika soukromých subjektů, které se odehrávají v oblasti tvorby kulturně-zábavních programů. Ty jsou pro České Budějovice spolu s kulturními událostmi ideálním nástrojem turistického incommingu. Důležitou roli hraje v případě Českých Budějovic také gastroturistika, především ve spojení s Budvarem, a tradice výstavnictví.

České Budějovice mohou podle některých expertů velmi dobře těžit z centrální polohy v rámci kraje (eventuálně turistického regionu), a také z dostupnosti zajímavých míst ve svém okolí.

Destinace České Budějovice má centrální polohu vzhledem k turistickému regionu Jižní Čechy, a spolu s celým regionem se jedná o dobře zavedenou značku. Město je relativně dobře dostupné z Prahy a je blízko k Rakousku a Německu, je zde dostatek kvalitních ubytovacích kapacit a oproti Praze příznivější ceny.

České Budějovice se na druhou stranu potýkají s celou řadou nedostatků, které pramení především z nevyjasněné pozice a nedostatečně vyhodnocených možností v oblasti cestovního ruchu. Ve městě a nejužším okolí chybí značka UNESCO nebo hrad. Dále se jedná o nedostatečné označení historických budov, nekvalitní informovanost turistů o nabídce nebo nedostatečnou spolupráci s cestovními agenturami. Dalším problémem může být i velké náměstí, které není vždy vhodné k praktikování všech aktivit cestovního ruchu

Vzhledem ke specifikám nabídky Českých Budějovic a silné vnitřní konkurenci uvnitř turistického regionu, by se měly České Budějovice stát skutečným centrem turistického regionu, formálním i neformálním leaderem a zázemím pro turisty i profesionály v sektoru cestovního ruchu. Cestovní ruch město podporuje především projekty, které skýtají potenciál rozvoje podnikatelských a pracovních příležitostí (např. Město a voda).

## 4.2 Vltava v jižních Čechách

Řeka Vltava byla odedávna využívána k přepravě nákladů i osob. Je historickou vodní cestou, která měla pro českou zemi, ale i samotné České Budějovice velký význam. V zákoně o vnitrozemské plavbě 114/1995 Sb. je i v současnosti zařazena mezi využívané vodní cesty.

Vodohospodářský zákon nařizující splavnění Vltavy z Mělníka do Českých Budějovic vznikl již v roce 1901. Plavba na Vltavě není v současnosti možná v celé délce původně plánované vodní cesty, protože provoz lodí přerušují některá vodní díla. K tomuto přerušení došlo za minulého režimu, kdy dokončení plavebních zařízení nemělo ze strategických důvodů podporu. K navrácení splavnosti vede jasná cesta, která v současné době není už moc dlouhá. Vrátit Vltavě její historický význam a umožnit její opětovné splavnění si klade za cíl projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou. Po dokončení tohoto projektu bude Vltava splavněna od Českých Budějovic až do Prahy a tím v podstatě napojena na síť evropských vnitrozemských vodních cest.

Dnes je v plném proudu vyhlídková plavba ve směru České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, tedy úsek I v projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou. Výchozím bodem plavby výletní lodi je Lannova loděnice v Českých Budějovicích, která slouží jako přístaviště. Zakotvit zde mohou jak lodě určené pro pravidelnou osobní dopravu, tak i soukromá plavidla. Lodě zde mohou stát zdarma, avšak nikoliv neomezeně dlouho. K otáčení lodí slouží obratiště pod Jiráskovým mostem.

Návštěvníkům se v průběhu plavby nabízí jiným způsobem nedostupné pohledy na České Budějovice z hladiny Vltavy, dále po proudu řeky jsou k vidění krásy jihočeské přírody, tichá zákoutí nebo nízké mosty. Mnoho návštěvníků jen využívá tiché relaxace za klidné projížďky městem bez semaforů a dopravních komplikací. Zajímavostí je také projížďka plavební komorou v Českém Vrbném a vrcholem plavby je výhled na zámek Hluboká.

### 4.3 Hluboká nad Vltavou

Město Hluboká nad Vltavou leží na obou březích řeky Vltavy. Jeho historie je spjata s královským hradem Hluboká, založeným spolu s nedalekými Českými Budějovicemi v polovině 13. století králem Přemyslem Otakarem II.

Jednoznačně nejvýznamnější turistickou atraktivitou je zámek Hluboká, který je jedním nejvyhledávanějších turistických cílů v České republice. Od roku 1661 do r. 1947 byl zámek v držení rodu Schwarzenbergů, kteří jej v letech 1839 -1871 přestavěli do dnešní podoby v duchu romantické novogotiky podle vzoru anglického Windsoru. V zámku je soustředěn bohatý interiér s cenným nábytkem, jedinečné řezbářské práce, množství obrazů, vzácných goblénů, uměleckého skla a porcelánu.

Okolo zámku se rozkládá rozsáhlý anglický zámecký park s mnoha vzácnými dřevinami, ze kterého jsou krásné výhledy na blízké České Budějovice, Novohradské hory a Šumavu. Park přechází v parkovitě upravenou po staletí cíleně utvářenou hospodářskou krajinu s rybníky (Bezdrv, Munický, Naděje, Zvolenov, Poříčský) a stromořadími staletých dubů s kočárovými cestami, rozlehlými oborami a bažantnicemi.

V současnosti je Hluboká nad Vltavou rychle se rozvíjejícím městem, podporující místní podnikatelské aktivity se širokou nabídkou kulturních, sportovních, relaxačních a gastronomických příležitostí. Hluboká nad Vltavou nabízí zázemí, které uspokojí každého návštěvníka - hotely, pensiony, kempy, chaty, ubytování v soukromí, 40 restaurací, letní plovárna s tobogánem, krytý bazén se saunou, moderní 3D kino, otevřené i kryté tenisové kurty, zimní stadion, baseballový areál, jízdárna, golfové hřiště, adrenalinový park, dětský areál, Adventure minigolf, fitness, hustá síť cyklotras v okolí a cyklostezka do Českých Budějovic, vodní doprava, pěší a naučné stezky, vodní lyžování, blízké letiště Hosín.

## 4.4 Etapa I, České Budějovice – Hluboká nad Vltavou

Projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou počítá se splavněním Vltavy na celkem 33 km od krajského města až do Týna nad Vltavou. Nositelem projektu je Ředitelství vodních cest České republiky. Projekt vychází z toho, že rekreační plavba na dopravně významných vodních cestách je důležitým ekonomickým a volnočasovým fenoménem v Evropě. Horní Vltava v úseku od Třebenic (Slapy) do Českých Budějovic je ideálním prostorem pro rozvoj rekreační plavby, navíc je podle Zákona č.114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě zařazena mezi využívané dopravně významné vodní cesty s parametry I. třídy dle mezinárodní klasifikace vodních cest. Cílem projektu je tedy obnovit splavnost Vltavy v úseku mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou pro rekreační plavbu a navázat tak na splavňování Vltavy v minulosti.

Úsek České Budějovice - Hluboká nad Vltavou o délce téměř 9 km je první částí projektu. Cílem projektu je spojit dvě turistická centra Jihočeského kraje po vodě a umožnit tak rozvoj další oblasti dopravy – rekreační plavby po řece. Součástí projektu je také vybudování základní infrastruktury pro rekreační plavbu.

**Tabulka 1: Shrnutí údajů o první etapě projektu**

Základní údaje o projektu	
Lokalita	Jihočeský kraj, řeka Vltava, řkm 239,61 - 229,04
Realizace	2008 - 2011
Financování	85 % z Evropského fondu pro regionální rozvoj 15 % ze státního fondu dopravní infrastruktury
Investor	Ředitelství vodních cest České republiky
Provozovatel	Povodí Vltavy, s.p.
Dodavatel prací	HOCHTIEF CZ, a.s.

Zdroj: vlastní zpracování

Projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím Operačního programu Doprava, oblast podpory 6.2 Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T

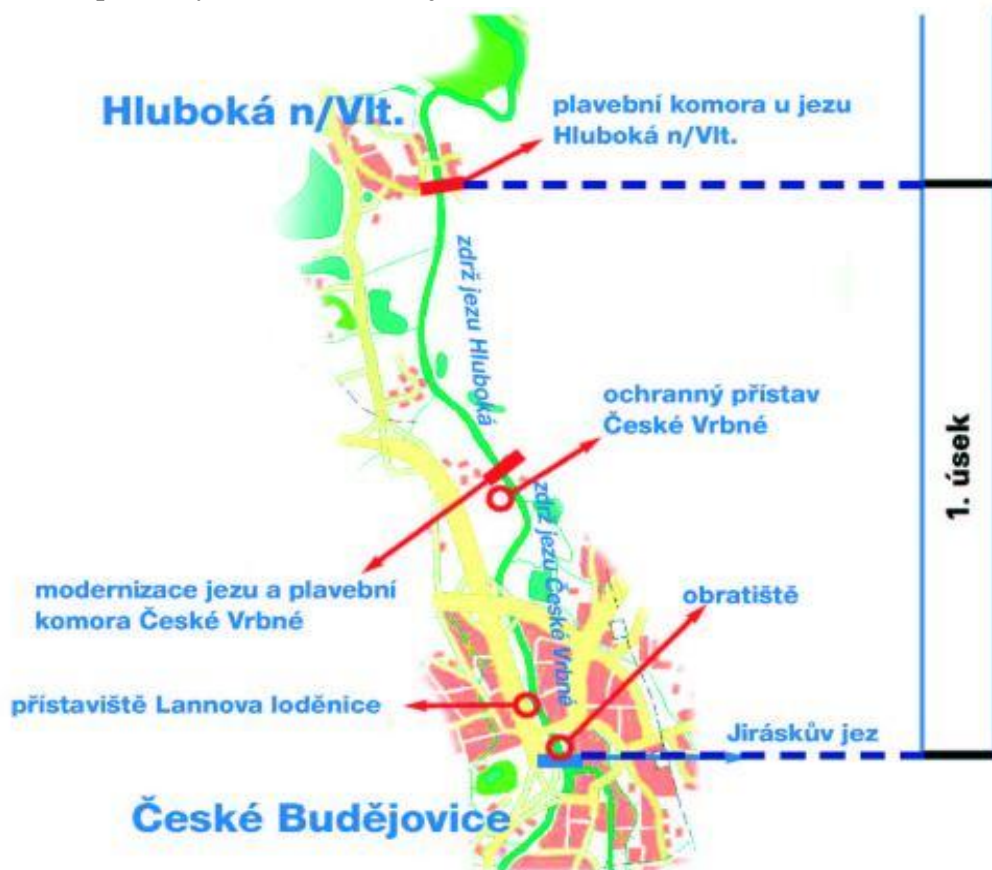
Pro plavební dráhu v úseku Vltavy, který začíná pod Jiráskovým jezem v Českých Budějovicích a končí nad jezem Hluboká nad Vltavou, byly v rámci projektu provedeny stavební úpravy s těmito parametry:

- Plavební hloubka – 1,6 m (marže 0,3 m).
- Šířka plavební dráhy – 20 m.
- Poloměr oblouku – 400 m.

Projekt I. úseku tvoří soubor na sebe navazujících staveb:

- Zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdrži jezu České Vrbné včetně obratiště.
- Koncové přístaviště Lannova loděnice délky 60 m.
- Modernizace jezu České Vrbné osazením dvou klapek o hrazené výšce 3,0 m.
- Ochranný přístav České Vrbné pro 23 malých plavidel a min. 2 osobní lodě.
- Plavební komora České Vrbné o spádu až 7 m.
- Zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdrži jezu Hluboká nad Vltavou prohrábkou dna v délce 4000 m.

Obrázek 1: Splavněný úsek České Budějovice – Hluboká nad Vltavou



Zdroj: <http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/projekty-opd/i.-usek-dokonceni-vltavske-vodni-cesty-v-useku-ceske-budejovice-hluboka-nad-vltavou>

#### Zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdrži jezu České Vrbné včetně obratiště

Požadované hloubky 1,6 metrů bylo dosaženo prohrábkou dna a vybudováním obratiště o průměru 50 m pod Jiráskovým jezem v Českých Budějovicích. Vzniklá úprava řečiště umožňuje otáčení lodí o délce až 43 metry. Zahloubení dna si vyžádalo zajištění stabilizace vývaru stávajícího jezu a vorové propusti.

#### Koncové přístaviště Lannova loděnice délky 60 m

Přístaviště v prostoru bývalé Lannovy loděnice pod Dlouhým mostem v Českých Budějovicích o délce 60 metrů je určeno pro krátkodobé stání osobních lodí a malých plavidel. Téměř v centru města poskytne cestujícím bezpečný nástup a výstup. Plovoucí molo je k pilířům připevněno tak, aby vydrželo i stoletou vodu.

#### Modernizace jezu České Vrbné osazením dvou klapek o hrazené výšce 3,0 m

Smyslem stavebních úprav jezu, který sloužil od roku 1968 především jako stabilizační stupeň koryta s energetickým využitím spádu ve vodní elektrárně, bylo především zajistit udržování plavební hladiny bez rozsáhlých úprav ve zdrži. Zároveň se zlepšil manévrovací prostor pro správu řeky při zimním režimu i při povodňových situacích.

Realizace I. úseku projektu byla zahájena v září roku 2008. Většina dílčích staveb byla dle plánu dokončena v roce 2010, kdy si splavněnou Vltavu vyzkoušeli pasažéři rekreačních plavidel při zkušebním provozu. Výjimku tvoří ochranný přístav v Českém Vrbném, kde z objektivních důvodů musel být termín dokončení posunut do března 2011.

#### **4.4.1 Přístav České Vrbné**

Velký potenciál pro cestovní ruch má přístav v Českém Vrbném. Ten byl vybudován jako komplexní areál určený pro sportovní i osobní plavbu. Tzv. marina v Českém Vrbném využívá existenci už fungující umělé slalomové a vodní tratě ve vodáckém Centru Lídy Polesné, k němuž se přirozeně přimyká přístaviště i s potřebným sociálním i technickým zázemím. Ochranný přístav umožňuje kotevní stání pro maximálně 23 malých plavidel a 2 velké lodě. Přístav je koncipován jako trojúhelníkový bazén, uzavřený za ochrannou hrází s vjezdem, hrazeným pro případ velké vody vzpěrnými vraty. V přístavu tak jsou lodě dostatečně chráněny před případnými povodněmi.

Sportovní podniky pořádané na oblíbené slalomové dráze mohou být vítanou záležitostí pro zakotvení lodí právě na tomto místě. Stejně tak se nabízí možnost přerušit plavbu, pohodlně zakotvit loď a využít kvalitní cyklostezky k návštěvě okolních měst, ať už to budou České Budějovice či Hluboká nad Vltavou. Na nové kotviště s doprovodnou infrastrukturou naváže i nové řešení dopravní obslužnosti celého areálu.

Vjezd do mariny je situován proti proudu řeky nad vtokovým objektem do kanálu vodní slalomové dráhy. Přemostění vjezdu do bazénu je řešeno mostem s pojezdovou výškou pro plavidla 5,25 metru. Plocha bazénu je cca 0,46 ha, hloubka pak 2 metry. Plavidla se mohou přímo v přístavu napojit na rozvody pitné vody a elektrické energie. K nezbytnému zázemí přístavu patří i restaurace a čerpací stanice pohonných hmot.

Navrženým přemostěním vjezdu do mariny se ochranný přístav České Vrbné stal dosud jediným místem v rámci České republiky, vybaveným sklopným mostem. Toto řešení umožňuje běžný provoz na místní obslužné komunikaci a při zdvižení mostu i bezproblémový vjezd vyšších plavidel do přístavu. Areál Centrum Lídy Polesné, bude sloužit jako zázemí mariny pro další sportovní vyžití, jako je například jízda na divoké vodě, rafting, či divácky atraktivní sledování závodů na divoké vodě.

#### **4.4.2 Protipovodňová opatření**

Nezbytnost zvýšené ochrany města České Budějovice před povodněmi prokázaly události roku 2002. Povodeň, která se dostavila ve dvou na sebe navazujících vlnách, překonala všechny dosavadní představy o možném rozsahu a následcích přírodního živlu.

Práce na protipovodňové ochraně města, jejichž investorem je Povodí Vltavy, s.p., byly zahájeny v srpnu 2008. V úseku řeky od Dlouhého mostu po jez v Českém Vrbném byly práce ukončeny v druhé polovině roku 2009. Na protipovodňovou prohrádku dna navázala stavba obratiště lodí pod Jiráskovým jezem v rámci I. etapy projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou, jehož investorem je Ředitelství vodních cest České republiky.

Sjednocením realizačních termínů staveb obou investorů se podařilo minimalizovat čas, po který omezovaly běžný provoz v okolí řeky. Prohloubením vltavského koryta v rámci protipovodňových opatření v úseku od Dlouhého mostu po Nový most byly

navíc dosaženy i nezbytné parametry pro rekreační plavbu, což je v zájmu projektu na splavnění Vltavy i projektu Město a voda statutárního města České Budějovice.

#### **4.4.3 Město a voda**

Dosažení splavnosti Vltavy zároveň vytváří základní předpoklad pro naplnění záměrů rozvojového projektu „Město a voda“ statutárního města České Budějovice.

Rozvojový projekt statutárního města České Budějovice, který nese název Město a voda, má za cíl využít ve prospěch obyvatel i návštěvníků dosud skrytý potenciál, jež nabízí již samotná poloha města na soutoku řek Vltavy a Malše. Záměrem projektu je vrátit řekám život, minimálně takový, jaký jim v historii zcela přirozeně náležel. Základním předpokladem pro naplnění této vize je splavněná Vltava. Navazuje proto a zároveň doplňuje projekt Dokončení vltavské vodní cesty Ředitelství vodních cest České republiky, jehož první etapa v úseku České Budějovice - Hluboká nad Vltavou byla završena v červnu 2011. Ke splavnění Vltavy přispěly i nutné úpravy říčního koryta, realizované v režii Povodí Vltavy, s.p. v rámci protipovodňových opatření.

Vrátit řeky člověku je hlavním cílem projektu. To však znamená vytvořit podél nich zázemí, odpovídající požadavkům dnešní doby. Právě to je strategií projektu Město a voda s výčtem možných staveb i finančně méně náročných úprav, jejichž návrh vypracoval Atelier 8000 s. r. o.

Realizací projektu Město a voda by se zvýraznil přínos vnitrozemské vodní dopravy v jižních Čechách. Možnost prodloužení plavby do historického centra Českých Budějovic, na soutok Vltavy a Malše a dále, by ještě povýšil potenciál celého projektu Dokončení vltavské vodní cesty. Nutnou podmínkou pro realizaci projektu Město a voda je dobudování plnohodnotného zdymadla na Jiráskově jezu. Tím by vznikla jedinečná možnost vplutí přímo do centra, jejíž úspěšnost je již dávno ověřena provozem malých plavidel na Jiráskově zdrži v letech 2002 – 2005.

Dalším a neméně podstatným důvodem pro oživení Vltavy i Malše je ta skutečnost, že krajské metropoli dosud chybí takový turistický produkt, který by ji zviditelnil v konkurenci přírodních atraktivit regionu. Jedná se o unikátní šanci, jak prodloužit pobyt návštěvníků ve městě a zajistit tak vyšší příjmy místním službám.



## **Vize projektu**

Hlavním cílem je oživit řeku ve městě. Jedná se o vize a náměty, jejichž konečné technické řešení může doznat i zásadnějších změn v případě realizace. Ta bude závislá na finančních prostředcích, názorové shodě veřejnosti a v některých případech i na aktivitách a nápadech podnikavých jednotlivců, ochotných spojit své záměry se zájmem města.

### Městské molo slepé rameno

Slepé rameno Malše je přirozeným přístavem, nacházejícím se přímo v centru města. Oblast Slepého ramene, původně úseku vltavského koryta, je historicky místem, kam zajížděly lodě a vory, a kde se na ně nakládala sůl. Slepé rameno by mělo opět získat status tzv. městského přístavu – tedy mola, kde by přistávaly lodě.

### Pohyblivý jez u Předního mlýna

Vlastní hradicí konstrukce jezu bude doplněna břehovými pilíři obloženými kamenem. Schodiště a pochůzná plocha podél pilířů budou také tvořeny kamennými deskami. Pilíře budou osazeny kapsami pro ovládání dolní hradicí konstrukce pro provozování plavby.

### Sklápěcí most u Předního mlýna

Most bude sloužit k převedení dopravy přes nově budované koryto jezové propusti. Automatické řízení manipulace s mostem bude možno realizovat z ovládacího panelu.

### Lannův plavební kanál – Sokolský ostrov

Lannův plavební kanál bude představovat přímé propojení toku Vltavy se Slepým ramenem Malše, které umožní rekreační plavbu do bezprostřední blízkosti historického centra Českých Budějovic.

### Plavební komora u Jiráskova jezu

Plavební komora u Jiráskova jezu bude vstupním objektem z Vltavy do Lannova plavebního kanálu, který pomůže překonat spád hladin 3,7 m. Komora bude vystrojena prvky v historizujícím stylu.

Dále by měla být vybudována půjčovna loďek Malý jez a Sokolský ostrov, pobytová louka pod Novým mostem a přístav pro výletní loď Nový most.

## 4.5 Etapa II, Hluboká nad Vltavou – Vodní dílo Hněvkovice

V roce 2012 byla dokončena také druhá etapa projektu Dokončení vltavské vodní cesty. Úsek Hluboká nad Vltavou – Vodní dílo Hněvkovice. Stavební úpravy překonaly největší překážku tohoto úseku – jez Hluboká nad Vltavou, postavený v roce 1931. Rekreační plavbě na trase od Českých Budějovic se tak zpřístupnila vodní nádrž Hněvkovice, kde bylo dříve možné provozovat pouze izolovanou plavbu. Zdymadlo v Hluboké nad Vltavou se do provozu spouští 4. května 2013.

V rámci projektu byly provedeny následující stavební úpravy:

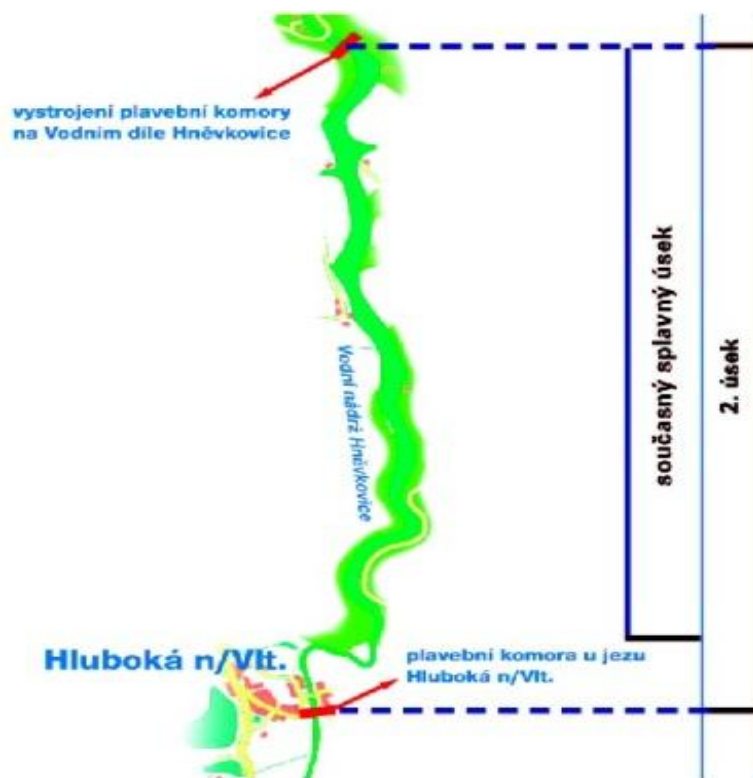
- Výstavba plavební komory na jezu Hluboká nad Vltavou spádu 3 m.
- Zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdrži Vodního díla Hněvkovice prohrábkou dna v délce 2 km.

Počítá se i se stavbou stání pro osobní lodní dopravu Hluboká nad Vltavou - Hamry v podobě plovoucího mola s bezbariérovým přístupem.

Druhý úsek nabídne nádherných a tajuplných deset kilometrů rezervace a soutěsky. Návštěvníci se mohou kochat panenskou přírodou spolu s daňky v oboře, volavkami na březích a vážkami nad vodou. Stejně tak i dalších deset kilometrů jezera přes Purkarec po Hněvkovice. To vše od vonícího jara až do barevného podzimu. Purkarec je dnes jedinou vorařskou obcí, která přežila výstavbu přehrady Hněvkovice, nachází se zde muzeum voroplavby. V Purkarci je možnost provozování nevšedního vodního sportu – vodní lyžování. Další možností využití nového úseku vodní cesty je zapůjčení obytné lodi v obci Jeznice, na levém břehu přehrady Hněvkovice. Odtud je možné plout směrem do Hluboké nad Vltavou a dále do Českých Budějovic. Není třeba být držitelem průkazu vůdce malého plavidla (VMP) – zájemci jsou pouze proškoleni. Jen dvacet minut chůze z Purkarce dělí od zříceniny Karlova hrádku, pod nímž také přistávají lodě na pravidelné lince.

Náklady na kompletní výstavbu druhého úseku jsou financovány výhradně ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

**Obrázek 2: Etapa II projektu Dokončení vltavské vodní cesty**



Zdroj:<http://www.c-budejovice.cz/cz/rozvoj-mesta/mesto-a-voda/stranky/projekt-vltavska-vodni-cesta.aspx>

#### **4.6 Etapa III, Vodní dílo Hněvkovice – Týn nad Vltavou**

Cílem staveb III. úseku celého projektu je obnovit splavnost Vltavy mezi zdrží vodního díla Hněvkovice a Týnem nad Vltavou pro rekreační plavbu. Tento úsek je dlouhý 13,3 km.

Obnovením splavnosti v rámci celého projektu až po Týn nad Vltavou se jihočeská Vltava plavebně napojí na nádrž Vodního díla Orlík a tím výrazně rozšíří turistický potenciál plavby o celou Orlickou nádrž na Vltavě a Otavě.

Projekt čítá následující stavby:

- Vystrojení plavební komory Vodního díla Hněvkovice se spádem 15 m včetně stavebních úprav.
- Zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdrži jezu Hněvkovice .
- Modernizace jezu Hněvkovice a vybudování plavební komory u tohoto jezu se spádem 2 m.

- Zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdrži Vodního díla Kořensko prohrábkou dna v délce 3,5 m.

Vodní dílo Hněvkovice bylo vybudováno v letech 1986 -1991 pouze s hrubou stavbou plavební komory bez technologické části. Práce na vystrojení komory jednokřídlovými deskovými vraty byly zahájeny v roce 2009. Dokončení staveb celého III. úseku se předpokládalo v roce 2013.

Ovšem momentálně je stavba zpožděna a dokončení všech nutných stavebních úprav v roce 2013 nebude realizováno. Nejen v důsledku povodní v létě 2013 se očekává dokončení třetího úseku až v roce 2015.

Po dokončení všech tří etap projektu Dokončení vltavské vodní cesty a po dokončení modernizace lodních zdvihadel na Orlické a Slapské přehradě vznikne souvislá vodní cesta z Českých Budějovic až do Mělníka v celkové délce 240 km. Může tak vzniknout souvislá Labsko-Vltavská cesta, která je jedinou vodocestnou spojnici mezi Českou republikou a přístavy v Severním a Baltském moři.

Ve Versailleské smlouvě z roku 1919 byl zakotven volný přístup vnitrozemských států k moři, protože si politici uvědomovali důležitost nezávislého napojení na mezinárodní trhy. Díky tomuto aktu má Česká republika po vodě tradičně nezaplatněný přístup k námořním přístavům. Na síti vodních cest EU je v současnosti platná svoboda plavby lodí z jakéhokoli státu EU.

#### **4.7 Plavba v I. úseku projektu**

Na fungujícím prvním úseku z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou je možné absolvovat vyhlídkovou plavbu velkou výletní lodí nebo si zapůjčit motorový člun. Ceník plaveb pro nadcházející sezonu (květen až říjen 2013) je uveden v následující tabulce. Cena plavby prvního úseku je shodná s cenou pro rok 2012.

**Tabulka 2: Ceník rekreačních plaveb**

	dospělý	dítě do 15-ti let	pes	kolo	zpáteční	Doba plavby
<b>ČB - Hluboká</b>	140 Kč	70 Kč	50 Kč	30 Kč	240 Kč / 120 Kč	9 km / 90 min
<b>ČB - Hluboká - Purkarec</b>	280 Kč	140 Kč	50 Kč	30 Kč	500 Kč / 250 Kč	19 km / 150 min
<b>Hluboká - Purkarec</b>	140 Kč	70 Kč	50 Kč	30 Kč	240 Kč / 120 Kč	10 km / 60 min
<b>Hluboká - Hněvkovice</b>	260 Kč	130 Kč	50 Kč	30 Kč	450 Kč / 225 Kč	18 km / 110 min
<b>ČB - Hluboká - Hněvkovice</b>	400 Kč	200 Kč	50 Kč	30 Kč	700 Kč / 350 Kč	27 km / 170 min

Zdroj: [http://www.lodnidoprava.info/cenik-lodni-dopravy\\_18.html](http://www.lodnidoprava.info/cenik-lodni-dopravy_18.html)

Vyhlídková plavba z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou trvá devadesát minut, jelikož se staví v přístavu v Českém Vrbném.

V roce 2013 je z důvodu povodňových škod pozastavena plavba mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou. V provozu byl prakticky pouze měsíc, od května do zmíněných povodní. Jízdní řád s pravidelnými odjezdy platí pouze pro trasu z Hluboké nad Vltavou do Purkarce (Hněvkovická přehrada) a zpět. Lodě vyplouvají dvakrát denně. Vznikla také nová kratší trasa z Hluboké nad Vltavou na Karlův hrádek a zpět. Tato vyhlídková plavba je provozována třikrát denně.

## 5. Vlastní výzkum

Základním zdrojem vlastního výzkumu v této práci jsou řízené rozhovory. Dalším zdrojem je dotazníkové šetření. Řízené rozhovory byly realizovány v období od listopadu 2012 do února 2013. Respondenti byli vybráni na základě zainteresovanosti nebo určité odpovědnosti k projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou.

### 5.1 Řízený rozhovor

Rozhovor je ucelená soustava ústního jednání mezi tazatelem a respondentem, v němž výzkumník získává informace prostřednictvím otázek, směřujících ke zjištění skutečností, vztahujících se ke zkoumané společenské realitě. Rozhovor je možno definovat jako systém verbálního kontaktu mezi tazatelem a dotazovaným s cílem získat informace prostřednictvím otázek, které klade tazatel. Nároky na zvládnutí situace rozhovoru se liší podle tématu, kterému je věnováno, podle požadované hloubky informačního záměru, typu nástrojů a pomůcek a také podle typu respondentů. (Bártlová, Hnilicová, 2000: 22)

#### Hlavní charakteristiky řízených rozhovorů:

- Pracná a nákladná technika sběru informací.
- Anonymita výzkumu je málo přesvědčivá.
- Není vyloučen „efekt tazatele“.
- Pro respondenta je velmi obtížné vynechat odpovědi na některé otázky.
- Odpovídá ten, kdo byl vybrán do vzorku.
- Vyšší úspěšnost dokončených rozhovorů.

Při teoretickém vymezení typů rozhovoru autoři zpravidla využívají dělení na strukturovaný, polostrukturovaný a nestrukturovaný případně na standardizovaný, polostandardizovaný a nestandardizovaný.

Strukturovaný rozhovor (řízený) má jasně formulované jak přesné znění otázek, tak i jejich pořadí, které nesmí být zaměněno. Výhodou této metody je jednoduché vyhodnocování pořízených informací (často jsou vyžadovány co nejstručnější odpovědi), nevýhodou naopak nemožnost přirozené komunikace v průběhu dotazování. Trvání rozhovoru může být časově omezeno.

Polostrukturovaný rozhovor je částečně řízený rozhovor, kdy jsou předem připravené dané soubory otázek, které musí odeznít, avšak jejich pořadí se může měnit. Tazatel může znění otázek pozměnit na základě znalostí respondenta, může také pokládat doplňující otázky. Při této variantě je zpracování získaných informací jednodušší, než u volného rozhovoru. (Reichel, 2009: 111, 112)

## 5.2 Realizace řízených rozhovorů

Terénní šetření formou řízených rozhovorů bylo realizováno podle následujícího postupu:

1. Přípravná fáze
  - a) Vymezení objektu a předmětu výzkumu
  - b) Formulace cílů výzkumu
  - c) Stanovení zkoumaného vzorku
  - d) Určení místa a času realizace výzkumu
2. Realizační fáze
3. Zpracování výsledků a jejich interpretace

### 1. Přípravná fáze

#### 1a) Vymezení objektu a předmětu výzkumu

Objektem výzkumu byla problematika využití vnitrozemské vodní dopravy pro cestovní ruch. Předmětem výzkumu byl projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou. Hlavním předmětem bylo zhodnocení prvního fungujícího úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou a jeho přínos pro cestovní ruch.

#### 1b) Formulace cílů výzkumu

Hlavním cílem výzkumu bylo zodpovězení hypotéz stanovených v diplomové práci. Dalším cílem bylo lepší pochopení dané komplexní problematiky, a také získání dostatečného množství relevantních informací pro identifikaci problémů. Díky tomu mohla být navržena některá opatření a vytvořen projekt.

### 1c) Stanovení zkoumaného vzorku

Výběr respondentů byl realizován tak, aby byl co nejširší a nejpřesněji pomohl zjistit potřebné informace. Dotazování byli respondenti, kteří mají o dané problematice dostatek informací a jsou schopni upřesnit některé záležitosti, které nejsou zcela patrné z jiných zdrojů. Byli tedy vybráni odborníci na cestovní ruch v Jihočeském kraji, provozovatelé vnitrozemské vodní dopravy, podnikatelé z řad ubytovacích a stravovacích zařízení a osoby schopné vysvětlit problematiku financování projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou.

### 1d) Určení místa a času realizace výzkumu

Určení místa a času rozhovoru probíhalo na základě možností a přání tázaného. Zpravidla se jednalo o kancelář daného respondenta.

## 2. Realizační fáze

V realizační fázi výzkumu byli kontaktováni všichni respondenti, kteří byli součástí plánovaného vzorku. Ne všechny plánované rozhovory byly uskutečněny, zejména z důvodu časové vytíženosti tázaných osob. Před samotným rozhovorem bylo dbáno na vysvětlení smyslu rozhovoru a toho, co by mělo být jeho cílem, na vytvoření přátelské atmosféry a zajištění diskrétnosti. Řízené rozhovory probíhaly formou kladení předem připravených otázek. Některé dotazy vyžadovaly pouze stručnou odpověď, k jiným bylo nutné delší zamyšlení a případný další rozvoj diskuze na dané téma. Během realizace došlo i k určitým problémům. Mezi ně patří zejména neochota odpovědět na jisté otázky nebo rušivé elementy v průběhu rozhovoru a nedostatek času tázaných.

S většinou osob byly rozhovory realizovány formou osobní schůzky, v takové případě se jednalo o polostandardizovaný rozhovor. U některých osob, po vzájemné dohodě, proběhlo dotazování elektronicky a to formou pouze několika otázek. V takovém případě se jednalo o standardizovaný rozhovor.

## 3. Zpracování výsledků a jejich interpretace

Vyhodnocení terénního šetření a jeho interpretace je předmětem kapitoly 6.



Dotázanými respondenty byly:

1. Štěpán Machart, provozovatel vnitrozemské vodní dopravy v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, v Třeboni na rybníku Svět a v Hluboké nad Vltavou. Majitel společností Českobudějovická plavební a. s. a Českobritská plavební, s. r. o. Místopředseda sdružení provozovatelů osobní lodní dopravy, o. s.
2. David Machart, provozovatel rekreační plavby v úseku Hluboká nad Vltavou – Purkarec a v Týně nad Vltavou. Společnost Jihočeská plavební, a. s.
3. Ing. Kamila Hrabáková, vedoucí odboru kultury a památkové péče Krajského úřadu Jihočeského kraje.
4. Vít Beneš – referent realizace Ředitelství vodních cest České republiky a předseda občanského sdružení Open rivers.
5. Bc. David Šťastný – předseda komise cestovního ruchu v Hluboké nad Vltavou.
6. František Jelen, člen zastupitelstva České Budějovice.
7. Ing. Martina Kačírková, ředitelka Parkhotelu, Hluboká nad Vltavou.
8. Lucie Haasová, FB manažerka v hotelu Záviš, Hluboká nad Vltavou.

## 6. Vyhodnocení vlastního výzkumu

### 6.1 Vyhodnocení řízených rozhovorů

Zásadní zdroj pro vypracování této diplomové práce jsou řízené rozhovory, které byly realizovány v období od listopadu 2012 do února 2013. Shrnutí výsledků a zjištění včetně zodpovězení hypotéz je shrnuto v této kapitole. Pro záznam rozhovorů byl použit tzv. záznamový arch v kombinaci s nahrávacím zařízením (diktafonem).

#### 1. Současný stav

V současné době provozují vodní dopravu na Vltavě v jižních Čechách tři společnosti. Českobudějovická plavební, a. s. a Českobritská plavební, s. r. o. v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou. Tento úsek bude v sezoně 2013 prodloužen až k vodní nádrži Hněvkovice. Dosud izolovaně realizovala vyhlídkové plavby v úseku Hluboká nad Vltavou – vodní nádrž Hněvkovice společnost Jihočeská plavební, s. r. o., ovšem v roce 2013 tuto činnost prozatím pozastavila a bude dále pokračovat pouze ve vyhlídkových plavbách v Týně nad Vltavou. Dále bude před sezónou 2013 zrušena společnost Českobudějovická plavební, a. s. Pokračovat v přepravě velkými vyhlídkovými loděmi bude pouze společnost Českobritská plavební, s. r. o. Ta využívá dvě velká plavidla (Malše a Vojtěch Lanna) pro cca 80 osob a mimo linky též dvě malá plavidla do 12 osob.

Na těchto lodích je možné pořádání podnikových akcí a rautů, svateb, poměrně hojně se využívají pro různé oslavy nebo firemní porady.

Podle majitele plavební společnosti Štěpána Macharta je jednoznačně největší atraktivitou v průběhu plavby zámek Hluboká, pod kterým plavba přímo prochází. Dále podle něj plavba nabízí zážitky z průjezdu zdymadel a tichá zákoutí řeky Vltavy. Navíc po otevření druhého úseku plavby se stane rovnocennou atraktivitou přírodní kaňon řeky Vltavy mezi Hlubokou a Purkarcem a plavba po Hněvkovické přehradě. Od roku 1993, kdy lodní dopravu na vodní nádrži Hněvkovice provozuje, byla vždy nejvyužívanější trasa plavby do Karvanických skal tzv. Poněšické soutěsky a zpět do Hluboké nad Vltavou. Štěpán Machart také očekává nárůst zájmu o plavbu na Karlův Hrádek a zpětnou plavbu „unavených“ cyklistů zpět z Purkarce.

Přestože se očekává nárůst zájmu o plavbu na Vltavě, otázkou zůstává, zda například 700 Kč za plavbu z Českých Budějovic přes Hlubokou na Hněvkovickou přehradu není příliš, zda ji návštěvníci budou ochotni zaplatit, a zda bude z hlediska ceny dostatečně atraktivní pro cestovní kanceláře a další balíčky služeb.

#### Open rivers, o. s.

Důležitým článkem ve fungování rekreační vodní dopravy na Vltavě v Českých Budějovicích je občanské sdružení Open rivers, o. s. Impulsem pro vznik občanského sdružení bylo zahájení plavby na Hornovltavské vodní cestě a organizování festivalu Vltava Open 2011. Mezi hlavní činnosti sdružení, podle jeho předsedy Víta Beneše, patří provozování půjčovny lodí, pořádání kulturních a společenských akcí a organizování sportovních a volnočasových akcí. Ze snahy o popularizaci vodních cest a souvisejících aktivit vychází cíle sdružení: podpora rozvoje plavby na vodních cestách; podpora rozvoje vodních sportovních aktivit; podpora rozvoje turistického ruchu souvisejícího s využitím vodních cest; podpora tvorby prostředí bezpečného z hlediska rekreační plavby a ostatní rekreační dopravy jako je pěší a cyklistická; podpora rozvoje využití kulturních památek, kulturního dědictví a rozvoje krajiny; ochrana přírody a krajiny; ochrana životního prostředí; péče o území.

Občanské sdružení Open rivers operuje v Lannově loděnici a v přístavišti v Českém Vrbném. Sdružení provozuje půjčovnu motorových člunů pro 6-8. V roce 2013 bude realizovat také lodní přepravu po celém úseku od Českých Budějovic k Hněvkovické přehradě prostřednictvím menších lodí.

Podle předsedy sdružení Víta Beneše možnost zapůjčení lodí využilo v roce 2012 dvě stě zájemců, což znamená přes dvě stě hodin zapůjčení plavidel. Občanské sdružení Open Rivers za podpory města České Budějovice začalo provozovat také přívoz v Českém Vrbném, který nahradí v této lokalitě tolik chybějící most pro pěší i cyklisty.

Vznik projektu půjčovna lodí a lodní doprava vznikl v roce 2012 a je spolufinancován Statutárním městem České Budějovice. Sdružení Open Rivers dostalo již v roce 2011 dotaci z města 248 tisíc korun a podle čísel z roku 2012 není příliš úspěšný. Přesto je v návrhu dalších 341 tisíc korun. V nové sezoně 2013 se očekává nárůst zájmu i díky zvýšené marketingové aktivitě sdružení Open Rivers, které vytvořilo projekt Vltava resort.

## 2. Zhodnocení dvou let fungování prvního úseku

První úsek nově splavněné Vltavy v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou má za sebou již dvě sezony. Pravidelné linky na této trase plují od května do října, tudíž máme za sebou již 10 měsíců pravidelné rekreační plavby.

Přestože plavba po Vltavě skýtá velký potenciál, dá se říci, že zatím nebyl naplněn. Provozovatel místních plavebních společností Štěpán Machart hodnotí úspěch projektu takto. „První plavební sezona v roce 2011 byla úspěšná především díky přirozené zvědavosti místních – tedy „Budějovičáků“ a obecně i Jihočechů z blízkého okolí. Přes negativní antikampaň politiků (místních) a obecně negativistických masmédií byla ona zvědavost silnější než zpolitizovaná kampaň. Rok 2012 pak přes silící krizi počet pasažérů příliš nesnížil, pouze rezidenty nahradili klienti z celých Čech. Lodě pluly zdánlivě „poloprázdné“, ale jezdilo více spojů, takže celkový počet cestujících byl nakonec přibližně stejný. Tržby za plavby klesly zhruba o třicet procent, vzhledem k tomu, že společnosti nabídly jízdenky na slevových portálech za nižší ceny.“ Jestli plavební společnosti vykazovaly zisk nebo ztrátu majitel nevedl. Nicméně vzhledem k tomu, že plavbu podle slov majitele provozují bez jakékoli finanční pomoci či dotací a většina plavidel byla financována z úvěrů a půjček, návratnost investice bude dlouhodobější. Zvýšení návštěvnosti se očekává v nové sezoně díky prodloužení plavební cesty na přehradu Hněvkovice.

**Tabulka 3: Počet převezzených návštěvníků a pravidelných plaveb v prvním úseku**

rok	počet návštěvníků	počet plaveb (tam a zpět)
2011	14 141	975
2012	13 422	1100

Zdroj: vlastní šetření

To, že zpolitizovaná kampaň a negativní mediální vlivy ovlivnily pohled občanů na projekt Splavnění Vltavy v jižních Čechách, dokazuje anketa portálu idnes.cz.

**Graf 1: Anketa portálu iDnes.cz**



Zdroj: [http://zpravy.idnes.cz/mel-to-byt-turisticky-hit-ale-vltavu-brazdily-poloprazdne-lode-ps1-/domaci.aspx?c=A121029\\_180313\\_budejovice-zpravy\\_sou](http://zpravy.idnes.cz/mel-to-byt-turisticky-hit-ale-vltavu-brazdily-poloprazdne-lode-ps1-/domaci.aspx?c=A121029_180313_budejovice-zpravy_sou)

David Machart, majitel společnosti Jihočeská plavební s. r. o., která provozovala plavbu na trase Hluboká nad Vltavou – Purkarec uvedl, že na této trase v roce 2012 odvezli 700 lidí. Je to zoufale málo, aby se to společnosti vyplatilo, potřebovali by minimálně pět tisíc zákazníků. Také proto se rozhodli pro rok 2013 provoz plavby na této trase ukončit a zaměřit se pouze na rekreační plavbu v Týně nad Vltavou.

David Šťastný, člen komise cestovního ruchu v Hluboké nad Vltavou, uvedl, že vodní doprava po Vltavě zatím městu Hluboká nad Vltavou nic výrazného nepřinesla a je třeba vyčkat na dokončení všech úseků projektu. Přesto si myslí, že má v sobě obrovský nevyužitý potenciál. Je nutné spojit významné regiony a propojit jednotlivé atraktivity cestovního ruchu, a tím přitáhnout více turistů. Například na Baťově kanále se svezlo okolo 65 tisíc lidí. Zhruba k takovým číslům je podle jeho slov třeba se přiblížit. Splavnění Vltavy považuje za velice zajímavý a rozvojový projekt, který přinese mnohé nejen pro jižní Čechy. Nevidí tedy důvod, proč by splavněná Vltava neměla být úspěšná. Dle jeho odpovědi se splavnění Vltavy nebude jako atrakce pro příští sezony, ale pro využití celých generací. Navíc si myslí, že Hněvkovická nádrž skrývá vysoký rekreační potenciál, který zatím mnoho lidí neobjevilo, protože nádrž od svého napuštění nebyla téměř přístupná. Krásu Hněvkovické přehradě tedy mohou turisté objevit z paluby lodi po otevření druhé úseku.

### 3. Profil návštěvníků plavby

Na základě rozhovoru s provozovateli plavebních společností byl vytvořen profil návštěvníka rekreační plavby v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou.

Za dvě fungující sezony využilo pravidelnou plavbu 90 % tuzemských návštěvníků a 10 % zahraničních návštěvníků. Téměř polovina z českých návštěvníků byla z regionu jižní Čechy. Z dalších regionů to byla zejména Praha.

Věkové složení bylo téměř rovnoměrné. Účastnily se všechny věkové skupiny od dětí po důchodce. Složení návštěvníků se měnilo podle časového období. Na jaře plavbu navštěvovali více páry a jednotlivci, v květnu a červnu mnoho dětí v rámci školních výletů. O prázdninách poměrně rovnoměrně, v září a říjnu spíše skupiny v rámci nabídek cestovních kanceláří.

Zakoupení plavby je možné jednosměrně s vystoupením v Hluboké nad Vltavou nebo zpátečně. Podíl lidí, kteří využívali plavbu jednosměrně nebo zpátečně je 50/50. Mnoho autobusových zájezdů praktikuje způsob „lodí na Hlubokou, autobusem zpět (nebo dál)“.

Rekreační vnitrozemská plavba by měla být pro návštěvníka určitě zážitkem. Podle informací, které interně zjišťovali provozovatelé plaveb, návštěvníci nejvíce oceňovali zážitky jako klid, pohoda a možnost zhlédnutí přírodních atraktivit v okolí vodní cesty. Největší atraktivitou je jednoznačně zámek Hluboká nad Vltavou. Jako „adrenalinový“ zážitek také většina z návštěvníků považovala proplutí plavebními komorami (zdymadly). V září 2012 bylo realizováno několik plaveb ve zkušebním režimu po Hněvkovické nádrži a všechny skupiny považovaly samotné plutí mezi levobřežní zámeckou starou oborou a pravobřežní poněšickou oborou za absolutní zážitek.

Mezi nedostatky, které naopak návštěvníci vytýkali, patří absence místní dopravy v Hluboké nad Vltavou, např. od přístavu na zámek či od přístavu do ZOO Ohrada. Nebo nelogičnost přístavu Lannova loděnice v Českých Budějovicích, který měl být podle většiny z nich zbudován na pravém břehu, v ústí Mlýnské stoky, blíže k centru.

#### 4. Celkový přínos projektu pro oblast a cestovní ruch v oblasti

Vnitrozemská vodní doprava je oproti ostatním druhům dopravy výrazně omezena. Na druhou stranu má své výhody. Je schopná ulehčit silniční přepravě, snížit počty kamiónů na našich cestách. Dalším důležitým pozitivem jsou ekologické efekty.

Lodní doprava, především vyhlídkové plavby, jsou ve většině evropských zemí samozřejmým doplňkem turistických atrakcí. V každém takovém městě je to turistická služba doplňující celkovou nabídku aktivit, a vždy je velmi vyhledávána.

Většina respondentů hodnotila přínos splavnění Vltavy v jižních Čechách podobně. Plavba přináší nejen nové možnosti zábavy a odpočinku, ale také nová pracovní místa a prosperitu regionu. Jedná se o rozšíření nabídky pro cestovní ruch, snaha o vytvoření typického produktu, který bude atraktivní pro návštěvníky Českých Budějovic a okolí. Lodní spojení s atraktivní Hlubokou nad Vltavou bude v budoucnu pro České Budějovice přínosem a významným ekvivalentem ve způsobu spojení obou oblíbených turistických destinací. V krajské metropoli, protkané vodními toky a ležící na soutoku Malše a Vltavy, pak tato atraktivita vysloveně chyběla. Po prodloužení vodní cesty na soutok řek, tedy do historického centra, bude plavba jednou z nejvyhledávanějších atrakcí. Každé město by se mělo lodní dopravou chlubit, okolí řeky je velmi atraktivní a rekreační plavba funguje jako výborný doplněk pro cykloturisty. Z Hluboké nad Vltavou vede nová cyklotrasa do Purkarce, odkud lze dojet po nově budovaných úsecích cyklostezky až do Týna nad Vltavou. Takže by měl být velmi oblíbený kombinovaný výlet, kdy jednu cestu je možné absolvovat lodí a druhou na kole. Dosud byla tato možnost využívána pouze okrajově.

Projekt splavnění Vltavy od počátku vyvolává diskuzi o jeho efektivnosti. Podle referenta realizace Ředitelství vodních cest České republiky a předsedy občanského sdružení Open rivers Víta Beneše projekt splavnění Vltavy nemůže dosáhnout okamžité efektivity, respektive přímé a rychlé finanční návratnosti. Přínosy se projeví zejména ve zvýšené zaměstnanosti, rozvoji podnikatelských možností a aktivit, zlepšení kvality života občanů a zvýšení celkové atraktivity regionu, což v důsledku přináší vyšší prosperity regionu.

## Přínos pro ubytovací a stravovací zařízení

Podle provozovatele plavby byla nabídnuta spolupráce a předány reklamní plavební materiály všem hotelům a penzionům v Hluboké nad Vltavou. Některá ubytovací zařízení měla službu ve své nabídce a vkládaly možnost plavby do balíčků služeb.

Ovšem jestli jim projekt jako takový, tudíž možnost příjezdu turistů po vodě, přineslo určité zvýšení tržeb, se nepotvrdilo. Na základě rozhovorů se zástupci ubytovacích zařízení byly zjištěny následující informace.

První úsek projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou podle výzkumu v ubytovacích a stravovacích zařízeních nepřinesl nijak výrazný příliv turistů do Hluboké nad Vltavou a místních ubytovacích zařízení. Dá se říci, že návštěvníci v určité míře vyměnili způsob dopravy ze silnice na vodu. Respondentky z uvedených hotelů a penzionů uvedly, že splavněný úsek mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou určitě nezvýšil počet přenocování v hotelu. Pouze určité procento osob využije stravovacích služeb. V rámci zvýhodněných pobytových balíčků mají zákazníci možnost rezervace míst na lodi. Nicméně větší zájem byl o dosud izolovaný úsek z Hluboké nad Vltavou do Purkarce. Dle výzkumu hotelů přenocuje většina zákazníků cestovních kanceláří a agentur v Českých Budějovicích, jelikož je tam větší kulturní vyžití než v Hluboké nad Vltavou, a tuto aktivitu využijí jen díky programu cestovních kanceláří a agentur. Většina ubytovacích zařízení v Hluboké nad Vltavou bere možnost plavby po Vltavě do Českých Budějovic spíše jako zpestření pro své klienty, ale tato možnost jim prozatím nepřinesla žádné znatelné výhody.

## 5. Budoucnost projektu (II. a III. úsek)

Investor projektu Dokončení Vltavské vodní cesty v úsek České Budějovice – Týn nad Vltavou Ředitelství vodních cest České republiky dokončilo druhý úsek k vodní nádrži Hněvkovice koncem roku 2012. Provoz bude zahájen v květnu 2013. Závěrečný úsek do Týna nad Vltavou je momentálně mírně zpožděn, nicméně dokončení se plánuje v roce 2015.

Podle referenta realizace Ředitelství vodních cest České republiky Víta Beneše se otevřením nového úseku výrazně ztraktivní plavba v této části řeky. Nejen, že 28 km je



již slušná délka vodní cesty i pro celodenní výlet, ale hlavně část plavby z Hluboké nad Vltavou k přehradě Hněvkovice vede krásnou krajinou, která se rozprostírá okolo přehradní nádrže. Okolí řeky je velmi atraktivní i pro cykloturisty.

K plavbě neodmyslitelně patří přístavy. Jeden takový se začíná budovat ve dnes zaneseném a nevyužívaném meandru u levého břehu Vltavy pod zámek Hluboká nad Vltavou. Vznikne zde moderní stání pro 73 malých plavidel a jednu velkou osobní loď. Přípojky vody a elektřiny pro každou loď budou samozřejmostí, stejně jako skluz pro spouštění lodí a místo pro odevzdání odpadů. Lodě navíc budou v přístavu v bezpečí i v době povodní.

Umístěním přístavu přímo pod hlubockým zámek vznikne v roce 2014 nový výchozí bod pro řadu turistů, ale i atraktivní místo k návštěvě, vhodně doplňující celou volnočasovou zónu. Po dokončení splavnosti Vltavy v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou budou následovat zbudování lodních zdvihadel Orlík a Slapy. To budou sami o sobě jedinečné turistické atrakce. Na světě jich moc není a všude kde jsou, nacházejí se u nich vyhlídkové plošiny a turistická centra. Spousty návštěvníků se na ně chodí dívat i bez toho, aby využili lodní dopravu. Navíc po vybudování těchto zdvihadel bude Vltava splavná od Českých Budějovic přes Labe až ke státním hranicím s Německem. Investor staveb, Ředitelství vodních cest České republiky počítá s tím, že do Hluboké nad Vltavou budou moci přijet malá plavidla bez nadsázky třeba až z Hamburku.

## 6. Financování projektu

Náklady na splavnění Vltavy z Budějovic do Týna nad Vltavou vyjdou celkově na 2,165 miliardy korun.

Je nutno přiznat, že investice v podobě projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou je širokou veřejností vesměs kritizována. Většina veřejnosti, včetně některých politických příslušníků, napadá celý projekt, zpochybňuje jeho opodstatněnost, a raději by finanční prostředky do něj vložené viděli zcela na jiném místě.

Člen zastupitelstva města České Budějovice František Jelen uvedl v rozhovoru vše na pravou míru. „Realita je taková, že na financování vodních a pozemních cest má státní

rozpočet zcela samostatné a od sebe oddělené položky. Navíc zde byla možnost požádat o dotaci na splavnění Vltavy z Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím Operačního programu Doprava. Kdyby Ředitelství vodních cest České republiky nemělo podporu Jihočechů pro již připravený projekt Dokončení vltavské vodní cesty na trase České Budějovice - Týn nad Vltavou, o evropské peníze, určené na rozvoj lodní dopravy, by Česká republika v tomto případě přišla. České Budějovice by rovněž přišly o šanci poskytnout svým občanům moderně koncipovaný vodácký areál v Českém Vrbném, kde kromě přístaviště lodí vzniká takřka v sousedství okolních sídlišť nově upravené prostředí pro letní rekreaci a sportování. Také přístaviště u Lannovy loděnice a jeho okolí by se nestalo dalším místem s předpokladem zaujmout nejen návštěvníky města, ale i místní podnikatele, poskytující služby v oblasti cestovního ruchu. To jsou důvody, proč město České Budějovice projekt na splavnění Vltavy přivítalo a proč činí vše proto, aby se jeho vize staly co nejdřív skutečností.“

Provozovatel plavební společnosti Štěpán Machart dodává, že stovky milionů korun byly účelovou dotací z Evropské unie a nedaly se použít na nic jiného, než na plavební cesty. Takže nešlo za to postavit třeba dálnici.

K tomu dodává Vít Beneš, že jen velmi špatný hospodář by nechal tyto peníze v období ekonomické krize bez užitku zahálet jen proto, že k jejich plnému využití chybí investice, která je z pohledu ostatních dopravních cest zanedbatelná. Splavnění Vltavy je projekt, který se připravoval léta. Rozhodnutí o realizaci učinila vláda vedená ČSSD v roce 2004 prostě proto, že projekt byl připraven a byly na něj při vstupu do Evropské unie peníze. Protože se jedná o projekt nadregionální a nadčasový, pokračují v něm i další vlády.

Kamila Hrabáková z odboru kultury a památkové péče Krajského úřadu Jihočeského kraje připomíná, že některé názory poukazují na to, že by bylo lépe investovat prostředky do silniční infrastruktury. O tom, že je potřeba investovat například do dálnice D3, rychlostní komunikace R4 a dalších silnic, není pochyb. V evropských a státních fondech je k dispozici dostatek volných finančních prostředků, které můžeme proinvestovat do dálnic či železničních staveb. Bohužel v těchto oblastech nejsou projekty z různých důvodů připraveny. Proto se může stát, že tyto finanční zdroje nebudeme schopni v tomto programovém období evropských dotací vůbec proinvestovat.

**Tabulka 4: Přehled financování projektu**

Etapa	Náklady	Z toho ze SFDI	Z toho z ERDF
I.	888 mil. Kč	133,2 mil. Kč	754,8 mil. Kč
II.	551 mil. Kč	551 mil. Kč	-
III.	726 mil. Kč	108,9 mil. Kč	617,1 mil. Kč
<b>Celkem</b>	<b>2165 mil. Kč</b>	<b>793,1 mil. Kč</b>	<b>1371,9 mil. Kč</b>

Zdroj: vlastní zpracování

Z tabulky je zřetelné, že druhý úsek byl financován zcela z národních zdrojů a to konkrétně ze Státního fondu dopravní infrastruktury. První a druhý úsek byl financován z 15 % ze Státního fondu dopravní infrastruktury a z 85 % bylo uhrazeno z Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím Operačního programu Doprava.

**Tabulka 5: Srovnání schválených příspěvků OPD podle druhu dopravy**

Druh dopravy	Osa	Prostředky celkem	Podíl na OPD
Silniční, dálniční	2, 4	66,625 mld. Kč	45,94%
Železniční	1, 3	64,725 mld. Kč	44,63%
Ostatní (metro)	5	8,250 mld. Kč	5,68%
Vodní	6	2,975 mld. Kč	2,05%

Zdroj: [www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz)

Z tabulky je zřejmé, že oproti ostatním druhům dopravy je podíl příspěvků na vodní dopravu z Operačního programu Doprava nízký. Důležitým faktem je, že pokud by se dané prostředky v rámci osy 6, do které spadají investice do vodní dopravy, nevyčerpaly, nebyla by možnost je automaticky převést do jiné osy. Proto je zřejmé, že dotace z Operačního programu Doprava na projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou byla využita účelně a neměla vliv na dotace čerpané na ostatní druhy dopravy.

Další investicí navazující na projekt Dokončení vltavské vodní cesty byla rekonstrukce lodního výtahu na přehradě Orlík. Tato úprava umožní dalším 700 lodím registrovaným v České republice, které se dříve do vozíku nevešly, využít jeho služby. Investorem projektu je Ředitelství vodních cest České republiky a Povodí Vltavy. Náklady na projekt činily 1,14 mil. Kč a do provozu byl spuštěn v roce 2012.

## 7. Vltava resort

Investorem projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou je Ředitelství vodních cest České republiky. To se stará o realizaci staveb a po jejich dokončení předá vodní cestu do správy Povodí Vltavy, s. p., které provozuje a udržuje vodní cestu a vodní díla, která jsou po realizaci ve vlastnictví státu. Plavbu po Vltavě na nových úsecích však provozují soukromé společnosti. Dlouho celému projektu chyběla ucelená a smysluplná marketingová kampaň, která by oslovila potenciální zákazníky. Právě za tímto účelem vznikl projekt Vltava resort.

Projekt Vltava resort bude spuštěn až v květnu roku 2013, údaje o něm byly získány na základě rozhovoru s předsedou občanského sdružení Open rivers Vítem Benešem. Sdružení Open rivers zpočátku pořádalo pouze projekt Vltava open. Později se však rozhodli vytvořit ucelenou marketingovou strategii, v rámci projektu, který nazvali Vltava resort. Cílem tohoto projektu je vytvořit platformu pro rozvoj cestovního ruchu a volnočasových aktivit na řece Vltavě a jejím okolí v úseku od Českých Budějovic do Týna nad Vltavou. Právě tento úsek řeky Vltavy a jejího okolí byl nazván Vltava resort. Projekt se snaží předložit zájemcům komplexní přehled aktivit daného území. Do projektu Vltava resort je zapojeno mnoho partnerů od ubytovacích a stravovacích zařízení v oblasti po různá sdružení či provozovatelů volnočasových a sportovních aktivit v okolí.

Projekt Vltava resort zahájil také svou marketingovou a mediální kampaň. Bylo vytvořeno 20 000 letáků, které byly umístěny do 200 informačních center po celé České republice. Dále probíhá tisková recenze v Deníku a Mladé frontě Dnes, rozhlasová reklama na radiu Beat a jsou umístěny Bannery na různých portálech cestovního ruchu. Záměrem je zvolit média s celostátním pokrytím.

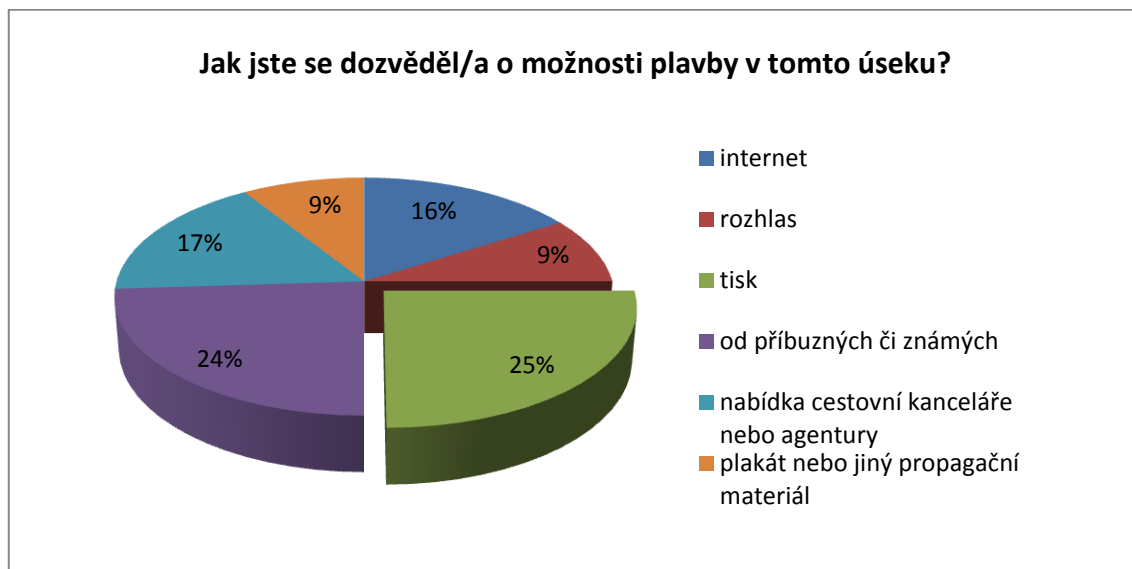
Projekt je financován z grantu, který se podařilo získat ze Statutárního města České Budějovice, a to cca z 55 %, zbývající část tvoří sponzorské dary. Fungování projektu Vltava resort je i v dalších letech prozatím závislé na grantu ze strany Statutárního města České Budějovice, proto je jeho budoucnost nejistá.

Projekt Vltava resort je samozřejmě zajímavý i pro ubytovací zařízení v oblasti. Zástupci hotelů v Hluboké nad Vltavou potvrdili, že jsou v tomto projektu již zainteresováni.

## 6.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření

Dotazníkové šetření bylo realizováno především z důvodu odhalení potřeb a připomínek návštěvníků, kteří již plavbu absolvovali. Díky tomu bylo možné vytvořit smysluplný a účelný projekt. Realizace probíhala v období plavební sezony 2012 (květen – září), kdy byl v provozu pouze první úsek z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou. Celkem bylo 154 dotazníků vyplněno správně. Ty se staly předmětem analýzy pro vyhodnocení výsledků. Respondenty byly výhradně návštěvníci hromadné pravidelné plavby. Dotazování probíhalo v Lannově loděnici v Českých Budějovicích, v přístavu v Českém Vrbném a v Hluboké nad Vltavou, přístavu Hamry.

**Graf 2: Informační zdroj**

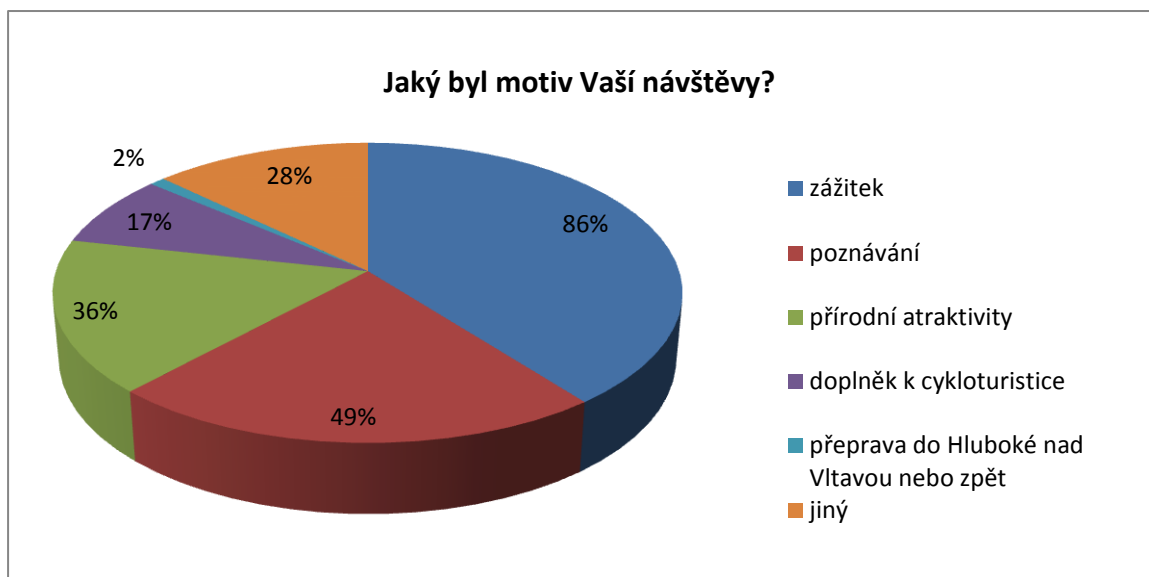


Zdroj: vlastní šetření

Za zdroj informací respondenti nejčastěji uvedli tisk (25 %). V různých novinách a časopisech vyšlo nespočet článků o projektu splavnění Vltavy, ať už pozitivních či negativních. Nicméně do povědomí návštěvníků, jak je vidět z dotazníkového šetření, se díky tomu dostal. 17 % respondentů využilo hromadných nabídek cestovních kanceláří nebo agentur. Dalším důležitým zdrojem byly informace od příbuzných či známých.

Z toho je patrné, že informační a mediální kampaň není ještě dotažená do konce. Tuto problematiku již řeší projekt Vltava resort, nicméně je nutné ho ještě rozšířit.

**Graf 3: Motiv návštěvy**



Zdroj: Vlastní šetření

Druhá otázka se týkala motivů návštěvy vyhlídkové lodě. V této otázce bylo možné zaškrtnout více odpovědí zároveň. Hlavním motivem návštěvy byl pro většinu respondentů zážitek (86 %), poznávání (49 %) a přírodní atraktivity (36 %). Celých 28 % uvedlo, že jiný. Nejčastěji uváděné jiné důvody byly zvědavost, klid (starší generace) a romantika na palubě lodi (v případě párů). Rozšířit zážitkový cestovní ruch v oblasti byl jeden z hlavních cílů splavnění Vltavy. Z výsledků je vidět, že se ho daří naplňovat. Nicméně bylo by vhodné potenciál celého projektu pro zážitkový cestovní ruch využít lépe, a nabídku ještě rozšířit.

Třetí otázka zjišťovala, zda jsou návštěvníci ubytováni v některém z ubytovacích zařízení v Hluboké nad Vltavou. 89 % respondentů uvedlo, že nikoli. To znamená, že hosty ubytovacích zařízení je plavba využívána, že by však splavnění Vltavy jako takové přineslo ubytovacím zařízením vyšší návštěvnost a příjmy, se potvrdit nedá. Tomu odpovídají také výsledky řízených rozhovorů.

**Graf 4: Typ plavby**



Zdroj: vlastní šetření

Volba typu plavby mezi jednosměrnou a zpáteční byla téměř vyrovnaná. Pouze trasu z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou nebo pouze naopak využilo 44 % všech respondentů. V takovém případě se obvykle vraceli zpět autobusem nebo strávili delší dobu v cílovém místě. Možnost vzít si na palubu lodi kolo využilo 14 % respondentů s tím, že jednu cestu absolvovali na kole a druhou lodí. Tento trend by se měl ještě stupňovat, protože taková možnost je pro cykloturisty velice zajímavá.

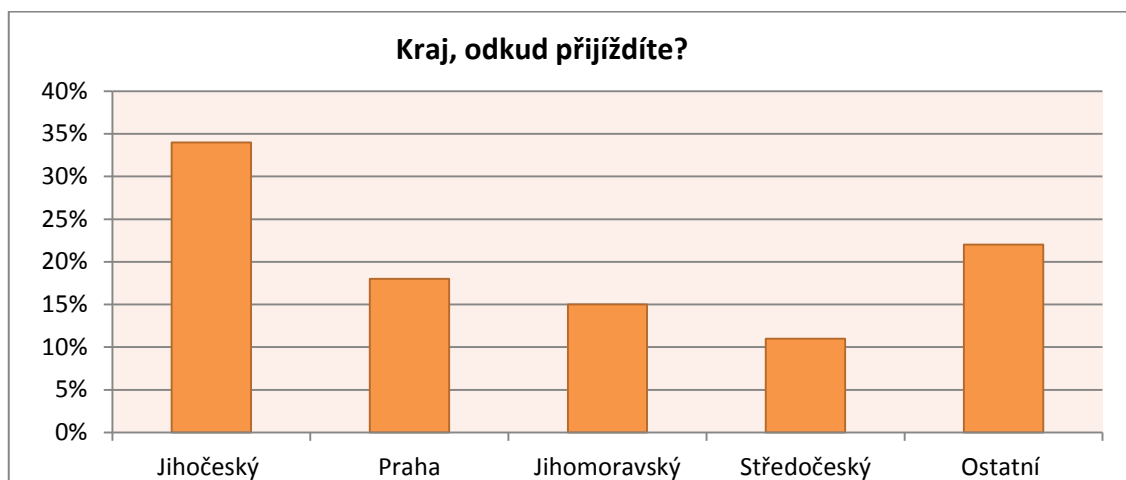
Pátá a šestá otázka se týkala spokojenosti návštěvníků. Zjišťovaly, jaké atraktivity během plavby oceňují, a na druhé straně, s čím nebyli spokojeni – co by se mělo zlepšit. Tyto otázky bylo otevřené, proto různorodost odpovědí byla široká, nicméně určité závěry se vyvodit dají.

Jako hlavní atraktivitu respondenti nejčastěji uváděli zámek Hluboká nad Vltavou a výhled na něj z paluby lodě. Dále oceňovaly přístav v Českém Vrbném, plavební komory a vodní cestu jako takovou.

V nedostacích se respondenti poměrně shodovali. Velká část z nich uvedla, že se jim nelíbí samotná výletní loď a její vybavení. Za velký nedostatek považují to, že v průběhu plavby není zajištěn zvukový či audiovizuální doprovod. Někteří návštěvníci byli vyloženě nespokojeni s tím, že více než polovinu cesty „není nic k vidění“.

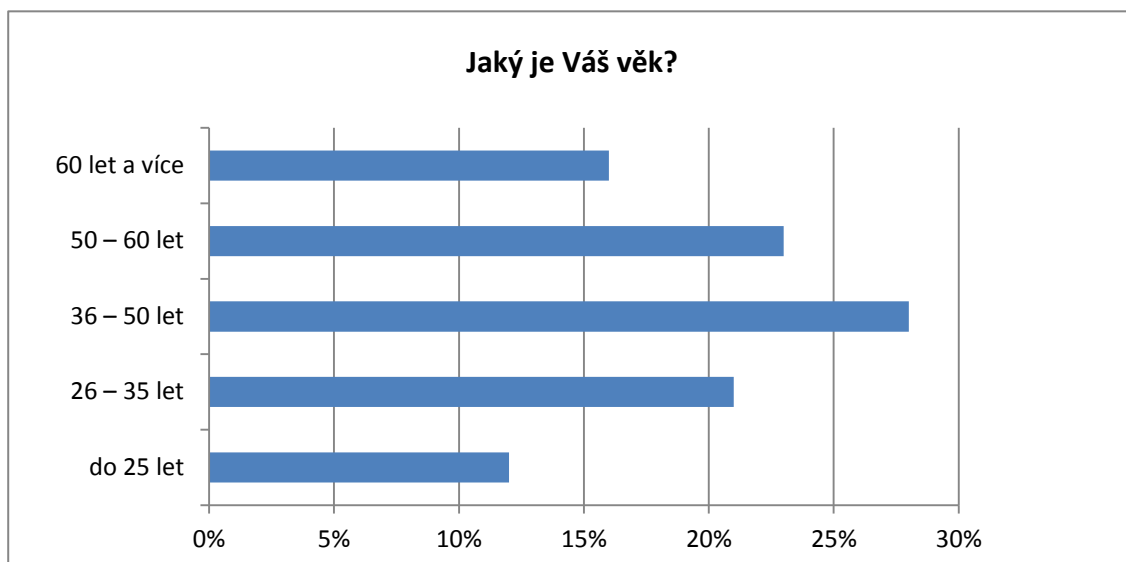
Poslední tři otázky se týkaly demografických údajů, pohlaví, věku a kraje, odkud návštěvník přijíždí.

**Graf 5: Kraj**



Zdroj: vlastní šetření

**Graf 6: Věk**



Zdroj: vlastní šetření

Nejvíce respondentů bylo z Jihočeského kraje, dalším významným zdrojovým místem je hlavní město Praha. Nejvýznamnější věkovou skupinou bylo rozmezí 36 - 50 let. Mírně to je ovlivněno tím, že malé děti v doprovodu rodičů nebyly součástí průzkumu z hlediska vyplnění dotazníku. Nicméně i tak se dá říci, že plavbu využívají spíše starší lidé. Z respondentů bylo 54 % žen a 46 % mužů.



## 6.2 Vyhodnocení pracovních hypotéz

### Hypotéza 1

Splavnění Vltavy v úseku České Budějovice - Hluboká nad Vltavou přineslo vyšší příjmy provozovatelům podniků cestovního ruchu (ubytovací a stravovací zařízení) v Hluboké nad Vltavou.

Tuto hypotézu nepotvrzují. Na základě řízených rozhovorů se zástupci některých ubytovacích zařízení v Hluboké nad Vltavou bylo zjištěno, že dle jejich vlastního šetření nebylo zaznamenáno znatelného nárůstu počtu hostů a tím i vyšších příjmů v důsledku vzniku rekreační plavby z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou. To potvrzuje také výsledek dotazníkového šetření, kde pouze 11 % respondentů uvedlo, že jsou v Hluboké nad Vltavou ubytováni. Z tohoto počtu nelze přesně určit, u kolika z nich byla atraktivita v podobě rekreační plavby hlavním motivem návštěvy města. Vyšší přínos se očekává do budoucna, po splavnění všech úseků. Hluboká nad Vltavou se nachází uprostřed Vltava resortu a je centrem mnoha nově vzniklých aktivit. Těž dobudováním přístavu se ještě pozvedne turistická atraktivita celého města.

### Hypotéza 2

Dotace z Operačního programu Doprava byla využita účelně a neměla vliv na dotace čerpané na ostatní druhy dopravy.

Tuto hypotézu potvrzují. Na základě řízených rozhovorů bylo zjištěno, že dotace mohla být použita výhradně pro financování vodní dopravy. Spolufinancování z Evropské unie proběhlo v rámci Operačního programu Doprava, prioritní osy 6. Oblast podpory 6.2 rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest. Aby dotace mohla být čerpána, musel být připraven konkrétní projekt, jímž byl projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou, který splňoval všechna kritéria. Žádný jiný subjekt neměl připraven relevantní projekt. Z uvedeného vyplývá, že dotace byla využita naprosto účelně a smysluplně a neměla vliv na ostatní druhy dopravy.

### Hypotéza 3

Neexistuje ucelená marketingová strategie doprovázející projekt splavnění Vltavy v jižních Čechách.

Tuto hypotézu nepotvrzují. V průběhu vypracování této práce byl vytvořen projekt Vltava resort, který je předmětem kapitoly 6.1.

## 7. Návrhová část

Na základě provedené situační analýzy a výsledků terénního šetření byly vytvořeny následující návrhy na zlepšení a další rozvoj vltavské vodní cesty v jižních Čechách.

### 7.1 Vytvoření organizace destinačního managementu pro oblast Vltava resort

Projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou je hodnotný projekt s velkým předpokladem rozvoje do budoucna. Realizace tohoto projektu je ryze v kompetenci státu a ten ho po dokončení předá do správy Povodí Vltavy, s. p. a Státní plavební správy. V zájmech těchto subjektů není starat se o strategický plán daného území nebo jeho další rozvoj. Cílem tohoto návrhu je tedy vytvořit organizaci destinačního managementu, která by tento rozvoj zajišťovala. Základním kamenem je projekt Vltava resort. V tomto projektu byla poprvé vymezena destinace s názvem Vltava resort, která lemuje Vltavu v okolí nově splavněných úseků. Nově vzniklá organizace by měla na tento projekt navázat, zajistit jeho další rozvoj a rozšířit ho o další nutné skutečnosti pro jeho udržitelnost do budoucna. Název organizace bude v novém znění Vltava resort, o. p. s.

#### 1. Určení vize a zásadních cílů organizace

Hlavním cílem je vytvořit organizaci destinačního managementu za účelem komplexního rozvoje cestovního ruchu v destinaci Vltava resort. Tento rozvoj bude organizace soustavně a uceleně udržovat. Mezi dílčí cíle patří:

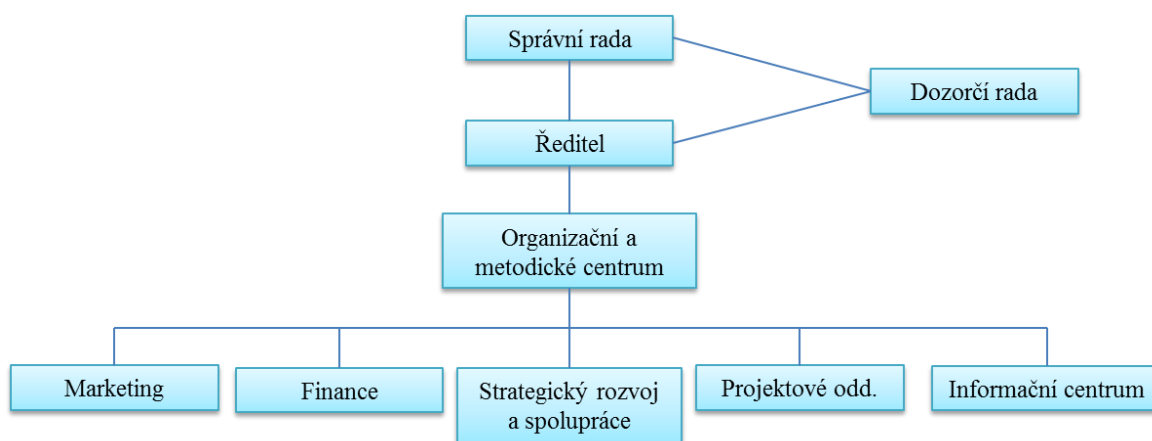
- zlepšení image projektu splavnění Vltavy v jižních Čechách,
- předložit zájemcům kompletní informační servis a přehled aktivit v oblasti,
- vylepšit marketingovou a mediální činnost celé oblasti,
- zajistit rozšíření turistických aktivit v oblasti,
- do příští plavební sezóny založit informační centrum Vltava resort.

Vizí organizace je do tří let zvýšit návštěvnost Vltava resortu alespoň trojnásobně.

## 2. Zvolení právní formy organizace

Vzhledem ke stanoveným cílům byla zvolena jako právní forma organizace obecně prospěšná společnost. Taková společnost, podle zákona č. 248/1995 Sb., o obecně prospěšných společnostech, poskytuje veřejnosti obecně prospěšné služby za předem stanovených, a pro všechny uživatele stejných podmínek. Vrcholným orgánem společnosti je správní rada, ve které zasedá alespoň jeden člen z každého členského subjektu. Počet členů správní rady musí být dělitelný třemi. Druhým nejvyšším orgánem je ředitel, který je statutárním orgánem, jenž řídí činnost obecně prospěšné společnosti, a jedná jejím jménem. Dalšími orgány společnosti jsou dozorčí rada, oddělení marketing, finance, oddělení strategického rozvoje a spolupráce, projektové oddělení a oddělení informační centrum.

**Obrázek 3: Organizační struktura Vltava resort, o. p. s.**



Zdroj: vlastní zpracování

## 3. Členské subjekty

Projekt Vltava resort byl vypracován a je spravován jediným subjektem, občanským sdružením Open rivers. Pro splnění hlavního cíle organizace, je nutné, aby se do Vltava resort, o. p. s. zapojily jak podniky cestovního ruchu v oblasti, tak města a obce. Je plně v jejich zájmu, aby se rekreační plavba v tomto území dále rozvíjela. Takový rozvoj totiž přinese větší blahobyt také městům a kraji v podobě vyšší zaměstnanosti a zvýšení turistické atraktivnosti. Zakládajícími subjekty tedy jsou města České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Purkarec, Hněvkovice, Týn nad Vltavou a Jihočeský kraj. Ze soukromé sféry je vhodné členství ubytovacích a stravovacích zařízení, provozovatelů

vodní dopravy, zájmových sdružení, místních akčních skupin a dalších podnikatelských subjektů, které jsou plavbou přímo „zasaženi“.

#### 4. Předmět činnosti společnosti

- Zajišťovat propagaci vodní cesty ve Vltava resortu a dalších aktivit, které nabízí.
- Koordinační činnost a podíl na rozvoji plavby.
- Prezentace na veletrzích cestovního ruchu.
- Správa a aktualizace internetového portálu [www.vltavaresort.cz](http://www.vltavaresort.cz).
- Pořádání akcí typu Vltava open, zamykání plavební sezony, pořádání fame tripů pro touroperátory a jiné doprovodné a animační programy.
- Realizace partnerské spolupráce při stimulaci rozvoje turistických a rekreačních aktivit ve Vltava resortu.
- Zpracování dlouhodobého strategického plánu pro rozvoj vltavské vodní cesty.
- Příprava a dokumentace rozvojových projektů a jejich realizace.
- Využití svěřeného a vytvořeného majetku, jeho pronájem a půjčování tak, aby bylo zajištěno jeho nejlepší možné využití pro cestovní ruch.
- Prosazování zájmů regionu jako celku.
- Spolupráce s obdobnými právníckými osobami.

Jeden z cílů organizace je do příští sezóny založit informační centrum Vltava resort. Činností tohoto centra bude bezplatné podávání informací, jak osobní formou na pobočce, tak telefonicky nebo elektronicky. Informační centrum Vltava resort se bude také starat o distribuci propagačních materiálů do ostatních informačních center. Dále bude zajišťovat komunikaci s médii a propagaci různých akcí ve Vltava resortu. Informační centrum bude také správcem webového portálu. Sídlo informačního centra bude vybudováno v Českých Budějovicích u Lannovy loděnice, kde bude mimo jiné probíhat prodej propagačních a upomínkových předmětů Vltava resortu.

#### 5. Financování společnosti

Současný projekt Vltava resort je financován z 55 % grantem Statutárního města České Budějovice a zbylých 45 % tvoří sponzorské dary. Na další roky není zatím

financování jisté. Je nutné si uvědomit, že státní projekt splavnění Vltavy v jižních Čechách byl financován téměř bez účasti kraje, měst nebo obcí. Rekreační plavba pro ně nyní představuje důležitou součást nabídky cestovního ruchu. Proto je stěžejní, aby se právě kraj, města a obce také zapojily do financování dalšího rozvoje Vltavské vodní cesty v jižních Čechách. Projekt Vltava resort by v dalších letech pouze ze sponzorských darů pravděpodobně nepřežil. Pro financování organizace Vltava resort, o. p. s. byla tedy zvolena součinnost mezi soukromým a veřejným sektorem. Činnost organizace bude zajištěna bez využití dotací z Evropské unie. Pouze u některých dílčích projektů, vytvořených organizací, by bylo v případě možnosti zažádáno o dotaci z evropských fondů.

Pro určení ročního rozpočtu organizace je nutné vymezit poměrné částky, kterými se budou jednotliví zakladatelé podílet. Založení společnosti je uvažováno k 1. 1. 2014. První rok fungování se nepředpokládají významné výnosy z činnosti, proto bude financování nákladů z velké části závislé na cizích zdrojích, tj. příspěvcích svých zakladatelů.

Obecně prospěšná společnost může využít veřejných rozpočtů (státní rozpočet nebo rozpočty územně samosprávných celků). Subjekty jako stát, kraj nebo obec mohou poskytnout dotaci obecně prospěšné společnosti podle zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech. Velikost dotací od jednotlivých obcí bude vyměřena na základě počtu obyvatel. Dalším důležitým zdrojem jsou příspěvky podnikatelských subjektů. Velikost těchto příspěvků bude přepočítána na základě míry zainteresovanosti. Příspěvky podnikatelů mohou být ve formě finanční či jiné, např. v podobě voucherů na služby, zvýhodněných pobytů, slevových kuponů, apod., které se využijí pro propagaci a při pořádaných akcích. Společnost dále využije sponzorských darů od různých nadací, sdružení a dalších subjektů. Část financování proběhne z vlastních zdrojů získaných prodejem upomínkových předmětů v informačním centru a drobných tržeb z pořádaných eventů. V prvních letech provozu bude muset Vltava resort, o. p. s. využít také úvěru, který pokryje počáteční nesoulad mezi náklady a výnosy. V dalších letech by bylo vhodné uvažovat o koupi nových výletních lodí, které by se poskytnuly k pronájmu provozovatelům plavby.

Výhodou je, že u obecně prospěšné společnosti nejsou předmětem daně příjmy z činností, které vyplývají z jejich poslání v případě, že náklady převyšují výnosy;

z dotací, příspěvků a jiných podpor z veřejných rozpočtů a z úroků z vkladů na běžném účtu.

**Tabulka 6: Financování Vltava resort, o. p. s.**

Zdroj	%
veřejné rozpočty	
- státní rozpočet	10%
- krajský rozpočet	15%
- rozpočty obcí	35%
příspěvky podnikatelských subjektů	15%
sponzorské dary	10%
tržby z vlastní činnosti	5%
úvěry	10%
<b>Celkem</b>	<b>100%</b>

Zdroj: vlastní zpracování

## 7.2 Vytvoření nabídky pro mladé lidi

Provozovatelé plavby v úseku České Budějovice – Vodní dílo Hněvkovice nabízejí více možností než pouze plavbu velkou výletní lodí. Návštěvníci si mohou vypůjčit menší loď, kterou vede kapitán nebo ji po zaškolení řídí sami. Dále je možné vypůjčit si motorový člun nebo sjet slalomovou dráhu v Českém Vrbném na raftu. Soukromý podnikatel půjčuje v Jeznici hausbóty nebo rybářské lodě. V Týně nad Vltavou provozuje výletní plavby Jihočeská plavební, s. r. o., která pořádá čtyři okružní plavby včetně jedné večerní. Potenciál vodní cesty Vltava resortu lze ještě vhodně rozšířit.

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že věkový průměr návštěvníků plavby je spíše vyšší. Podle provozovatele, plavbu navštěvují různé věkové skupiny od mladých párů, přes rodiny s dětmi, po důchodce. Existuje však ještě jeden segment zákazníků, který je možné oslovit - mládež. Segment mladších účastníků cestovního ruchu je důležitou součástí poptávky, tudíž je vhodné se na jejich potřeby zaměřit. Téměř každý, kdo rekreační plavbu vyhledává, očekává nějaký zážitek. Pro významnou část mladých lidí nemusí pasivní pozorování přírodních a kulturních atraktivit plavby takové očekávání naplnit. V dnešní době mladí lidé chtějí své zážitky prožívat aktivně, prahnou po zábavě, netradičních zážitcích, které je vytrhnou ze stereotypu. Právě to by měla splňovat otevřená party na palubě lodi.

### Cíl návrhu

Cílem návrhu je rozšířit segment návštěvníků výletních lodí v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou a využít vodní cestu i ve večerních a nočních hodinách.

### Základní údaje

Uspořádání otevřené party je plně v kompetenci provozovatelů plavby. S podobným typem akcí do budoucna provozovatel počítá jako se zpestřením nabídky. Momentálně na tomto úseku disponuje dvěma velkými plavidly. Jejich maximální kapacita je 80 osob. Pro uspořádání atraktivní a výdělečné diskotéky by bylo zapotřebí poněkud větší, a modernější lodě. Pokud je uvažováno se vznikem obecně prospěšné společnosti Vltava resort, bylo by možné takovou loď z jejich zdrojů koupit a dát nějakému podnikateli do pronájmu. Další možností je, že přijde nový provozovatel, který bude mít k dispozici větší loď.



### Technické předpoklady

Žádný zákon nebo vyhláška noční plavbu prakticky nezakazují, parametry vltavské vodní cesty to umožňují. Pouze je zapotřebí, aby to umožnil správce toku, tedy Povodí Vltavy, s. p. a prodloužil provozní dobu přístavišť, která je nyní od 8:00 do 20:00. Provozovatel lodní dopravy je povinen dodržovat ustanovení zákona č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, vyhlášky Ministerstva dopravy (dále jen MD) č. 344/1991 Sb., vyhlášky MD č. 241/2002 Sb. a plavební vyhlášku č. 1/2012 Státní plavební správy o provozním opatření na vodní cestě Vltava v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou. Noční plavba vyžaduje určitá technicky náročnější opatření. Zejména se jedná o osvětlení lodi a zpřísněná bezpečnostní opatření.

### Organizační zajištění

Diskotéka bude otevřena každý týden v sezoně od května do září, ve středu, pátek a v sobotu od 21:00 hodin. Loď vypluje z Lannovy loděnice v Českých Budějovicích do Hluboké nad Vltavou, kde proběhne delší zastávka s výhledem na zámek Hluboká. Poté parník vypluje zpět, konec je plánován ve 2.00 hodin. Provozovatel diskotéky zajistí nainstalování tanečního parketu, výzdoby a dekorací, baru a dalších potřebných věcí, které se můžou po skončení party odinstalovat a loď tak může další den fungovat jako vyhlídková. Dále je potřeba přítomnost profesionálního DJ, hostesek, osvětlovače, barmanů a ostražky. Připraven bude také doprovodný program jako barmanská show, kouzelnické vystoupení, maškarní party či ohňostroj. Při vstupu se bude podávat welcome drink, během plavby různý výběr alkoholických a nealkoholických nápojů, včetně speciálních drinků, doplňkově drobná jídla. Vstup bude povolen od 15 let, alkohol a tabákové výrobky podávané samozřejmě od 18 let.

Financování provozu bude výhradně na provozovateli, předpokládaný vstup na diskotéku je 200 Kč.

### Marketingová činnost

Proč party na parníku? Atraktivní pro všechny návštěvníky bude hlavně netradiční prostor konání akce. Plout na vlnách Vltavy a zároveň se oddávat tanci v rytmu oblíbené hudby je vskutku zajímavý zážitek. Pokud tanec omrzí, stačí vyjít na palubu, opřít se o okraj lodi a v klidu si vychutnat romantickou noční atmosféru plavby.

V Českých Budějovicích momentálně není dostatečná nabídka v oblasti nočního života. Mnoho mladých lidí odjíždí za zábavou do jiných, většinou i menších měst. Proto by party parník, s tím co nabízí, neměl mít v podstatě žádnou konkurenci.

Projekt Vltava resort, mezi jehož činnosti patří propagace vltavské vodní cesty v jižních Čechách, dosud zvolil poměrně konzervativní mediální kampaň. Reklama v tisku je v Deníku a Mladé frontě Dnes, rozhlasová reklama na radiu Beat. Pro nový segment je potřeba vytvořit odpovídající mediální kampaň. Stěžejní bude spolupráce s rádiem Kiss Jižní Čechy, jehož posluchači jsou potencionálními návštěvníky noční plavby. Důležitým médiem jsou také sociální sítě jako Facebook nebo Twitter. Tisková inzerce proběhne v časopisech Koktejl a 21. století a v týdeníku 5 + 2 dny. Důležité je také zahrnout party do balíčků cestovních kanceláří a prostřednictvím voucherů na slevové portály. Tímto způsobem by se měli oslovit zákazníci jak z řad turistů, tak rezidenti. Dále bude vytvořen plakát s pozvánkou na party, který by měl evokovat jedinečnou atmosféru diskotéky na lodi.

### 7.3 Další návrhy

Atraktivním rozšířením nabídky je vytvoření tematických plaveb, které by bylo nejlépe organizovat na menších lodích s kapacitou kolem 20 osob. Takové plavby by se spojily s určitým tématem a návštěvou okolních zařízení. Například gurmánské plavby, při kterých by návštěvníci měli možnost ochutnat různé pokrmy a nápoje již na palubě lodi a poté místní speciality v okolních stravovacích zařízeních. Příjemným doplňkem by mohla být také vinná plavba. Mimo to se mohou zorganizovat například adrenalinové plavby spojené s návštěvou adrenalin parku a dalších podobných aktivit. Nabízí se také plavba za historií, jež by byla spojena s návštěvou kulturních atrakcí a historických památek.

Dalším vhodným projektem je zajištění dopravy navazující na plavbu. Jedná se o dopravní spojení od přístavů k různým atrakcím cestovního ruchu. Návštěvníci plavby by jistě ocenili, kdyby například v Hluboké nad Vltavou existovala možnost rovnou přesehnout na autobus, který je doveze přímo k zámku nebo do Zoologické zahrady.

Rozmanitost nabídky ubytovacích zařízení by elegantně doplnil hotel. Takový projekt pravděpodobně závisí výhradně na vlastní iniciativě podnikatelské sféry. Nicméně hotel, například s výhledem na zámek Hluboká, je jistě atraktivní a mohl by se zasloužit o rozšíření sezony v oblasti vodní cesty.

Jednou z možností pro rozvoj oblasti je vybudovat určitá zařízení cestovního ruchu na územích obcí, například v přístavu v Českém Vrbném, a tyto prostory pronajmout. Případně by se mělo uvažovat o prodeji části těchto ploch, čímž by se zvýšila ochota podnikatelských subjektů angažovat se do budování doplňkové turistické infrastruktury v oblasti Vltava resortu.

Důležitou skutečností je, že se během příštích let musí obnovit lodní park. Není nutné ho vybavit supermoderními výletními loděmi, které jsou k vidění v některých významných evropských městech. Lidé v České republice jsou zvyklí na parníky, které však v dnešní době musí splňovat určité parametry. Je důležité vzít na vědomí fakt, že zákazníci z jiných krajů, a zejména z jiných zemí, jsou zvyklí na větší komfort při vyhlídkové plavbě, než který je nabízen na nově splavněné Vltavě.

## 8. Projekt modernizace výletních lodí

### 8.1 Předprojektová fáze

Před zahájením prací bude provedena předprojektová úvaha.

#### Identifikace problému

Prostřednictvím dotazníkového šetření bylo zjištěno, které nedostatky nejvíce vadí návštěvníkům výletní plavby v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou. Respondenti uváděli, že v prvním úseku není dostatek atraktivit v okolí řeky. S tím lze momentálně jen těžko něco udělat. Dále nebyli spokojeni se stavem výletních lodí a s audiovizuálním doprovodem během plavby. Obnova lodního parku je zmíněna v předchozích částech této práce, a do budoucna se s ní musí počítat. Současný provozovatel by koupil nové lodí v podstatě odepsal nynější parníky. To samé by nastalo, pokud by přišel další provozovatel s novou lodí. V takovém případě by výrazně omezil konkurenceschopnost Českobritské plavební. Nicméně konkurence zlepšuje služby a všeobecně by to bylo ku prospěchu věci. V současné době se však jeví jako vhodný krok vytvořit projekt na rekonstrukci výletních lodí. Jedná se o dvě lodě (Vojtěch Lanna a Malše), které provádějí pravidelnou rekreační plavbu v prvním úseku.

#### Cíl projektu

Projekt je realizován s cílem zvýšení atraktivnosti vnitrozemské vodní dopravy, na řece Vltavě v jižních Čechách, pro cestovní ruch. Dalším cílem projektu je zlepšení služeb pravidelné výletní plavby v rámci projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou, a tím naplnění potřeb návštěvníků plavby. Produktem projektu je modernizace výletních lodí a vytvoření kvalitního audiovizuálního doprovodu během pravidelné rekreační plavby. Předkladatel projektu je provozovatel plavby a majitel lodí, který je zároveň i příjemcem projektu. Dalšími příjemci jsou ostatní podnikatelské subjekty ve Vltava resortu, obce a kraj, protože na tyto subjekty má projekt pozitivní dopad.

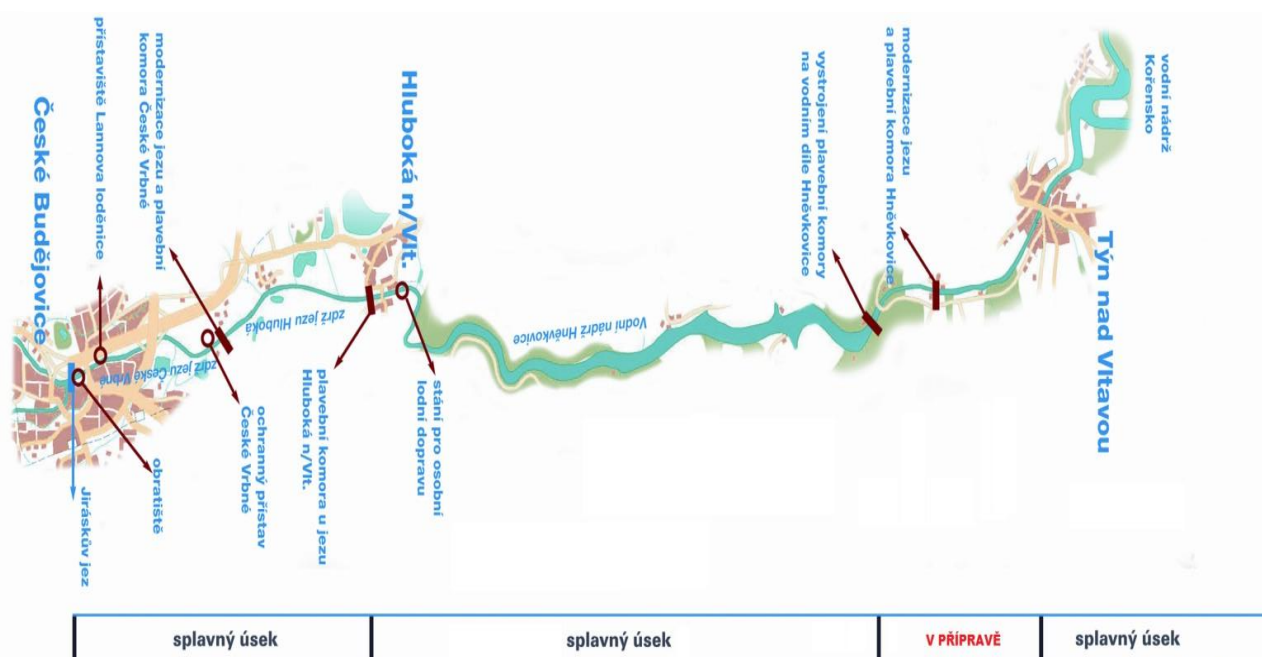
#### Název projektu

Projekt bude mít název Modernizace výletních lodí na Vltavě v jižních Čechách za účelem zvýšení atraktivnosti rekreační plavby.

## Územní alokace projektu

Fyzicky budou montážní práce provedeny v ochranném přístavu v Českém Vrbném. Vzhledem k tomu, že projekt je realizován na lodích, neexistuje jedno konkrétní místo, kde bude dokončený projekt umístěn. Územní alokace takového projektu je území, které bude mít z projektu a jeho služeb prospěch. Konkrétně se jedná o nově vytvořený prázdninový region Vltava resort. Modernizované lodě poplují z Českých Budějovic přes Hlubokou nad Vltavou, Purkarec až k Hněvkovické přehradě, od roku 2015 do Týna nad Vltavou.

**Obrázek 4: Vltava resort**



Zdroj: <http://www.vltavaresort.cz/plavba>

## Zdůvodnění projektu

Projekt naplňuje cíl prioritní osy, kterým je zlepšit kvalitu ploch a zařízení pro volnočasové aktivity a rekreaci.

V případě tak kvalitní vodní cesty jakou je nově splavněná Vltava v jižních Čechách, je zásadní, aby po ní pluly také dostatečně kvalitní lodě. K dispozici je mnoho možností pro individuální plavbu. Hromadná pravidelná rekreační plavba je však tím, co by mělo být pýchou vodní cesty. Lodní park plně nevyhovuje současným potřebám zákazníků,

proto je nutná jeho rekonstrukce. Cílem rekonstrukce interiéru lodí je to, aby se návštěvníci plavby cítili v maximálním pohodlí a čistotě.

Kvalitní ozvučení lodí je v případě pravidelné rekreační plavby stěžejní. Je nutné si uvědomit, že mnoho návštěvníků neví, kudy právě plují, nemají přesné informace o atraktivitách cestovního ruchu v okolí. Zvukový doprovod během plavby musí korespondovat s tím, co je právě k vidění, či připravit návštěvníka na to, co ho čeká. V případě úseku z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou je vhodné využít začátku cesty ke krátkému výkladu o historii Českých Budějovic, hlavních atraktivitách, případně o místech, které jsou z lodě viditelné. V průběhu cesty bude výklad zaměřen na okolí vodní cesty, různé místní zajímavosti či legendy. Vhodné je doplnit text krátkou zmínkou o historii lodí a o projektu splavnění Vltavy v jižních Čechách. Výklad bude nahrán na přenosné zařízení, přehráván a ovládán kapitánem z kormidelny. Ten má pro doplnění k dispozici také mikrofon. Dalším doplňkem bude umístění dvou plochých obrazovek ve spodních částech paluby. Ty budou sloužit jako obrazový doprovod k mluvenému textu. Mimo text poběží na jejich obrazovkách informace o dalších atraktivitách v novém prázdninovém regionu Vltava resort a spoty provozovatelů různých aktivit, které lze v tomto regionu provozovat. Dále je vhodné promítat užitečné informace pro cyklisty, jako jsou vizuální prohlídky cyklistických tras apod.

## **8.2 Projektová fáze**

### Popis projektu

Projekt vytvoří Projektový atelier, s. r. o., který bude mít pravomoc ke koordinaci prací jednotlivých firem a vytvoří harmonogram projektu. Z této společnosti bude během rekonstrukce přítomný manažer projektu. Veškeré činnosti na projektu budou evidovány jako outsourcing od externího podniku, který bude svou část prací řídit z hlediska technického a personálního. Na tyto společnosti bude vypsáno výběrové řízení. Kontrakt bude podepsán s tím dodavatelem, který předloží návrh, jenž bude nejvíce vyhovovat představám zadavatele. Po prostudování nabídek různých podniků, byla vybrána společnost DEXON CZECH, s. r. o., pro ozvučení lodí a společnost Opravy plavidel, s. r. o. pro rekonstrukci interiéru lodí.

## Modernizace lodě Vojtěch Lanna

Lod' Vojtěch Lanna je dvoupalubová osobní loď. Spodní paluba je uzavřená, v polovině délky plavidla se nachází vyvýšená kormidelna a pod ní prostor se vstupy na obou stranách lodi. Tento prostor dělí spodní palubu na dva oddělené salóny pro cestující. Kapacita lodi je 75 osob. Na zádi lodi je schodiště vedoucí na horní otevřenou palubu. Loď Vojtěch Lanna byla vyrobena roku 1960 v Maďarsku, tudíž její technický stav již není na špičkové úrovni. V loňském roce byl proveden nový nátěr a vybudována horní paluba. Nicméně interiér a zařízení lodi nutně potřebuje rekonstrukci.

Podlahy na spodní palubě budou zhotoveny z tropického dřeva a dlažby. Strop bude kazetový ze světlého dřeva ošetřený protipožárním nátěrem a ze sádkkartonu. Stěny budou z masivních palubek (mahagon) opatřených protipožárním nátěrem a keramického obkladu. Toalety budou nově vybaveny. Bar bude kompletně zrekonstruován v souladu se stylem podlahy. Dolní paluba bude osvětlena novými stropními svítidly. Obměněny budou dekorace jako záclony, apod. Vyměněny budou stoly, lavice a židle. Na dolní palubě bude namontováno 6 stolů (4 ve přední části u baru a 2 v zadní části), a 16 lavic. Na horní palubě budou čtyři stolky s dvanácti židlemi, dalších šest židlí a jedna dlouhá lavice na zádi. Podlahy na horní palubě budou z tropického dřeva ošetřeného lazurovacím lakem. Osvětlena bude lampičkami. Komín lodi se upraví tak, aby měl šikmé vyústění a kouř z komína nešel přímo na horní palubu.

Důležitou částí rekonstrukce bude vytvoření lepšího zázemí pro cyklisty. Podél celé délky plavby, ve všech úsecích, jsou výborné podmínky pro cykloturistiku. V dalších sezonách bude počet návštěvníků, kteří budou cestovat společně se svým bicyklem výrazně stoupat. Je nutné se na jejich potřeby zaměřit a vytvořit jim bezchybné podmínky. Právě propojení plavby s cykloturistikou je budoucností celého projektu splavnění Vltavy. V současné době není pro stání kol vyhrazen žádný prostor a cykloturisté je nechávají většinou v úzkém prostoru při vstupu do lodě.

U obou vchodů se zasadí vedle schodiště rampa pro hladký nájezd kola do lodi. Bude vyhrazen prostor 1,5 m x 1,8 m na obou stranách u vstupů, kde budou stojany pro osm kol. Dále se využije prostor zádi lodě, kde bude prostřednictvím závěsných háků na stěnách prostor pro dalších deset kol.

**Tabulka 7: Přehled úprav interiéru lodi Vojtěch Lanna**

Místnost	Podlaha	Strop	Stěny	Zařízení
<b>Dolní paluba</b>	Tropické dřevo + izolace + podkladové hranoly 73 m <sup>2</sup>	Kazetový - světlá dýha (protipožární nátěr), + izolace, + podkladové hranoly 69 m <sup>2</sup>	Masivní palubky (protipožární nátěr) + izolace + podkladové hranoly 41 m <sup>2</sup>	stoly - 6, lavice 16 dřevěný bar, zázemí pro cyklisty, dekorace
<b>WC ženy</b>	Dlažba 2,25 m <sup>2</sup>	Sádkarton 3 m <sup>2</sup>	Keramický obklad 13,2 m <sup>2</sup>	Klozet, umyvadlo, zrcadlo
<b>WC muži</b>	Dlažba 2,25 m <sup>2</sup>	Sádkarton 3 m <sup>2</sup>	Keramický obklad 13,2 m <sup>3</sup>	Klozet, umyvadlo, zrcadlo
<b>Horní paluba</b>	Tropické dřevo + izolace + podkladové hranoly 38,5 m <sup>2</sup>	x	x	Stoly - 4, židle - 10, lavice - 1, komín
<b>Cena celkem</b>	<b>64 750 Kč</b>	<b>49 820 Kč</b>	<b>45 670 Kč</b>	<b>98 000 Kč</b>

Zdroj: vlastní zpracování

### Audiovizuální doprovod

Lodě jsou velmi vlhké prostory a tomu musí být ozvučení přizpůsobeno. Je nutné dbát na dostatečný průřez připojovacích vodičů a také na to, že to, co není vlhkuodolné (ústředna, zesilovač, subwoofery) musí být pečlivě zakryto. Při instalaci je nutné respektovat velitelsko-povelové zařízení plavidla. Na loď bude instalována reprosoustava SP 512 w černá, dvě ploché závěsné obrazovky a osvětlení.

Veškeré elektromontážní a rekonstrukční práce na plavidle musí respektovat zákony, předpisy a směrnice pro vnitrozemskou plavbu. Materiály použité při této rekonstrukci musí být v souladu s předpisy Československého Lloydů.



**Tabulka 8: Přehled audiovizuálního zařízení**

Prostor	Položka	KS	Cena v Kč celkem
<b>Dolní paluba včetně WC</b>	Závěsný reproduktor	4	6 400
	Podhledový reproduktor	6	7 200
	Regulátor hlasitosti	1	1 000
	LCD obrazovka	2	18 000
	Stropní svítidla	16	14 400
<b>Kormidelna</b>	Rozhlasová ústředna	1	11 000
	Ovládací modul	1	2 000
	Mikrofon	1	1 400
<b>Horní paluba</b>	Voděvzdorný reproduktor	3	6 000
	Antena přijímače - tuner FM	1	800
	Svítidlo voděodolné	4	3 000
<b>Náklady</b>	x	x	<b>71 200</b>

Zdroj: vlastní zpracování

### Časový harmonogram

S rekonstrukcí se začne po skončení plavební sezony v říjnu 2013. Do té doby bude vypracován projekt a předána projektová dokumentace. Montážní práce budou zahájeny dle harmonogramu 20. října 2013. Projektový manažer zajistí, aby činnosti realizované oběma firmami na sebe logicky navazovaly, a dokázaly plně naplnit očekávání zadavatele. Nejprve je nutné demontovat starý interiér lodi, nainstalovat kabeláž, poté namontovat nový interiér včetně osvětlení a nakonec dodat audiovizuální zařízení.

### Financování projektu

Projekt vytvoří provozovatel a majitel lodí, působící na pravidelné lince, společnost Českobritská plavební s. r. o. Tato obchodní společnost zažádá o dotaci z fondů Evropské unie. Příjem částek z evropských fondů je podmíněn dostatečným počtem kvalitně zpracovaných projektů. Projekty realizované na území Jihočeského kraje podporuje dotacemi Regionální operační program regionu soudržnosti NUTS II Jihozápad, který je součástí Evropského fondu pro regionální rozvoj. Tento projekt je vhodné uplatnit v otevřené výzvě Integrované projekty rozvojových center. Konkrétně se jedná o Tematický integrovaný plán rozvoje města České Budějovice (dále jen

IPRM), který má přímou návaznost na prioritní osy. Opatření IPRM 2.1 Modernizace, rekonstrukce a rozvoj ploch a zařízení pro volnočasové aktivity a rekreaci se mimo jiné zaměřuje na využití potenciálu Vltavy pro rekreaci a rozvoj cestovního ruchu.

**Tabulka 9: Souhrn žádosti**

Program	Regionální operační program NUTS II Jihozápad
Prioritní osa	2 - Stabilizace a rozvoj měst a obcí
Cíl prioritní osy	Zlepšit kvalitu a dostupnost vybavenosti a veřejných služeb v oblasti volnočasových aktivit a rekreace
Oblast podpory	2.1 - Integrované projekty rozvojových center – „Tematický integrovaný plán rozvoje města České Budějovice pro období 2008 – 2013“
Název opatření v IPRM	Modernizace, rekonstrukce a rozvoj ploch a zařízení pro volnočasové aktivity a rekreaci
Forma podpory	Z Evropského fondu pro regionální rozvoj
Míra podpory	Možnost proplacení až do výše 87 % uznatelných nákladů
Příjemce podpory	Obchodní společnost (v rámci IPRM)
Doba realizace projektu	Žádosti je možno předkládat do 31. 10. 2013

Zdroj: vlastní zpracování

### Rozpočet

Náklady projektu se dělí na hlavní způsobilé výdaje a vedlejší způsobilé výdaje. V tomto projektu jsou vedlejšími způsobilými výdaji pouze výdaje na manažera projektu, všechny ostatní spadají do hlavních způsobilých výdajů.

**Tabulka 10: Výdaje na přípravu projektu**

Položka	Částka v Kč
Vytvoření projektové dokumentace	35 000
Osobní náklady - manažer projektu	15 000
Náklady na zpracování a podání žádosti	30 000
Náklady na výběrové řízení dodavatelů služeb	15 000
<b>Celkem</b>	<b>95 000</b>

Zdroj: vlastní zpracování

**Tabulka 11: Výdaje na rekonstrukci interiéru**

Položka	Částka v Kč
Podlahy	64 750
Stropy	49 820
Stěny	45 670
Ostatní zařízení	98 000
Montážní a demontážní práce	100 000
<b>Celkem</b>	<b>358 240</b>

Zdroj: vlastní zpracování

**Tabulka 12: Výdaje na audiovizuální zařízení**

Položka	Částka v Kč
Ozvučení	53 800
Osvětlení	17 400
Montážní práce	50 000
<b>Celkem</b>	<b>121 200</b>

Zdroj: vlastní zpracování

Celková cena za modernizaci lodě Vojtěch Lanna je 449 440 Kč. Druhá výletní loď Malše je prakticky stejná. Rozměrově je o několik metrů čtverečních menší, ale má větší horní palubu a kapacitu lodi o deset osob vyšší. Náklady na modernizaci budou tedy o deset tisíc korun vyšší.

**Tabulka 13: Celkové náklady projektu**

Položka	Částka v Kč
Rekonstrukce lodě Vojtěch Lanna	479 440
Rekonstrukce lodě Malše	489 440
Náklady na přípravu projektu	95 000
Inspekce Československého Lloydů	11 000
<b>CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU</b>	<b>1 074 880</b>

Zdroj: vlastní zpracování

## 8.3 Poprojektová fáze

### Monitoring

Předmětem monitorování bude sledování a sběr informací o průběhu realizace projektu. Slouží k případné včasné identifikaci rizik a zabránění chybám. Dohled na průběh realizace projektu má v kompetencích manažer projektu, který je zodpovědný za soulad mezi skutečným stavem a plánem. Mezi hlavní činnosti manažera projektu patří řízení projektu; kontrola harmonogramu; kontrola nákladů a kvality; řízení změn projektu a správa kontraktu.

Po dokončení všech rekonstrukčních prací bude provedena kontrolní inspekce společností Československý Lloyd, s. r. o. Při kontrolních zkouškách se ověří: soulad instalace po lodi podle platné dokumentace; správnost provedení ochranného uzemnění a pospojování plavidla; generátor elektrické energie pro napájení lodní sítě; správnost montáže a upevnění kabelů; funkčnost velitelsko-povelového zařízení a umístění nápisů a výstražných tabulí.

Důležitou součástí monitoringu je také zjištění, zda projekt naplnil cíle operačního programu, prioritních os a opatření. Základní cíl, tedy modernizace, rekonstrukce a rozvoj zařízení pro volnočasové aktivity a rekreaci, by měl být naplněn již se samotným dokončením projektu. Dalším cílem bylo zlepšení služeb pravidelné výletní plavby v rámci projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou, a tím naplnění potřeb návštěvníků plavby. Jestli se tento cíl daří splňovat, bude průběžně zjišťováno prostřednictvím indikátorů, jako je návštěvnost plavby, zvýšení tržeb, funkčnost rekonstrukce a prostřednictvím dotazníkového šetření.

## 9. Závěr

Cílem diplomové práce bylo prostřednictvím analýzy zhodnotit možnosti využití regionální vnitrozemské vodní dopravy pro cestovní ruch. Práce se zabývala nově splavněnou Vltavou v jižních Čechách, která vznikla v rámci projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou. Tento státní projekt, jehož nositelem je Ředitelství vodních cest České republiky, je předmětem analýzy v první části diplomové práce. Realizace projektu probíhá podle plánu, pouze třetí etapa je zpožděna v důsledku povodní. Výsledným zjištěním je, že projekt připravil kvalitní vodní cestu, která nabízí velký potenciál využití pro cestovní ruch.

V diplomové práci byly stanoveny tři hypotézy. Na základě sběru primárních a sekundárních dat byly hypotézy v syntetické části potvrzeny nebo vyvráceny.

V analytické části bylo důležitým zdrojem údajů vlastní šetření. To bylo realizováno prostřednictvím řízených rozhovorů a dotazníkového šetření. Syntéza těchto dat byla cenným podkladem pro identifikaci současného stavu cestovního ruchu v oblasti a možností pro využití regionální vnitrozemské vodní dopravy v destinaci. Z výsledků vyplynulo, že nově splavněná Vltava není ve využití pro cestovní ruch příliš úspěšná. První úsek z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou není z hlediska primární nabídky cestovního ruchu příliš atraktivní. Z tohoto důvodu nestačí návštěvníka pouze nalodit na parník a nechat plout. Je nutné se zaměřit na doprovodné programy či další aktivity, které by doplnily a zvýraznily krásy vodní dopravy.

Navrhnout několik opatření pro zlepšení tohoto stavu bylo dalším cílem práce. Návrhy byly vypracovány zejména z dat získaných z vlastního výzkumu. Konkrétně bylo navrženo založení organizace destinačního managementu pro nově vzniklou oblast Vltava resort. Tato organizace by se měla starat o komplexní rozvoj cestovního ruchu v oblasti. Dále byla vytvořena nabídka pro mladé lidi, která by měla rozšířit spektrum návštěvníků plavby o další důležitý segment. Dalšími návrhy bylo vytvoření tematických plaveb, zajištění kyvadlové dopravy navazující na přístavní místa v průběhu plavby, podpora ochoty podnikatelských subjektů v tvorbě dalších aktivit v oblasti Vltava resortu či pokus o rozšíření sezony v oblasti vodní cesty. Pozornost je věnována také obnově lodního parku.

Hlavním přínosem práce je, že účelné propojení těchto návrhů by mělo výrazně zvýšit atraktivitu celé myšlenky splavnění Vltavy pro cestovní ruch.

Nejdůležitějším výstupem diplomové práce je zpracování projektu Modernizace výletních lodí na Vltavě v jižních Čechách. Na základě předchozí analýzy se jeví modernizace lodí na pravidelné lince jako první a zásadní krok pro zvýšení atraktivity vnitrozemské vodní plavby na nově splavněných úsecích Vltavy v jižních Čechách. V rámci projektu byla zpracována předprojektová úvaha, která zahrnuje identifikaci problému, vymezuje cíle projektu, územní alokaci projektu a zdůvodňuje potřebu projekt realizovat. V projektové fázi byla detailněji popsána rekonstrukce lodí a veškeré práce, které bude projekt zahrnovat. Dále byl zpracován harmonogram projektu a vymezeno financování projektu, jež využije fondů Evropské unie. V poslední části byl podrobně spočítán rozpočet a shrnut do tabulek. Poprojektová fáze se zabývá monitoringem jak v průběhu realizace, tak po jeho dokončení a po uvedení do provozu.

**Klíčová slova:** cestovní ruch, rozvoj cestovního ruchu, vnitrozemská vodní doprava, řeka Vltava, výletní loď, destinace, projekt

## 10. Summary

The main aim of this thesis was to analyze evaluate the possibility of using regional inland waterway transport for tourism. The thesis dealt with the newly navigable Vltava in South Bohemia, which was part of the project „Completion of Vltava waterway in the section Ceske Budejovice - Tyn nad Vltavou“. This national project whose bearer is the Directorate of Waterways Czech Republic, is the subject of analysis in the first part of the thesis. Implementation of the project is on track, only the third stage is delayed due to the floods. The final finding is that the project has developed high-quality waterway that offers great potential use for tourism.

The thesis was determined three hypotheses. Based on the collection of primary and secondary data were hypotheses in the synthetic part confirmed or refused.

In the analytical part was an important source of data own exploration. This was implemented by means of structured interviews and survey. The synthesis of these data was a valuable basis for identifying the current state of tourism in the area, and the use of regional inland waterway transport in the area. The results showed that the newly navigable Vltava is not so successful in use for tourism. The first section from Ceske Budejovice in Hluboka nad Vltavou is not in terms of the primary tourism offer too attractive. For this reason, the visitor is not enough just to board a steamer and let flout. It is necessary to focus on supporting programs or other activities that complement and highlight the beauty of the waterway transport.

Propose several measures to improve the situation was next aim of this thesis. The proposals were drawn mainly from data obtained from own exploration. Specifically, it was propose establishment of destination management organization for the newly formed destination Vltava resort. This organization should care about complex growth of tourism in the area. Was also created offer for young people, which should expand the range of cruise visitors another important segment. Another proposals was: create a thematic cruises, shuttle services related to port areas during the voyage, support to willingness enterprises in the creation of other activities in the Vltava resort or an attempt to extend the season in waterways. Attention is also paid to the renewal of the boat park.

The main contribution of this thesis is the efficient interconnection of these suggestions would significantly increase the attractiveness of the whole idea navigable Vltava river for tourism.

The most important output of the thesis is the elaboration of the project Modernization of steamers on the Vltava river in South Bohemia. Based on the previous analysis seems modernization of steamers as the first and crucial step to increase the attractiveness of inland waterway transport on the newly navigable sections of the Vltava river in Southern Bohemia. The project was developed Pre reasoning, which includes identifying the problem, defining the goals of the project, land allocation project and justifies the need to implement the project. In the project phase was described in more detail reconstruction of steamers and all the work that the project will include. Further the project schedule was developed and defined funding the project, which will use European Union funds. The last part was detailed calculated the budget and summarized in tables. Post-project phase deals with monitoring both during implementation and after its completion and after commissioning.

**Keywords:** Tourism, Development of Tourism, Inland Waterway Transport, Vltava river, Steamer, Destination, Project



# 11. Použité zdroje

## Odborná literatura

1. BOHÁČKOVÁ, I., HRABÁNKOVÁ, M. *Strukturální politika Evropské unie*. Praha: C. H. Beck, 2009. 198 s. ISBN 978-80-7400-111-6.
2. BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.
3. BUKOVSKÝ, J. *Investice do budoucnosti vodních cest v České Republice. Vodní cesty a plavba*. Leden 2010, roč. 7, č. 1, s. 24. ISSN 1211-2232.
4. DUVAL, D. T. *Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows*. Clevedon. 2007. ISBN 978-1-84541-064-3.
5. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2004. 152 s. ISBN 80-245-0772-2.
6. EISLER, J. *Úvod do ekonomiky dopravy*. Praha: CODEX Bohemia, 1998. 288 s. ISBN 80-85963-54-X.
7. FORET, M., FORETOVÁ, V. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada Publishing, 2001. 178 s. ISBN 80-247-0207-X.
8. GOELDNER, Ch. R., RITCHIE, J. R. B. *Touris: Principles, Praktices, Philosophies*. Hoboken: Wiley, 2009. 624 s. ISBN 978-0-470-08459-5.
9. HESKOVÁ, M. a kol. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. 2. vydání. Praha: Fortuna, 2006. 223s. ISBN 80-7168-948-3.
10. HORNER, S., SWARBROOKE, J. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: GradaPublishing, 2003. 488 s. ISBN 80-247-0202-9
11. HOSPODÁŘSKÁ KOMORA ČR: *Nákladní doprava v ČR – praktická příručka podnikatele*. Praha: PP Agency, 1996.
12. HRABÁNKOVÁ, M., HÁJEK, T.: *Management cestovního ruchu*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2002. 173 s. ISBN 80-7040-580-5.
13. CHROMÝ, P. *Jihočeský kraj*. Praha: Kartografie, 2003. 158 s. ISBN 80-7011-734-6.
14. INDROVÁ, J. *Cestovní ruch I*. Praha: Oeconomica, 2004. 113 s. ISBN 80-245-0799-4.

15. KOTLER, P. *Marketing management*. Praha: Grada Publishing, 2001. 719 s. ISBN 80-247-0016-6.
16. KOVÁŘ, D., KOBLASA, P. *Město jménem Hluboká*. České Budějovice: Jelmo, 2007. 176 s.
17. MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno: Barrister & Principal, 2009. ISBN 978-80-87029-56-5.
18. MIRVALD, S. *Geografie dopravy III*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2002. 43 s. ISBN 80-7082-846-3.
19. NOVACKÁ, Ľ. *Cestovný ruch a Európska únia*. Bratislava: Economics, 2010. 150 s. ISBN 978-80-89393-26-8.
20. NOVÝ, I. *Sociologie pro ekonomy*. Praha: Grada Publishing, 1997. 168 s. ISBN 80-7169-433-9.
21. ORIEŠKA, J. *Služby v cestovním ruchu*. Praha: Idea Servis, 2010. 405 s. ISBN 978-80-85970-68-5.
22. PALATKOVÁ, M. *Marketingová strategie destinace cestovního ruchu: jak získat více příjmů z cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing, 2006. 341 s. ISBN 80-247-1014-5.
23. PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. Praha: ASPI, 2008. 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.
24. PERNICA, P., NOVÁK, R., ZELENÝ, L., SVOBODA, V., KAVALEC, K. *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI, 2001. 479 s. ISBN 80-8639513-8.
25. REICHEL, J. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Praha: Grada Publishing, 2009. 184 s. ISBN 9788024730066.
26. RYGLOVÁ, K. *Cestovní ruch*. Brno: Brno International Business School, 2005. 67 s. ISBN 80-86575-92-6.
27. ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu – doprava I*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Zemědělská fakulta, 1997. 84 s. ISBN 80-7040-210-5.
28. VAŠKO, M. *Cestovní ruch a regionální rozvoj*. Praha: Oeconomica, 2002. 96 s. ISBN 80-245-0445-6.
29. VILAMOVÁ, Š. *Jak získat finanční zdroje Evropské unie*. Praha: Grada Publishing, 2004. 196 s. ISBN 80-247-0828-0.
30. ZADRAŽILOVÁ, D. a kol. *Společenská odpovědnost podniků. Transparentnost a etika podnikání*. Praha: C. H. Beck, 2010. 167 s. ISBN 978-80-7400-192-5.

## Internetové zdroje

1. Lodní doprava v jižních Čechách. *Ceník lodní dopravy*. [online]. [cit. 10-02-2013]. Dostupné z: [http://www.lodnidoprava.info/cenik-lodni-dopravy\\_18.html](http://www.lodnidoprava.info/cenik-lodni-dopravy_18.html)
2. Czech Tourism. *Vytváření organizací cestovního ruchu v turistických regionech*. [online]. [cit. 02-03-2013]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/files/regiony/destin/organizacecrvregionech.pdf>
3. *Strategie rozvoje cestovního ruchu města České Budějovice*. [online]. [cit. 20-12-2012]. Dostupné z: <http://www.c-budejovice.cz/cz/rozvoj-mesta/Documents/Strategie%20rozvoje%20cestovn%C3%ADho%20ruchu%20m%C4%9Bsta%20%C4%8Cesk%C3%A9%20Bud%C4%9Bjovice.pdf>
4. *Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2009–2013*. [online]. [cit. 20-12-2012]. Dostupné z: [http://www.krajjihocesky.cz/index.php?par%5Bid\\_v%5D=1541&par%5Blang%5D](http://www.krajjihocesky.cz/index.php?par%5Bid_v%5D=1541&par%5Blang%5D)
5. *Tematický Integrovaný program rozvoje města České Budějovice*. [online]. [cit. 10-03-2013]. Dostupné z: <http://www.cbudejovice.cz/cz/rozvojmesta/nastenkaiprm/iprmtematicky/Documents/Tematický%20IPRM.pdf>
6. České Budějovice. *O městě*. [online]. [cit. 09-12-2012]. Dostupné z: <http://www.c-budejovice.cz/cz/mesto/o-meste/stranky/o-meste.aspx>
7. České Budějovice. *Projekt Město a voda*. [online]. [cit. 14-12-2012]. Dostupné z: <http://www.c-budejovice.cz/cz/rozvoj-mesta/mesto-a-voda/stranky/mesto-a-voda.aspx>
8. Hluboká nad Vltavou. *Město a okolí*. [online]. [cit. 21-12-2012]. Dostupné z: <http://www.hluboka.cz/mesto-a-okoli>
9. Český statistický úřad. *Správní obvod České Budějovice*. [online]. [cit. 02-12-2012]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/orp\\_ceske\\_budejovice](http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/orp_ceske_budejovice)

10. *Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji*. [online]. [cit. 19-12-2012]. Dostupné z: <http://www.scribd.com/doc/2175415/-Manual-rozvoje-cestovniho-ruchu-v-Jihoeskem-kraji>
11. Strukturální fondy. *Regionální operační program NUTS II Jihozápad*. [online]. [cit. 16-03-2012]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy/ROP-Jihozapad>
12. Československý Lloyd. *Sazebník inspekcí lodí pro Českou republiku*. [online]. [cit. 14-03-2013]. Dostupné z: <http://www.csllloyd.cz/vnitrozemske-lode/>
13. *Státní fond dopravní infrastruktury*. [online]. [cit. 28-12-2012]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz>
14. Státní plavební správa. *Vodní cesty*. [online]. [cit. 29-12-2012]. Dostupné z: <http://www.spspraha.cz/vodnicesty/>
15. Povodí Vltavy, s. p. *Profil společnosti*. [online]. [cit. 29-12-2012]. Dostupné z: <http://www.pvl.cz/profil-statniho-podniku>
16. Ředitelství vodních cest České republiky. *Projekt Dokončení vltavské vodní cesty*. [online]. [cit. 10-01-2013]. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/projekty-opd/i.-usek-dokonceni-vltavske-vodni-cesty-v-useku-ceske-budejovice-hluboka-nad-vltavou>

# Seznam obrázků, tabulek, grafů a map

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Splavněný úsek České Budějovice – Hluboká nad Vltavou .....	39
Obrázek 2: Etapa II projektu Dokončení vltavské vodní cesty .....	45
Obrázek 3: Organizační struktura Vltava resort, o.p.s.....	70
Obrázek 4: Vltava resort .....	79

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Shrnutí údajů o první etapě projektu .....	38
Tabulka 2: Ceník rekreačních plaveb .....	47
Tabulka 3: Počet převezených návštěvníků a pravidelných plaveb v prvním úseku.....	54
Tabulka 4: Přehled financování projektu.....	61
Tabulka 5: Srovnání schválených příspěvků OPD podle druhu dopravy .....	61
Tabulka 6: Financování Vltava resort, o. p. s. ....	73
Tabulka 7: Přehled úprav interiéru lodi Vojtěch Lanna .....	82
Tabulka 8: Přehled audiovizuálního zařízení.....	83
Tabulka 9: Souhrn žádosti .....	84
Tabulka 10: Výdaje na přípravu projektu .....	84
Tabulka 11: Výdaje na rekonstrukci interiéru .....	85
Tabulka 12: Výdaje na audiovizuální zařízení .....	85
Tabulka 13: Celkové náklady projektu .....	85

## Seznam grafů

Graf 1: Anketa portálu iDnes.cz .....	55
Graf 2: Informační zdroj .....	63
Graf 3: Motiv návštěvy .....	64
Graf 4: Typ plavby.....	65
Graf 5: Kraj.....	66
Graf 6: Věk .....	66

## **Seznam map**

Mapa 1: Jihočeský kraj .....	32
Mapa 2: Geografická mapa správního obvodu ORP České Budějovice .....	32

## **Seznam příloh**

Příloha 1: Dotazník pro návštěvníky rekreační plavby.....	97
Příloha 2: Otázky pro referenta realizace Ředitelství vodní cest České republiky a předsedu občanského sdružení Open rivers.....	98
Příloha 3: Otázky pro provozovatele výletních plaveb.....	99
Příloha 4: Otázky pro vedoucí odboru kultury a památkové péče Krajského úřadu Jihočeského kraje a pro předsedu komise cestovního ruchu v Hluboké nad Vltavou..	100
Příloha 5: Otázky pro člena zastupitelstva Českých Budějovic .....	101
Příloha 6: Otázky pro provozovatele ubytovacích zařízení v Hluboké nad Vltavou....	101
Příloha 7: Jízdní řád Hluboká nad Vltavou – Purkarec (2013).....	102
Příloha 8: Jízdní řád Hluboká nad Vltavou – Kozí hrádek (2013) .....	103
Příloha 9: Jízdní řád pro úsek České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (2012) .....	103
Příloha 10: Propagační leták Vltava resort .....	104
Příloha 11: Fotografie .....	105

# Přílohy

## Příloha 1: Dotazník pro návštěvníky rekreační plavby

Dobrý den, jmenuji se Pavel Lavička. Jsem studentem Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích a realizuji průzkum, který se týká Vámi právě absolvované vyhlídkové plavby v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou. Cílem tohoto dotazníku je získat profil návštěvníka plavby a především získat cenné názory a připomínky od Vás, kteří jste se plavby aktivně zúčastnili.

Získané informace budou použity výhradně do mé diplomové práce s názvem Projekt využití regionální vnitrozemské vodní dopravy pro cestovní ruch. Dotazník je zcela anonymní.

1) Jak jste se dozvěděl/a o možnosti plavby na tomto úseku?

- internet
- rozhlas
- tisk
- od příbuzných či známých
- nabídka cestovní kanceláře nebo agentury
- leták nebo jiný propagační materiál
- jinak

2) Jaký byl motiv Vaší návštěvy?

- zážitek
- poznávání
- přírodní atraktivity
- doplněk k cykloturistice
- přeprava do Hluboké nad Vltavou nebo zpět
- jiný (vypište) .....

3) Jste ubytován/a v nějakém ubytovacím zařízení v Hluboké nad Vltavou?

- ano
- ne

4) Jaký typ plavby jste zvolil/a?

- jednosměrná
- zpáteční
- na kole tam a na lodi zpět nebo naopak

5) Co se Vám během plavby líbilo, co hodnotíte kladně?

.....  
.....  
.....

6) Co se Vám během plavby nelíbilo, co byste změnili nebo zlepšili?

.....  
.....  
.....

7) Z kterého kraje přijíždíte?

.....

8) Pohlaví

- muž
- žena

9) Věk

- do 25 let
- 26 – 35 let
- 36 – 50 let
- 50 – 60 let
- 60 let a více

**Příloha 2: Otázky pro referenta realizace Ředitelství vodní cest České republiky a předsedu občanského sdružení Open rivers**

1. Naplňují se již v dnes cíle projektu? (růst atraktivity regionu, příliv turistů, zlepšit zážitkový CR). Jaké jsou cíle v současné době?
2. Plánuje se další výstava doplňkové infrastruktury v okolí řeky? Jaký je potenciál zhodnocení podnikatelských příležitostí navazujících na tento projekt? Nechá se tato aktivita na podnikavcích nebo bude nějak dotována?
3. Náklady na současný provoz plavby v prvním úseku financuje výhradně provozovatel této plavby nebo zde existuje určitá forma podpory z kraje či města? (pokud je možno odpovědět)
4. Jaké má vyhlídky občanské sdružení Open rivers do nové sezony?



5. Existují v současné době balíčky služeb realizované městem nebo cestovními kanceláři, kde je plavba součástí takového balíčku?
6. Projekt Město a voda přímo navazuje na státní projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou. V jaké fázi se nachází projekt Město a voda a jak se daří plnit jeho vize, které jsou uvedené na webu? Jak se daří shánět finanční prostředky?
7. Myslíte si, že je možné uspořádat různé párty na lodích? Z hlediska zákonů, vyhlášek, bezpečnosti, apod. Něco jako vytvořit klub, diskotéku na palubě lodi.
8. Existuje určitý strategický plán pro projekt Dokončení vltavské vodní cesty? Vize za 5, 10 let?  
Vltava resort 2013
9. Je již projekt dostupný?
10. Co je hlavním cílem projektu Vltava resort 2013?
11. Kdo je jeho součástí? Kdo je zpracovatelem a investorem?
12. Co přinese do budoucna?

### **Příloha 3: Otázky pro provozovatele výletních plaveb**

- 1) Jak byste konkretizoval přínos plavby ČB – Hluboká pro cestovní ruch v oblasti?
- 2) Jakou jste v minulé sezoně vykazovaly obsazenost plaveb? Vzrostl zájem oproti předchozím letem? Případně čím plánujete zvýšit návštěvnost?
- 3) Jaké je zhruba složení návštěvníků?
  - A) Podíl rezidenti nebo účastníci cestovního ruchu
  - B) Čeští turisté nebo cizinci
  - C) Věk
  - D) Typičtí účastníci (páry, skupiny, singl...)
- 4) Kolik lodí využíváte na trati České Budějovice – Hluboká nad Vltavou?
- 5) Kolik zhruba procent lidí využívá plavbu jednosměrně a kolik zpátečně?
- 6) Komunikujete nějak s dalšími poskytovateli služeb cestovního ruchu, například ubytovacími a stravovacími zařízeními na Hluboké nebo v okolí? Přinesla jim možnost plavby určité zvýšení tržeb?

- 7) Jednoznačně největší atraktivitou je zámek Hluboká, jaké další atraktivity v průběhu plavby byste jmenoval?
- 8) Jak je to s propojením cykloturistiky a plavby na této trase?
- 9) Na webu uvádíte, že existuje možnost vypůjčení vlastní lodě, v jaké intenzitě je tato alternativa využívána a k jakým příležitostem? V jaké míře pořádáte eventy na lodích?
- 10) Náklady na plavbu financujete výhradně z vlastních zdrojů nebo zde existuje určitá podpora ze strany města nebo kraje?
- 11) Co návštěvníci plavby nejvíce oceňují, jaké zážitky si odnesou?
- 12) Zjišťujete nějakou formou, co jim naopak chybělo, co by ocenili nového? Které nedostatky to jsou a jak se s nimi plánujete vypořádat?
- 13) Jak to v současné době vypadá s II. a III. etapou projektu Dokončení Vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou?
- 14) Provozujete rekreační plavbu také na rybníku svět a v Hluboké nad Vltavou, lze je nějak porovnat se splavněním Vltavy? Očekáváte obecně nárůst zájmu o vnitrozemskou rekreační plavbu? Jaké marketingové kroky lze učinit?

**Příloha 4: Otázky pro vedoucí odboru kultury a památkové péče Krajského úřadu Jihočeského kraje a pro předsedu komise cestovního ruchu v Hluboké nad Vltavou**

- 1) Jak byste konkretizovala přínos plavby České Budějovice – Hluboká nad Vltavou pro cestovní ruch v oblasti?
- 2) Komunikujete nějakým způsobem s poskytovateli služeb cestovního ruchu, například ubytovacími a stravovacími zařízeními na Hluboké nebo v okolí? Přinesla jim možnost plavby určité zvýšení tržeb? Existují určitá konkrétní kvantifikace tohoto zvýšení?
- 3) Plánuje se ještě další výstava doplňkové infrastruktury spojená s plavbou? Jaký je potenciál zhodnocení podnikatelských příležitostí navazujících na tento projekt?
- 4) Jedním z cílů realizace projektu bylo nabídnout a oživit zážitkový cestovní ruch ve městě. Myslíte si, že se tento cíl podařilo splnit?
- 5) Naplňují se další cíle projektu? (růst atraktivity regionu, příliv turistů...) Jaké jsou cíle v současné době?

- 6) Existují v současné době balíčky služeb realizované městem nebo cestovními kanceláři, kde je plavba součástí takového balíčku?
- 7) Jakým způsobem je plavba zahrnuta ve strategii pro rozvoj cestovního ruchu? Je již dnes součástí marketingu a managementu destinace?
- 8) Jak funguje marina v Českém Vrbném, co přináší do konkrétní oblasti, kým je využívána a jaký je plánovaný její další rozvoj?
- 9) Státní projekt splavnění Vltavy se vhodně propojil s protipovodňovou ochranou města, jejíž investorem je Povodí Vltavy, s. p., dá se vyčíslit o kolik procent je nyní nižší pravděpodobnost zaplavení okolních oblastí?
- 10) Jak byste objektivně ohodnotila úspěch realizovaného projektu, zejména zatím fungujícího prvního úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou?
- 11) Dá se zatím v něčem srovnat tento projekt s Baťovým kanálem na Moravě?
- 12) V různých fázích projektu se objevila řada skeptiků, mnoho z nich a dalších ještě dnes nevěří ve smysluplnost této investice, čím byste těmto lidem kontrovala?

#### **Příloha 5: Otázky pro člena zastupitelstva Českých Budějovic**

1. Jak byste konkretizoval přínos plavby České Budějovice – Hluboká nad Vltavou pro cestovní ruch v oblasti?
2. Projekt Město a voda přímo navazuje na státní projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou. V jaké fázi se nachází projekt Město a voda a jak se daří plnit jeho vize, které uvádíte na webu? Jak se daří shánět finanční prostředky?
3. Jakým způsobem je plavba zahrnuta ve strategii pro rozvoj cestovního ruchu? Je již dnes součástí marketingu a managementu destinace?
4. Mohl byste popsat průběh financování státního projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou? Byla dotace z EU využita účelně? Mohla mít vliv na financování ostatních druhů dopravy?

#### **Příloha 6: Otázky pro provozovatele ubytovacích zařízení v Hluboké nad Vltavou**

- 1) Již dvě sezony je v plném proudu rekreační plavba mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou. Podle provozovatele vodní dopravy na této trase je

poměr účastníků, kteří využijí plavbu jednosměrně (tedy hypoteticky část z nich by měla přenocovat na Hluboké) a kteří jedou zpátečně je 50/50. Pocítíte větší příliv turistů? Dá se říci, že Vám díky nové možnosti cesty turistů do Hluboké nad Vltavou po Vltavě určitým způsobem vzrostly tržby? Pokud ano, dá se tento nárůst vyčíslit?

- 2) Pokud tyto turisty dokážete identifikovat, využívají ve Vašem zařízení více služeb ubytovacích nebo stravovacích?
- 3) Jak spolupracujete s provozovateli plavby?
- 4) Existují určité balíčky služeb, jejichž součástí je zahrnuta rekreační plavba v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou a zároveň je nabídnuto přenocování v některém ubytovacím zařízení? Je Vaše zařízení součástí takového balíčku? Je/bylo by to pro Vás výhodné?
- 5) V roce 2014 by měl být pod zámkem dokončen nový přístav pro 73 lodí. Jaká pozitiva to může Vám, jakožto ubytovacímu zařízení přinést?
- 6) Od května bude v provozu i druhý úsek až na Hněvkovickou přehradu a podle Ředitelství vodní cest ČR by měl být v roce 2014 dokončen i třetí úsek a tím v podstatě splavněna Vltava až do Prahy a české řeky tím splavně až k Baltskému moři. Těšíte se na tuto skutečnost, mohlo by právě toto naplnit smysluplnost celého projektu Dokončení vltavské vodní cesty?
- 7) Jak vnímáte projekt Vltava resort 2013?

**Příloha 7: Jízdní řád Hluboká nad Vltavou – Purkarec (2013)**

<b>Odjezd Hluboká (Hamry)</b>	<b>Příjezd Purkarec</b>
10:00	11:15
14:00	15:15
<b>Odjezd Purkarec</b>	<b>Příjezd Hluboká</b>
12:00	13:15
16:00	17:15

Zdroj: <http://www.lodnidopravaceskebudejovice.cz/>

**Příloha 8: Jízdní řád Hluboká nad Vltavou – Koží hrádek (2013)**

<b>Odjezd Hluboká (Hamry)</b>	<b>Příjezd Karlův hrádek</b>
11:00	11:50
13:00	13:50
15:00	15:50
<b>Odjezd Karlův hrádek</b>	<b>Příjezd Hluboká</b>
12:00	12:50
14:00	14:50
16:00	16:50


Zdroj: <http://www.lodnidopravaceskebudejovice.cz>

**Příloha 9: Jízdní řád pro úsek České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (2012)**

<b>1. České Budějovice - České Vrbné - Hluboká nad Vltavou</b>		
odjezd	zastávka	příjezd
Č. Budějovice (Lannova loděnice)	České Vrbné	Hluboká (restaurace KUKI)
10.00	10.30	11.30
12.00	12.30	13.30
14.00	14.30	15.30
16.00	16.30	17.30
<b>2. Hluboká nad Vltavou - České Vrbné - České Budějovice</b>		
odjezd	zastávka	příjezd
Hluboká (restaurace KUKI)	České Vrbné	Č. Budějovice (Lannova loděnice)
10.00	10.30	11.30
12.00	12.30	13.30
14.00	14.30	15.30
16.00	16.30	17.30

Zdroj: vlastní zpracování

## Příloha 10: Propagační leták Vltava resort







www.vltavaresort.cz

# Vltava resort

I ČECHY MAJÍ SVŮJ JIH...

*Příjemné dny své dovolené nebo třeba jen víkend můžete strávit v nově vznikajícím prázdninovém regionu podél řeky Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou. Svezte se na lodi či na lodičce po nově splavněném úseku Vltavy, projedte se na kole podél jejího klidného toku nebo se jen přijďte projít po památkách Českých Budějovic, Hluboké nad Vltavou či Týna nad Vltavou. Sportovní aktivity i poklidné trávení volného času vám nabízí celý tento úsek Vltavy zvaný příznačně Vltava resort!*

hotely • penziony • kempy • cyklostezky  
 • půjčovny kol • půjčovny dvojkol •  
 půjčovny in-line bruslí • výletní plavby •  
 půjčovny motorových lodí • lodní přeprava  
 • vodní slalom • zarybněné území  
 pro sportovní rybolov • kulturní události  
 • kulturní památky • vodní lyžování •  
 ekologie • vodní stavby

PARTNEŘI PROJEKTU:

### Týn nad Vltavou

**1** Dvůr Čihovice - Špejchar klub

**2** Pobytové lodě

**3** Restaurace U Mostu

**4** Jihočeská plavební - vyhledkové plavby

### Purkarec

**5** Spolek Vltavan - síň voroplavby

**6** Hotel a penzion Pelikán

### Hluboká nad Vltavou

**7** Sporthotel Barborka

**8** Hotel Závěš

**9** Restaurant - Penzion L-CLUB

**10** Hotel Podhrad

**11** Restaurace Kuki

**12** Sportovní areál

**13** Zoo Ohrada

**14** Koupaliště

**15** Zámek Hluboká

**16** Nože Hofman

**17** Aero Life

### Hrdějovice

**18** Restaurant Marine Závlahy

### České Vrbné

**19** Restaurace Na Kanále

**20** SK Vodní slalom

**21** Půjčovna motorových lodí & Lodní přeprava

**22** Hotel Zátkův dům

**23** Penzion Minor

### České Budějovice


**24** Lanový park Máj

**25** Dvojkola


**26** Hotel Zátkařův dům

**27** Penzion Minor


Projekt vznikl za podpory:




České Budějovice




eribosy




pórvy



APU



BEAT



KAM

Tento projekt je spolufinancován Statutáři měst Českých Budějovic.



## **Příloha 11: Fotografie**

### **Lannova loděnice**



Zdroj: vlastní foto

### **Vltavská vodní cesta (I. úsek) 1**



Zdroj: [http://www.lodnidoprava.info/fotogalerie\\_7.html](http://www.lodnidoprava.info/fotogalerie_7.html)



## Vltavská vodní cesta (I. úsek) 2



Zdroj: [http://www.lodnidoprava.info/fotogalerie\\_7.html](http://www.lodnidoprava.info/fotogalerie_7.html)

### Přístav České Vrbné



Zdroj: vlastní foto



### Vltavská vodní cesta (I. úsek) 3



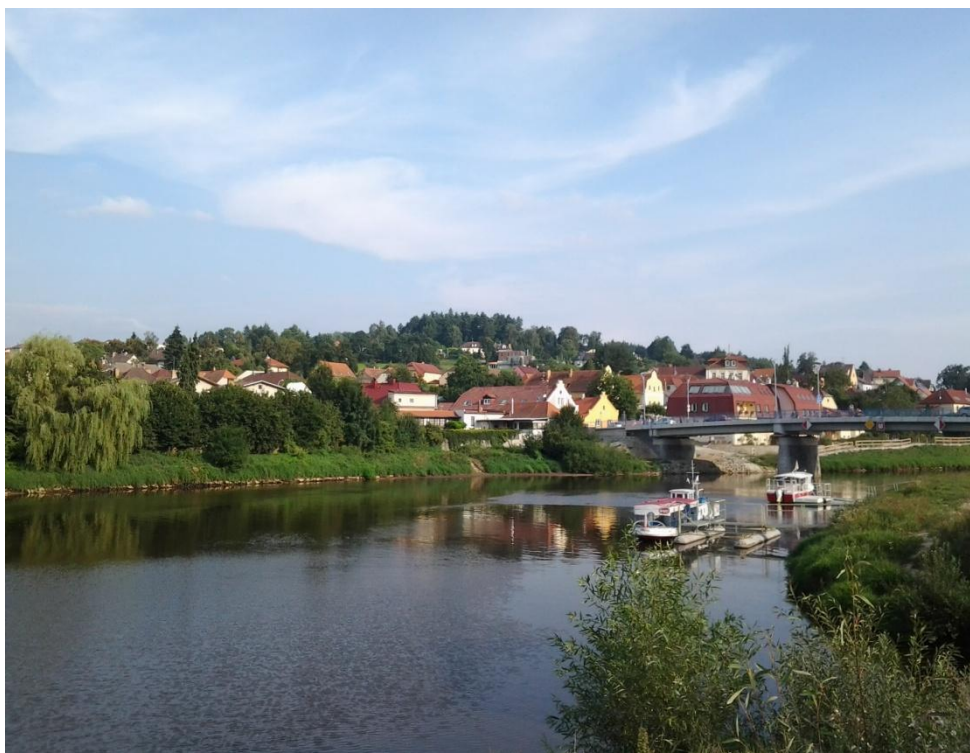
Zdroj: vlastní foto

### Plavební komora České Vrbné



Zdroj: [http://www.lodnidoprava.info/fotogalerie\\_7.html](http://www.lodnidoprava.info/fotogalerie_7.html)

## Hluboká nad Vltavou - Hamry



Zdroj: vlastní foto

## Vltava open 2013



Zdroj: vlastní foto



### Výletní loď Vojtěch Lanna



Zdroj: vlastní foto

### Interiér lodi Vojtěch Lanna



Zdroj: vlastní foto

### Výletní loď Malše v přístavu



Zdroj: [http://www.lodnidoprava.info/fotogalerie\\_7.html](http://www.lodnidoprava.info/fotogalerie_7.html)

### Přístav České Vrbné v zimě



Zdroj: vlastní foto



## Vltavská vodní cesta (II. úsek)



Zdroj: vlastní foto

## Karvanické skály (II. úsek)



Zdroj: [www.vyhlidkoveplavbyvltava.cz](http://www.vyhlidkoveplavbyvltava.cz)