

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH**  
Ekonomická fakulta  
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: N6208 Ekonomika a management  
Studijní obor: Obchodní podnikání

Preference atributů naučných stezek v NP a CHKO Šumava

Vedoucí diplomové práce  
RNDr. Josef Navrátil, Ph.D.

Autor  
Petra Štolková

2013



## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Petra ŠTOLKOVÁ**  
Osobní číslo: **E11841**  
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Obchodní podnikání**  
Název tématu: **Preference atributů naučných stezek v NP a CHKO Šumava**  
Zadávající 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:**

Vypracování optimalizačního projektu naučných stezek. Identifikace příležitostí na trhu cestovního ruchu ve vybrané oblasti. Určení technického a majetkového zajištění projektu. Vymezení finančního řešení projektu.

#### **Metodický postup:**

1. Studium literatury
2. Sběr a utřídění sekundárních a primárních dat
3. Analýza nabídky a poptávky
4. Návrh optimalizace

#### **Rámcová osnova:**

1. Úvod. 2. Cíle práce a metodika. 3. Literární rešerše. 4. Příležitosti na trhu. 5. Návrh projektu. 6. Závěr. 7. Seznam pramenů a použité literatury. 8. Přílohy.

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

**Bridenhann, J., Wickens, E.** *Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas - vibrant hope or impossible dream?* **Tourism Management. Vol. 25, No. 1, p. 71-79, 2004.**

**Goeldner, Ch. R., Ritchie, J. R. B.** *Tourism: Principles, Practices, Philosophies. 11th Edition.* New York: Wiley, 2008.

**Laurens, M.** *Route tourism: a roadmap for successful destinations and local economic development.* **Development Southern Africa. Vol. 24, No. 3, p. 475-489, 2007.**

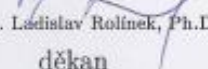
**Prah, K., Kolník, K. K.** *Didactic analysis of outdoor learning based on the example of the educational water trail in the Sotla river basin.* **Didactica slovenica-Pedagoška obzorja. Vol. 22, No. 3-4, p. 38-52, 2007.**

**Ritchie, J. R. B., Crouch G. I.** *The Competitive Destination: A Sustainable Tourism Perspective.* Oxon: Cabi Publishing, 2003.


Vedoucí diplomové práce: **RNDr. Josef Navrátil, Ph.D.**  
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  
Studentská 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 Preference atributů naučných stezek v NP a CHKO Šumava vypracovala samostatně s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou 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 dne 19. 04. 2013

.....

Petra Štolková



## Poděkování

Velice děkuji vedoucímu práce RNDr. Josefu Navrátilovi Ph.D. za poskytnuté podklady, odborné vedení, ochotu i cenné připomínky během zpracování diplomové práce.

Děkuji mé rodině za celkovou podporu.



# OBSAH

1	ÚVOD.....	4
2	CÍLE PRÁCE .....	6
2.1	Hlavní cíl.....	6
2.2	Dílčí cíle práce .....	6
3	LITERÁRNÍ REŠERŠE .....	7
3.1	Cestovní ruch a regionální rozvoj.....	7
3.1.1	Vymezení pojmu region a region cestovního ruchu .....	7
3.1.2	Regionální rozvoj a regionální politika.....	8
3.1.3	Cestovní ruch v rámci regionálního rozvoje .....	9
3.2	Marketing a management v cestovním ruchu.....	12
3.2.1	Marketing cestovního ruchu .....	12
3.2.2	Management cestovního ruchu .....	16
3.2.3	Destinační marketing a management.....	17
3.3	Projektové řízení a tvorba podnikatelských záměrů.....	19
3.3.1	Definice projektu a jeho cílů .....	19
3.3.2	Projektový management .....	21
3.3.3	Fáze projektu a projektový cyklus .....	22
3.3.4	Možnosti financování projektu .....	24
3.4	Turistická trasa, route tourism .....	28
3.4.1	Vymezení pojmu naučná stezka, cyklotrasa, cyklostezka .....	30
3.5	Obecná charakteristika cestovního ruchu ve vymezeném území .....	32
3.5.1	Prachatice .....	32
3.5.2	Blanice .....	33
3.5.3	Boubínský prales.....	34
3.5.4	Volary .....	34

3.5.5	Národní park a Chráněná krajinná oblast Šumava .....	35
4	METODIKA .....	37
4.1	Data a metody.....	37
4.2	Studie proveditelnosti .....	39
4.2.1	Smysl, podstata a využití studie proveditelnosti .....	39
4.2.2	Obecná struktura studie proveditelnosti.....	39
5	PŘÍLEŽITOSTI NA TRHU .....	44
5.1	Základní charakteristika .....	44
5.2	Shrnutí výsledků analýzy trhu .....	45
5.2.1	Charakteristiky naučných stezek – nabídka .....	45
5.2.2	Preference návštěvníků naučných stezek - poptávka.....	45
5.2.3	Identifikace příležitostí na trhu cestovního ruchu .....	47
6	NÁVRH PROJEKTU.....	50
6.1	Úvodní informace .....	50
6.2	Popis podstaty projektu a jeho etap .....	51
6.2.1	Cíle projektu.....	51
6.2.2	Název projektu, jeho smysl a zaměření .....	51
6.2.3	Lokalizace projektu .....	53
6.2.4	Kapacita projektu .....	53
6.2.5	Cílové skupiny .....	53
6.2.6	Návrh naučné cyklotrasy a umístění informačních panelů.....	54
6.2.7	Partneři projektu.....	59
6.2.8	Popis aktivit v jednotlivých fázích projektu.....	61
6.3	Analýza trhu a odhad poptávky.....	62
6.3.1	Analýza trhu .....	62
6.3.2	Analýza nabídky.....	64

6.3.3	Vyhodnocení přínosů a negativ navrhovaného projektu .....	66
6.4	Marketingová strategie a marketingový mix.....	67
6.4.1	Poslání projektu.....	67
6.4.2	Hlavní strategický cíl projektu .....	67
6.4.3	Marketingová strategie.....	67
6.4.4	Marketingový mix .....	68
6.5	Technické řešení projektu.....	69
6.5.1	Technické parametry naučné cyklotrasy.....	69
6.5.2	Technické vybavení – mobiliář trasy.....	72
6.6	Management projektu a řízení lidských zdrojů .....	76
6.6.1	Organizační zajištění projektu.....	76
6.6.2	Zadávací řízení na vybavení naučné cyklistické trasy .....	77
6.6.3	Personální zajištění projektu .....	77
6.7	Dopad realizace a provozu projektu na životní prostředí .....	78
6.8	Finanční plán a analýza projektu .....	79
6.8.1	Hmotný majetek projektu a jeho zajištění .....	79
6.8.2	Náklady projektu .....	79
6.8.3	Výnosy projektu.....	81
6.8.4	Možnosti financování projektu .....	81
6.9	Harmonogram projektu.....	83
6.10	Analýza citlivosti a řízení rizik.....	83
6.11	Formulář žádosti projektu a povinné přílohy projektu .....	84
6.12	Závěrečné hodnocení projektu.....	85
7	ZÁVĚR.....	87
8	SUMMARY.....	90
9	SEZNAM PRAMENŮ A POUŽITÉ LITERATURY .....	92

# ÚVOD

Šumava je z pohledu cestovního ruchu a vzájemného vztahu regionálního rozvoje a cestovního ruchu velmi specifickým regionem. Důvodem je nerovnoměrné rozložení mimořádného potenciálu cestovního ruchu v území. Ten je soustředěn především do oblasti centrální části Šumavy, území rozkládajícího se na jih od Nové Pece přes Jelení Vrchy, Stožec a Boubín, až k západní části Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava zahrnující Kvildu, Modravu, Kašperské Hory, Prášily a Železnou Rudu. Cestovní ruch na Šumavě pak představuje především ekonomickou aktivitu, která je nerozdílně spjata s existencí velkoplošně chráněných území. Šumavské podhůří jako navazující lokalita chráněného území zůstává pro cestovní ruch lokalitou dosud ne zcela objevenou, s vysokým potenciálem přírodních i kulturních atraktivit.

V dnešní době stoupá poptávka především po šetrných produktech cestovního ruchu. Současným trendem je udržitelný rozvoj cestovního ruchu a přechod od masového turismu k individuální turistice s důrazem na zodpovědné cestování. Prachaticko, díky velkému množství kulturních atraktivit a čistému životnímu prostředí se zachovalou přírodou, je vhodným územím pro rozvoj těchto forem cestovního ruchu. Turisté, ale i stálí obyvatelé se stávají náročnějšími, kladou důraz na zdravý životní styl a preferují aktivní způsob trávení volného času se sportovním vyžitím. Zároveň značně stoupá jejich zájem o získávání nových poznatků a jsou ochotni se nenásilnou formou vzdělávat a poznávat navštívené území. Úkolem poskytovatelů služeb v regionu je přizpůsobovat se měnícímu charakteru poptávky takovou nabídkou, která bude uspokojovat přání a potřeby turistů a motivovat je k opakované návštěvě.

Tématem této diplomové práce je preference atributů naučných stezek v Národním parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava. V teoretické části práce jsou definovány poznatky, vztahující se k managementu a marketingu cestovního ruchu, k regionu, k rozvoji turismu a cestovního ruchu. V praktické části se práce opírá o výsledky dotazníkového šetření, provedeného v rámci bakalářské práce Naučné stezky v cestovním ruchu vybrané části Šumavy.

Výstupem diplomové práce je projekt nové naučné cyklistické trasy, navržené ve dvou variantách. Projekt si klade za cíl implementaci poznatků získaných z dotazníkového šetření

do praktického návrhu realizace nového produktu cestovního ruchu, který by přispěl k zatraktivnění území a zvýšení jeho návštěvnosti.

# **1 CÍLE PRÁCE**

## **1.1 Hlavní cíl**

Hlavním cílem diplomové práce je návrh a vypracování projektu optimalizace naučných stezek ve vybrané oblasti Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava.

## **1.2 Dílčí cíle práce**

Ke splnění hlavního cíle práce byly dále vymezeny níže uvedené dílčí cíle.

C1: Identifikace příležitostí na trhu cestovního ruchu ve vybrané oblasti.

C2: Využití potenciálu naučných a cyklistických stezek na Prachaticku k rozvoji cestovního ruchu.

C3: Určení optimálního stavu majetkového a technického zajištění projektu.

C4: Vymezení optimálního finančního řešení pro realizaci projektu.

## 2 LITERÁRNÍ REŠERŠE

### 2.1 Cestovní ruch a regionální rozvoj

#### 2.1.1 Vymezení pojmu region a region cestovního ruchu

Existuje celá řada definic regionu v obecné rovině i v interpretaci užšího zaměření. Region lze chápat jako územní celek, který se vyznačuje společnou úrovní výskytu určitých znaků (z hlediska zastoupení, rozmístění a reprezentativních jevů) či společnými procesy a vazbami (Pásková & Zelenka, 2002, s. 245). Obecně tedy jako: „*územní jednotka geograficky ohraničená podle určitých kritérií*“ (Blažek in Jaderná, 2012, s. 16). Dle Matese a Wokouna (In Krejčí & kol., 2010, s. 116) mohou být pojetí regionu následující:

- region jako výsledek procesu regionalizace, čili výsledek obecných procesů abstrakce a konstrukce;
- region jako realizační úroveň území, ve kterém je realizována konkrétní regionální politika;
- region jako subjekt, zastřešující kooperaci obcí;
- region jako produkt vztahů, který je tvořen rozmanitými prostorovými interakcemi jednotlivých skupin aktérů;
- region jako komplex vznikající diferenciací krajiny.

Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. (2008, s. 373) na základě shrnutí obecných závěrů, týkajících se současného charakteru a pojetí regionu, vymezují region jako „*více či méně omezený složitý dynamický prostorový systém*“, vzniklý na základě interakcí přírodních a sociálně ekonomických jevů a procesů a vykazující určitý typ organizační jednotky, kterou se tak odlišuje od ostatních regionů.

Region cestovního ruchu vymezuje Gúčik (2004, s. 107) jako území, ve kterém se organizují ekonomické a sociální činnosti a ekonomické zdroje na rozvoj aktivit cestovního ruchu ve funkční návaznosti a využívají k tomu specifické prvky primární i sekundární nabídky. Region cestovního ruchu musí vykazovat jistý stupeň kompaktnosti z hlediska krajinného, kulturního a historického rázu. Nelze ho proto ztotožňovat s územně-správními celky, například kraji.

Vystoupil, Holešínská a Šauer (2007, s. 9) uvádí jako jednu z hlavních funkcí regionu cestovního ruchu vytvoření institucionálního rámce pro rozvoj a systematickou koordinaci aktivit cestovního ruchu. Oproti administrativním celkům toto institucionální prostředí zaručuje vyšší míru apolitické kontinuity strategického rozvoje cestovního ruchu.

Buhalis (2000, s. 98) charakterizuje region cestovního ruchu pomocí šesti prvků:

- Attractions (zajímavosti): přírodní, kulturní a historický potenciál regionu, primární nabídka cestovního ruchu vyvolávající návštěvnost regionu.
- Accessibility (dostupnost): všeobecná infrastruktura umožňující přístup do regionu a pohyb za jeho atraktivitami, celý dopravní systém včetně služeb využívaných místními obyvateli.
- Amenities (vybavení): suprastruktura a infrastruktura cestovního ruchu umožňující pobyt v regionu (ubytovací a stravovací zařízení, maloobchod, jiné turistické služby).
- Available packages (turistické produkty): připravené produktové balíčky, předem naplánované zprostředkovateli.
- Activities (aktivity): všechny aktivity, které jsou k dispozici na místě určení a to, čemu se spotřebitelé věnují v průběhu návštěvy.
- Ancillary services (doplňkové služby): služby využívané turisty - banky, poštovní služby, telekomunikace, nemocnice (Buhalis in Királ'ová, 2005, s. 2).

### **2.1.2 Regionální rozvoj a regionální politika**

Z praktického hlediska je regionálním rozvojem dle Damborského (in Wokoun, Malinovský & kol., 2008a, s. 11) míněno vyšší využívání a zvyšování potenciálu daného území, vzniklé v důsledku prostorové optimalizace socioekonomických aktivit, a využití přírodních zdrojů. Uvedené zvyšování potenciálu se projevuje např. v lepší konkurenceschopnosti soukromého sektoru, životní úrovni obyvatel a stavu životního prostředí. V tomto ohledu se jedná o dynamický a vyvážený rozvoj regionální struktury příslušného územního celku a jeho částí (regionů, mikroregionů) a odstraňování či zmírňování regionálních disparit (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2006a, s. 6).

Aplikace nauk jako jsou ekonomie, sociologie a geografie, které řeší jevy, procesy a vztahy systematicky vymezeného prostoru, a jsou ovlivněny přírodně-geografickými,



ekonomickými a sociálními podmínkami v daném regionu, jsou předmětem akademického přístupu k chápání regionálního rozvoje (Damborský in Wokoun, Malinovský & kol., 2008b, s. 11).

Hájek a Hrabánková (2002, s. 56) vymezují regionální rozvoj jako koordinaci působností orgánů veřejné správy a samosprávy, jež s využitím principů hospodářské a sociální soudržnosti trvale přispívá ke snižování rozdílů mezi regiony podle předem určených cílů a priorit. Regionální rozvoj chápou především z hlediska zabezpečení trvalého rozvoje státu.

Regionální politiku lze definovat jako soubor cílů, opatření a nástrojů, které vedou ke snižování rozdílů v socioekonomické úrovni jednotlivých regionů (Wokoun, 2003, s. 12). Jak uvádí Maier a Čtyroký (2000, s. 100-102), regionální politika tedy směřuje k podpoře méně výkonných, ekonomicky méně úspěšných a konkurenceschopných regionů. Vede k růstu ekonomických aktivit, rozvoji infrastruktury a k lepšímu územnímu rozložení. Jasné definování priorit a koncentrace prostředků na tyto priority jsou jejím základním východiskem (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2006b, s. 6).

Dle Vaníčka (2009, s. 82), současné přístupy k řešení regionálních problémů vyzdvihují především podporu vznikajícím malým a středním firmám, dále pak podporují šíření technických inovací a lokální iniciativy, decentralizační opatření ve sféře veřejné správy, deregulační opatření, networking a tzv. programy after-care, čili programy následné péče o zahraniční investory. Významným trendem ve sféře podpory regionálního rozvoje je v současnosti provazování regionální politiky s dalšími podpůrnými státními politikami, např. se sociální či průmyslovou. V rámci regionální politiky je kladen zvýšený důraz na monitorování průběhu podpůrných programů a hodnocení jejich účinnosti a efektivity (Blažek & Uhlíř, 2002, s. 169).

### **2.1.3 Cestovní ruch v rámci regionálního rozvoje**

Cestovní ruch je považován za jeden z nejvýznamnějších hospodářských a sociálních jevů (Sharpley & Telfer, 2002, s. 82).

Pásková a Zelenka (2002, s. 45) vymezují cestovní ruch jako „*komplexní společenský jev, souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu, souhrn procesů budování a provozování zařízení se službami pro účastníky cestovního ruchu včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro*

*cestovní ruch, souhrn politických a veřejně správních aktivit a reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity“.*

Malá charakterizuje cestovní ruch jako složitý sociálně ekonomický jev, který se dotýká celé řady aspektů ekonomických i mimoekonomických procesů společnosti, přičemž je důraz kladen na jeho mnohostrannost, mnohooborovost a průřezovost. Je nutno ho chápat v jednotě dvou jeho stránek: jako významnou oblast spotřeby obyvatelstva a jako významnou součást národního hospodářství (Malá in Indrová, 2007, s. 101).

Ekonomické údaje, jak je uvádí Goeldner a Ritchie (2009, s. 26-27), ukazují, že cestovní ruch se stal aktivitou celosvětového významu, hlavní sociální a ekonomickou silou. S rostoucím významem cestovního ruchu přestává být výsadou bohatých a stává se masově dostupným. Pro řadu zemí je cestovní ruch největší komoditou mezinárodního obchodu, v mnoha jiných se řadí mezi nejvýznamnější tři odvětví.

Z výše uvedeného vyplývá, že v rámci národního hospodářství má cestovní ruch vliv zejména na jeho odvětvovou strukturu, na spotřebu obyvatelstva, na vytváření podnikatelských příležitostí a zaměstnanosti, na globální dopady na národní hospodářství a významně působí jako rozvojový prvek územních celků (Indrová, 2007, s. 101). Protože se podílí na vyrovnávání rozdílů v ekonomickém rozvoji jednotlivých regionů, lze ho považovat za významného činitele regionální politiky. Aktivní forma cestovního ruchu přispívá k rozvoji krajín s nedostatečnými zdroji pro primární a sekundární sféru (Mirvald, 1996, s. 9).

Goeldner a Ritchie spatřují výhody cestovního ruchu v následujících bodech.

Cestovní ruch poskytuje pracovní příležitosti (kvalifikované i nekvalifikované), vytváří zásobu potřebných deviz, zvyšuje příjmy, zvyšuje hrubý národní produkt, může být stavěn na stávající infrastrukturu či ji rozvíjet, pomáhá stimulovat místní obchod a průmysl, rozvíjí místní produkty a zdroje, zvyšuje vládní příjmy, přispívá k diverzifikaci ekonomiky. Cestovní ruch inklinuje k tomu, být jednou z nejvíce kompatibilních složek hospodářského rozvoje a má vysoký multiplikační efekt. Rozšiřuje kulturní obzory a zlepšuje kvalitu života v souvislosti s vyšší úrovní příjmů a zlepšením životní úrovně. Posiluje zachování kulturního dědictví a tradic, odbourává jazykové, sociokulturní, třídní, rasové, politické a náboženské bariéry. V neposlední řadě je také důvodem ochrany životního prostředí, v důsledku čehož dochází ke zlepšování stavu přírodních atraktivit (Goeldner & Ritchie, 2009, s. 31-33).

Hlavní negativa cestovního ruchu pak výše zmínění autoři spatřují v tom, že vyvíjí převis poptávky po zdrojích, vytváří obtíže spojené se sezónností, způsobuje inflaci, může mít

za následek nevyvážený ekonomický rozvoj, vytváří sociální problémy, poškozují přírodní a kulturní prostředí a způsobuje znečištění, může zvyšovat výskyt kriminality, prostituce a gamblerství, komercializuje kulturu, umění a náboženství, způsobuje nedorozumění a konflikty v hostitelské společnosti, přispívá k přenosu onemocnění, ekonomické fluktuaci a způsobuje dopravní problémy (Goeldner & Ritchie, 2009, s. 31-33).

Sharpley a Telfer (2002, s. 90) spatřují potenciální vlivy cestovního ruchu na ekonomický rozvoj v dopadech cestovního ruchu na platební bilanci, na zaměstnanost, na obecný ekonomický vývoj přes multiplikační efekt, na regionální hospodářský rozvoj, na inflaci i deflaci. Cestovní ruch přispívá k rozdělení světa ve smyslu zemí generujících a přijímajících a pomáhá při zhodnocení environmentálních statků.

Význam cestovního ruchu je pro ekonomiku regionů klíčový. Samotná organizace a řízení cestovního ruchu v regionech České republiky je v současné době značně roztráštěná. Důvodem je to, že Ministerstvo pro místní rozvoj deleguje velké množství pravomocí na jednotlivé kraje. Ty jsou také příjemci finančních prostředků z fondů Evropské unie, určených na rozvoj regionů (Indrová, 2007, s. 113).

Dlouhodobý vývoj cestovního ruchu i velmi pozitivní prognózy do budoucna vytvářejí pro regiony velké množství příležitostí, jejichž společným cílem by měla být snaha vytvořit z cestovního ruchu skutečnou rozvojovou prioritu na všech úrovních veřejné i místní správy a tím zprostředkovaně podpořit rozvoj aktivit v podnikatelském i neziskovém sektoru (Gladiš, 2003, s. 80).

Foret a Foretová (2001, s. 20) charakterizují cestovní ruch jako „*speciální oblast služeb a integrovaných produktů*“. Z hlediska regionálního rozvoje má velký komunikační význam v rámci budování image území, jež by měl vycházet především z vědomostního, inovačního a myšlenkového potenciálu území. Pomáhá oslovit potenciální investory, zákazníky či spolupracovníky místních subjektů, přispívá k realizaci a prosazení rozvojových aktivit a projektů. V mnoha ohledech má i funkci jednotící, jelikož region cestovního ruchu by se měl prezentovat jako dobře fungující celek (Foret & Foretová, 2001, s. 48).

Dle Királ'ové může být cestovní ruch v regionu považován za polarizující, indukované nebo neutrální odvětví. Pokud má cestovní ruch bezprostřední vliv na hospodářský a sociální rozvoj regionu, výrazně ovlivňuje i zaměření jiných ekonomických aktivit a pro region se stává určujícím faktorem ekonomické činnosti, jedná se o polarizující (hnací) odvětví. V regionu, kde má cestovní ruch na hospodářský a sociální rozvoj jen zprostředkovaný vliv,

čili rozvoj regionu stimuluje, ale není jejím dynamickým odvětvím, jedná se o indukované (hnané) odvětví. Pokud je cestovní ruch pro region neutrálním odvětvím, znamená to, že nemá žádný vliv na hospodářský a sociální rozvoj regionu (Királ'ová, 2005, s. 3).

Obecně lze konstatovat, že cestovní ruch je považován za úspěšný, pokud výhody plynoucí z jeho vývoje nejsou převáženy negativními důsledky a náklady na něj (Sharpley & Telfer, 2002, s. 90).

## **2.2 Marketing a management v cestovním ruchu**

### **2.2.1 Marketing cestovního ruchu**

Marketing je definován mnoha různými způsoby, které představují odlišné přístupy k jeho filozofii a zdůrazňují odlišná stanoviska tohoto dynamického oboru (Horner & Swarbrooke, 2003, s. 29).

Middleton (Middleton, Fyall, & Morgan, 2009, s. 21) definuje marketing jako činnost souhrnu institucí a procesů pro tvorbu, komunikaci, dodávku a výměnu nabídek, které mají hodnotu pro zákazníky, klienty, partnery a společnost jako celek. Dle Světlíka je marketing procesem řízení, pomocí něhož se dochází k výsledku poznání, předvídání, ovlivňování a v konečné fázi uspokojení potřeb a přání zákazníka efektivním a výhodným způsobem zajišťujícím splnění cílů organizace (Světlík, 2005, s. 8). Kotler (1992, s. 4) charakterizuje marketing jako společenský a řídicí proces, pomocí něhož jednotlivci a skupiny získávají, co chtějí a potřebují, a to prostřednictvím vytváření, nabídky a výměny hodnotných výrobků a hodnot s ostatními. Jakubíková (2009, s. 44) chápe marketing v rozměru tří dimenzí: marketing jako kultura, strategie a jako taktika.

Jednotlivé definice marketingu jsou vymezeny v tabulce 1.

Tabulka 1 Podstata jednotlivých definic marketingu.

<i>Hlavní podstata</i>	<i>Autor definice</i>
Marketing znamená učinění zákazníka středem pozornosti.	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Kotler</li></ul>
Marketing definují jako metody vytváření příznivého dojmu.	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Autorizovaný Institut marketingu Lendrevic a Lindon</li></ul>
Marketing jako metody, jimiž podnik rozvíjí své trhy.	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Lewitt</li></ul>
Marketing je organizování podnikové kultury, které má zaměřit podnik na trh a zákazníka.	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Peters a Waterman</li><li>▪ Kanterová</li><li>▪ Drucker</li></ul>

*Zdroj: Horner & Swarbrooke (2003, s. 31).*

V cestovním ruchu se marketing jako podnikatelská filozofie začal uplatňovat až v 60. letech 20. století (Királ'ová, 2003, s. 13). Krippendorff definuje marketing cestovního ruchu jako „*systematickou a koordinovanou orientaci podnikatelské politiky cestovního ruchu, jakož i soukromé a státní politiky cestovního ruchu na místní, regionální, národní a mezinárodní úrovni na co nejlepší uspokojování potřeb určitých skupin zákazníků při dosažení přiměřeného zisku*“ (Krippendorff in Királ'ová, 2003, s. 13).

Fyall a Garrod tvrdí, že je nezbytné nahlížet na marketing cestovního ruchu podobně jako na marketing služeb. Nedílným zapojením spotřebitele do procesu služby poukazují na potřebu rozvíjení úzkých vztahů založených na důvěře, vedoucích ke zvýšení zákaznického vnímání hodnoty (Fyall & Garrod, 2005, s. 34).

Při aplikaci marketingu cestovního ruchu je nutné si uvědomit jeho výrazná specifika, která by měla být při přípravě integrovaných produktů cestovního ruchu respektována. Je nutné dodržovat vysoké standardy na jejich přípravu, při respektování těchto specifik lze předejít potenciálním problémům a s jejich pomocí se může zajišťovat zpětná vazba a kontrola efektivity dosažených výsledků (Foret & Foretová, 2001, s. 21.) Dle Királ'ové (2003, s. 14-15) se jedná o tyto specifika cestovního ruchu:

- podstatou cestovního ruchu je uspokojování specifických potřeb člověka;
- zvýšená kolísavost mezi nabídkou a poptávkou v důsledku sezónnosti a módnosti;

- poptávka je v cestovním ruchu výrazně ovlivňována fondem volného času, disponibilními příjmy jeho potenciálních účastníků, cenovou hladinou nabízených služeb, životním stylem a rozvojem techniky;
- nabídka je výrazně ovlivňována rozvojem a využíváním techniky a technologií;
- produkt cestovního ruchu nelze vyrábět „na sklad“ (Királ'ová, 2003, s. 14-15).

Marketingový program kombinuje celou řadu prvků, do funkčně životaschopného, strategického plánu. Souborem taktických nástrojů, kterými lze zvyšovat konkurenceschopnost produktu a jeho prosazení na trhu, je marketingový mix (Foret & Foretová, 2001, s. 66). K ovlivnění marketingového úsilí a produkci zisku pomocí marketingového mixu musí být neustále aktualizována správná kombinace jeho prvků a faktorů (Goeldner & Ritchie, 2009, s. 533). Tito autoři jmenují následující prvky marketingového mixu.

- **Načasování:** musí být zváženy časové aspekty (prázdniny, sezóna, mimo sezóna, vzestupný trend hospodářského cyklu aj.).
- **Značka:** jméno, ochranná známka, štítek, logo či jiná identifikační označení pomáhá spotřebiteli při identifikaci produktu a přispívají k jeho zapamatovatelnosti.
- **Balení:** obal je velmi důležitým faktorem i v tom případě, pokud není vyjádřen fyzicky. V marketingu cestovního ruchu se jedná o kompletaci nabízených služeb, např. ubytování, dopravy, vybavení či rekreačních aktivit, které mohou být nabízeny společně nebo odděleně s produktem.
- **Cena:** účinně zvyšuje objem prodeje a image produktu.
- **Distribuční kanály:** produkt musí být spotřebiteli dostupný prostřednictvím jednotlivých distribučních kanálů nebo jejich kombinací.
- **Produkt:** fyzické atributy produktu vymezují jeho postavení vůči konkurenci.
- **Vnímání produktu:** zákaznické vnímání produktu závisí ve značné míře na povědomí o produktu (pověsti produktu) a jeho kvalitě.
- **Reklama:** placená propagace produktu je rozhodující a otázky kdy, kde a jak podpořit produkt jsou zásadní.
- **Prodej:** různé prodejní techniky jsou základními prvky úspěchu a musí být začleněny do marketingového plánu.

- **Public relations:** i nejpečlivěji vypracovaný marketingový plán je neúčinný bez fungujících vztahů mezi jednotlivými stakeholders (zájmovými skupinami - návštěvníky, stálými obyvateli, veřejnou správou, zaměstnanci, dodavateli).
- **Kvalita služeb:** vynikající úroveň služeb je pro spokojenost návštěvníků nutná.
- **Výzkum:** správný směr vývoje cestovního ruchu pomocí marketingového mixu závisí ve značné míře na výzkumu (Goeldner & Ritchie, 2009, s. 533 - 534).

Jak uvádí Foret a Foretová, veškeré činnosti veřejné sféry, směřující k rozvoji obce či regionu, by měly vycházet z obecných principů marketingu a marketingu cestovního ruchu. Marketingový mix by měl představovat praktickou konkretizaci marketingového přístupu k regionu, souhrn komponent, kterými veřejná správa může ovlivnit poptávku po nabídce regionu. Je to soubor kontrolovaných marketingových proměnných, sloužících k přiblížení veškeré činnosti v daném území přáním a potřebám trhu (Foret & Foretová, 2001, s. 24).

Klasickou podobu marketingovému mixu 4P (produkt, price, place, promotion) rozšiřuje Morrison (in Foret & Foretová, 2001, s. 24-25) o:

- people (lidé): hrají prvořadou roli ve všech procesech;
- packaging (tvorba balíčků): tvorba integrovaných produktů a kompletace nabízených služeb;
- programming (naprogramování): nutno chápat především jako koncepčnost, sdílení vizí prostřednictvím společných projektů;
- partnership (spolupráce): úspěch závisí na míře spolupráce mezi všemi zainteresovanými skupinami i na různých úrovních veřejné správy.

Jakubíková (2009, s. 49) jako jeden z nejdůležitějších úkolů marketingu uvádí prognózování poptávky. Poptávka v cestovním ruchu je velice proměnlivá a ovlivňují ji racionální i iracionální pohnutky. Skládá se ze tří součástí:

- motivu účasti na cestovním ruchu, který vychází z potřeb účastníka cestovního ruchu;
- z požadovaného zboží a služeb nezbytných pro naplnění motivace, tj. z potřeb účastníka cestovního ruchu;
- z požadavků na místo a prostředí, v němž k uspokojování potřeb dochází (Jakubíková, 2009, s. 49).

## 2.2.2 Management cestovního ruchu

Cestovní ruch jako odvětví ovlivňuje všechny sektory společnosti (veřejné správy, samosprávy i podnikatelské sféry) na třech úrovních: celostátní, krajské i místní. Proto má každý ze jmenovaných subjektů v cestovním ruchu svou nezastupitelnou a specifickou roli. Veřejná správa je uskutečňována státem a subjekty územní a zájmové samosprávy, jedná se o plnění veřejných úkolů a zajišťování veřejných služeb. Samospráva je způsob řízení určitého celku, forma veřejné správy, kterou občané vykonávají sami či prostřednictvím volených zástupců a tím o některých svých záležitostech rozhodují autonomním způsobem. Cestovní ruch v České republice je řízen veřejnou správou na základě norem, politických rozhodnutí a zájmu dosažení cílů území (Ryglová, Burian & Vajčnerová, 2011, s. 45).

Na centrální úrovni spadá oblast cestovního ruchu do působnosti Ministerstva pro místní rozvoj, sekce cestovního ruchu. To spravuje finanční prostředky určené pro zabezpečení regionální politiky státu, koordinuje činnost ministerstev a zabezpečuje informační metodickou pomoc vyšším územním samosprávným celkům, městům, obcím a jejich sdružením. Na regionální úrovni spadá tato oblast do kompetence jednotlivých krajských úřadů a na místní úrovni patří do působnosti jednotlivých měst a obcí. Z hlediska organizační struktury je problémový fakt, že hranice správních celků vždy nekorespondují s hranicemi přirozených turistických regionů (Eurovision, 2007, s. 11).

Jak uvádí Királ'ová, rozvoj cestovního ruchu je podmíněn existencí vhodného přírodního i antropogenního potenciálu s výrazným teritoriálním aspektem, který je vázán na krajinný systém a který je způsobilý v rámci územního celku vytvořit podmínky pro rozvoj cestovního ruchu (Királ'ová, 2003, s. 15).

Aplikace strategického managementu rozvoje cestovního ruchu je vhodná v územních celcích, které vykazují vnitřní integritu specifického typu. Ke vzniku společných zájmů dochází v případě existence předpokladů pro rozvoj určitých forem cestovního ruchu nebo pro tvorbu společných komplexních produktů. Jedná se tedy o územní celky, jež na rozdíl od komplexně socioekonomicky integrovaných regionů vykazují územní sounáležitost díky společným jevům, nebo jde o tzv. destinační regiony, jejichž pojítkem jsou společné regionální procesy (Vystoupil, Holešínská & Šauer, 2007, s. 8).



### 2.2.3 Destinační marketing a management

Destinace existují na různých geografických úrovních, které jsou spolu ve vzájemných vztazích (Horner & Swarbrooke, 2003, s. 289). Királ'ová destinaci cestovního ruchu vymezuje jako přirozený celek, mající z hlediska podmínek rozvoje cestovního ruchu jedinečné vlastnosti, které jej odlišují od ostatních destinací (Királ'ová, 2003, s. 15). Výkladový slovník cestovního ruchu definuje destinaci v užším smyslu jako cílovou oblast v daném regionu, pro niž je typická nabídka atraktivit a infrastruktury cestovního ruchu a v širším smyslu jsou to země, regiony, či lidská sídla a další oblasti s velkou koncentrací atraktivit, rozvinutými službami a infrastrukturou cestovního ruchu, jejichž výsledkem je dlouhodobá koncentrace návštěvníků (Pásková & Zelenka, 2002, s. 59).

Z marketingového hlediska je destinace chápána jako produkt cestovního ruchu, čili jako souhrn nabídek jednotlivých poskytovatelů služeb cestovního ruchu (Vystoupil, Šauer, Holešínská & kol., 2007, s. 77).

Horner a Swarbrooke (2003, s. 289) charakterizují marketing destinací cestovního ruchu jako jednu z nejsložitějších forem marketingu a to z důvodu, že destinace existují na mnoha geografických úrovních, marketingové cíle destinací jsou poměrně složité, za návštěvu destinace se neplatí žádné přímé poplatky a organizace, které marketing destinací provozují, nemají přímou kontrolu nad produktem.

Pro úspěšný rozvoj destinace je nutný koncept marketingové strategie destinace, jež by měl kombinovat strategický přístup k řešení problémů s marketingovým, který klade důraz na to, aby hlavní prioritou organizace byla orientace na zákazníka. Je žádoucí, aby jednotliví aktéři porozuměli vlivům vnějšího i vnitřního prostředí, aby správně formulovali realistické vize, vytvářeli strategie k jejich dosažení, chápali potřeby a přání různých segmentů, současných i potenciálních zákazníků a byli schopni budovat efektivní organizace a průběžně vyhodnocovat jednotlivé fáze procesu (Vystoupil, Šauer, Holešínská & kol., 2007, s. 89).

Mezi cíle destinačního marketingu řadí Horner a Swarbrooke (2003, s. 290-291) zlepšení pověsti oblasti, rozšíření počtu a vybavení zařízení, které mohou používat místní občané, rozvoj infrastruktury, vznik nových atraktivit, v důsledku projevů zájmu turistů může být u místních obyvatel vzbuzena hrdost na svou oblast, mohou být získány důvody a finance pro zlepšení místního životního prostředí a zlepšena politická přijatelnost destinace.

Vystoupil, Šauer, Holešínská a kol. (2007, s. 78) vymezují destinační management jako organizaci cestovního ruchu, čili instituci, jež pomocí souboru technik, nástrojů a opatření provádí procesy řízení (plánování, organizování, komunikování, rozhodování a regulaci) v oblasti cestovního ruchu za účelem dosažení jeho udržitelného rozvoje a zachování konkurenceschopnosti na trhu.

Foret a Foretová (2001, s. 32) chápou destinační management jako nabídku produktů, typickou pro daný region, kterou místo individualistického konkurenčního boje nabízí společným přístupem a postupem veřejná a podnikatelská sféra. Pro návštěvníka dokáže být atraktivnější a lépe reagovat na jeho potřeby i přání. Jednotlivé subjekty v systému jednají na základě kooperace a koordinace jako partneři, nikoliv jako konkurenti a tím přispívají k efektivnějšímu řízení cestovního ruchu v daném území. Kooperováním tak vzniká synergický efekt – vzhledem k existující struktuře malých a středních podnikatelských subjektů dochází k efektivnějšímu využití prostředků, implementaci inovací, zavádění nových řídicích metod řízení a integrovaného systému řízení, vede k výnosům z rozsahu a pomáhá čelit negativním externalitám v oblasti životního prostředí (Vystoupil, Šauer, Holešínská & kol., 2007, s. 78). Dle Navrátila (2012, s. 45) je však prostorově orientovaná kooperace složitá, protože v destinaci existuje velký počet soukromých subjektů hájících své zájmy, pro které nemusí být prioritou destinace jako společné prostředí, její zachování a růst.

Součástí managementu destinace dle Királ'ové (2003, s. 22) je:

- návštěvnický management (soubor řídicích technik a nástrojů, používaných sdružením cestovního ruchu, kterými usměrňují toky návštěvníků a ovlivňují jejich chování);
- model limitů přijatelné změny (stanovení únosného zatížení území a využívání indikátorů udržitelného rozvoje cestovního ruchu);
- spektrum rekreačních příležitostí (lokalizační, realizační a selektivní předpoklady rozvoje cestovního ruchu v destinaci).

Fellegiová (2008, s. 9) spatřuje přínosy destinačního managementu v tom, že posiluje efektivní marketing, zapojuje subjekty do aktivit cestovního ruchu, podporuje trvale udržitelný, harmonický a komplexní rozvoj cestovního ruchu, zlepšuje komunikaci zájmových skupin, přispívá k optimálnímu využití zdrojů a napomáhá zvyšování podpory ze strany místních obyvatel a zvyšuje kvalitu produktů cestovního ruchu.

## 2.3 Projektové řízení a tvorba podnikatelských záměrů

### 2.3.1 Definice projektu a jeho cílů

Němec (2002, s. 11) definuje projekt jako cílevědomý návrh na uskutečnění určité inovace, který má daný termín zahájení a ukončení. Marek & Kantor (2009, s. 57) charakterizují projekt jako skupinu koordinovaných aktivit provedených jednotlivcem či týmem za účelem splnění specifických cílů v rámci jasně vymezených pracovních parametrů, nákladů a časového určení. Projektem je míněna určitá trajektorie, řízená změna stavu, pomocí níž lze dosáhnout cíle, jakýkoliv plánovaný zásah, jehož cílem je přivodit užitečnou změnu stavu na úrovni národa, komunity, instituce či organizace s jasně vymezeným začátkem a koncem (Pártlová & Váchal, 2010, s. 27). Dle Svozilové (2007, s. 21) je projekt řízeným procesem a sledem úkolů s přesnými pravidly řízení a regulace.

Správná definice cílů projektu je jedním z klíčových faktorů úspěchu projektu (Doležal, Máchal & Lacko, 2009, s. 62). Cíle projektu představují slovní popis účelu, kterého má být prostřednictvím realizace projektu dosaženo. Je to nová hodnota, předmět, služba, nebo jejich kombinace, která je výsledkem projektu a prezentuje určitý stav, jenž má v budoucnosti existovat (Svozilová, 2007, s. 78).

Jak uvádí Doležal (in Doležal, Máchal & Lacko, 2009, s. 63), jednou z pomůcek správného definování cílů obecně je technika SMART, podle níž by správně definovaný cíl měl být:

- S (specific) – specifický a specifikovaný;
- M (measurable) – měřitelný k určení hodnoty dosaženého výsledku;
- A (agreed) – akceptovatelný;
- R (realistic) – realistický, realizovatelný;
- T (timed) – termínovaný.

Někteří autoři ještě dodávají I (integrated) – integrovaný do organizační strategie. (Doležal in Doležal, Máchal & Lacko 2009, s. 63). Takto formulované cíle vytváří vhodné podmínky pro realizaci projektu (Svozilová, 2007, s. 79).

Dle Rosenaua (2010, s. 5) má projekt trojrozměrný cíl, kterým musí být splněno současně věcné provedení, časový plán a rozpočtové náklady. Rosenau tuto trojrozměrnost

označuje jako trojimperativ, čili dosažení současně tří nezávislých cílů, kterými se splní požadované parametry provedení v daném termínu a v rámci rozpočtových nákladů. Provázanost těchto tří veličin existuje vždy, nejen na úrovni projektu jako celku, ale i jeho etap a jednotlivých činností. Pokud se změní první z nich a druhá zůstane nezměněna, musí se odpovídajícím způsobem změnit třetí. Účelem projektového řízení je optimální vyvážení těchto tří požadavků (Doležal, Máchal & Lacko, 2009, s. 63-64).

Z procesního pohledu je projekt soustavou procesního modelu, jež je tvořena těmito hlavními skupinami procesů, jež se vzájemně doplňují v souběhu po jednotlivých sekvencích i po celých procesních větvích:

- zahájení – iniciace;
- plánování;
- řízení a koordinace;
- monitorování a kontrola;
- uzavření projektu (Svozilová, 2006, s. 24).

Z hlediska procesu plánování projektu zahrnuje:

- definici cílů projektu a strategie vedoucí k jejich dosažení;
- vypracování strukturované dekompozice projektu;
- vytvoření projektové organizační struktury a sestavení projektového týmu;
- zpracování implementačních plánů projektu (časový plán, plán nákladů, alokace zdrojů a explicitní přiřazení zodpovědnosti a pravomoci jednotlivým subjektům projektu);
- specifikaci nástrojů a technik pro řízení projektu;
- identifikaci možných omezení a rizikových oblastí projektu včetně návrhu způsobů jejich eliminace (Dolanský, Měkota & Němec, 1996, s. 20).

Jak uvádí Němec (2002, s. 12), jednotlivé projekty, i když naplňují charakteristické znaky, jsou nesrovnatelné z hlediska rozsahu, nákladů a času, jejich spektrum je velmi rozmanité a jejich realizace může trvat od několika dní po řadu let. Proto je účelné je rozdělit do určitých kategorií, jak je uvedeno v tabulce 2.

Tabulka 2 Kategorie projektů.

<i>Kategorie projektu</i>	<i>Specifikace</i>
<i>komplexní</i>	unikátní, jedinečný, neopakovatelný, dlouhodobý, mnoho činností, speciální organizační struktura, vysoké náklady, mnoho zdrojů, velký počet subprojektů apod.
<i>speciální</i>	střednědobý, nižší rozsah činností, dočasné přiřazení pracovníků, větší organizační jednotka, dekompozice na subprojekty, odpovídající zdroje a náklady
<i>jednoduchý</i>	malý projekt, krátkodobý (měsíce), jednoduchý cíl, vyhotvitelný jednou osobou, několik málo činností, využití standardizovaných postupů

*Zdroj: Němec (2002, s. 12).*

Dle Hradilové-Bočkové (in Doležal, Máchal & Lacko, 2009, s. 55) není projekt nikdy zcela osamocen, v jeho souvislosti lze sledovat kontext projektu, což je určitý systém, který má své vnitřní vazby, hranice a definované vazby s okolím, jejichž včasné předvídání a systematické monitorování je významným kritériem úspěšnosti projektu. Kontext projektu je ovlivněn původcem a výstupem projektu, trhem, přítomností konkurence a velikostí projektu.

### 2.3.2 Projektový management

Řízení projektu lze definovat jako posloupnost řídicích pokynů, kterými se projektový tým snaží dosáhnout prostřednictvím realizace plánovaných činností cíle projektu (Lacko & Pitaš in Doležal, Máchal & Lacko, 2009, s. 219). Němec (2002, s. 22) chápe projektový management jako filozofii přístupu k řízení projektu s jasně stanoveným cílem, kterého se musí dosáhnout v požadovaném, čase, nákladech a kvalitě, při respektování určité strategie a současném využití specifických projektových postupů, nástrojů a technik. Kerzner (in Svozilová, 2007, s. 19) vymezuje projektový management jako souhrn aktivit spočívající v plánování, organizování, řízení a kontrole zdrojů společnosti s relativně krátkodobým cílem, stanoveným pro realizaci specifických cílů a záměrů. Dle Pártlové a Váchala (2010, s. 41) je projektovým managementem „*uplatnění specifických nástrojů, technik, znalostí a dovedností v projektových činnostech s cílem splnit očekávání, jež jsou s projektem spojena.*“

Rosenau (2010, s. 12) strukturuje projektový management z hlediska manažerských činností do procesu:

- definování projektových cílů;
- plánování splnění cílů, tj. specifikace provedení, časový plán a finanční rozpočet;
- vedení při realizaci, uplatnění manažerského stylu řízení lidských zdrojů;
- monitorování, kontrola stavu a postupu projektových prací, včasné zjištění odchylky a provedení korekce;
- ukončení, ověření, že výsledný projekt odpovídá stanoveným cílům.

Od běžné formy operativního řízení se projektový management liší svou dočasností a v přidělení zdrojů pro jeho realizaci. Pokud je dosaženo cílů v operativním řízení, jsou stanoveny nové a práce jednotky pokračuje, projekt dosažením stanovených cílů končí (Svozilová, 2007, s. 20).

### **2.3.3 Fáze projektu a projektový cyklus**

Rozdělení jednotlivých realizačních aktivit projektu do logické časové posloupnosti zlepšuje podmínky pro kontrolu jednotlivých procesů, usnadňuje orientaci ve všech vývojových stádiích projektu a zvyšuje pravděpodobnost úspěchu. Fáze životního cyklu projektu definují, jaký typ práce je nutné provést v příslušném stupni rozvoje projektu, jaké konkrétní výstupy jsou v jednotlivých fázích generovány, ověřovány a hodnoceny a jaké je zapojení jednotlivých osob do aktivit projektu v jeho jednotlivých úsecích (Svozilová, 2007, s. 38).

Němec (2002, s. 30) shrnuje životní cyklus projektu do třech fází:

- předinvestiční fáze – vrcholový management stanoví cíle projektu a definuje strategii vedoucí k dosažení cílů, je jmenován projektový tým, je provedena analýza požadavků a podmínek, úvodní studie proveditelnosti, výběr varianty, vyhodnocení návrhu projektu;
- investiční fáze – nejpracnější a nejvíce nákladná část projektu, jmenování hlavního manažera projektu a projektového týmu, zpracování detailních implementačních plánů, pravomocí, rozdělení zodpovědnosti a zdrojů, zpracování detailní projektové

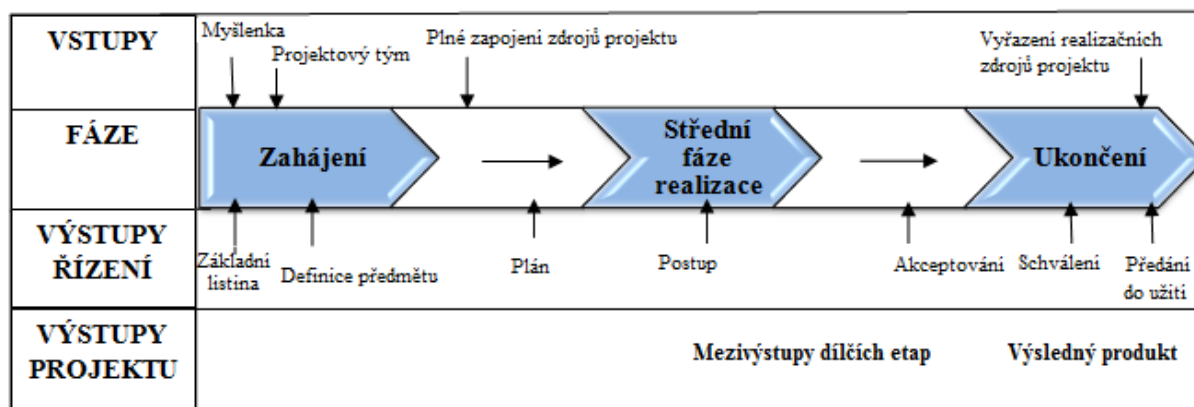
dokumentace, výběrové řízení, kontrakty, financování, kontrola, realizace projektu (Němec, 2002, s. 68);

- fáze provozu a vyhodnocení – výsledek projektu je předán do užívání, porovnání dosažených výsledků s plánovanými, analýza získaných dat a odchylek (Němec 2002, s. 30).

Dle Doležala (Doležal, Máchal & Lacko, 2009, s. 155) je fázový model projektu (životní cyklus řízení projektu) přínosný z hlediska standardizace v dané organizační jednotce, usnadňuje komunikaci, umožňuje vytvářet pravidla, procesy a nástroje, zvyšuje porozumění všech zúčastněných o postupu přípravy a realizace projektu. Může také sloužit k porovnání a vyhodnocování různých projektů a tím i k podpoře řízení projektového portfolia.

Jak je patrné z obrázku 1, fáze životního cyklu projektu jsou sekvence, stavy projektu a jim odpovídající časové úseky (Svozilová, 2007, s. 38).

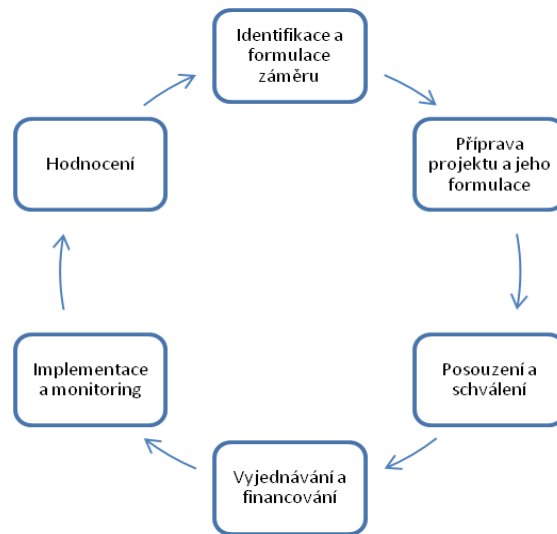
Obrázek 1. Typické rozložení fází životního cyklu projektu.



Zdroj: Vlastní zpracování dle Svozilové (2007, s. 38).

Projektový cyklus (Marek & Kantor, 2009, s. 62-63) je metodická pomůcka definující základní aktivity, jež se musí provést v rámci přípravy a realizace projektu. Projektový cyklus vymezuje během celého procesu plánování a řízení přesný a jasně strukturovaný program, kterým lze dosáhnout cílů, na které se projekt zaměřuje (obrázek 2).

Obrázek 2. Schéma projektového cyklu.



Zdroj: Vlastní zpracování dle Marka & Kantora (2009, s. 65).

## 2.3.4 Možnosti financování projektu

### Finanční řízení projektu

Řízení nákladů a finanční řízení zahrnuje všechny činnosti, které jsou základem pro plánování, monitorování a controlling nákladů v průběhu životního cyklu projektu (Pártlová & Váchal, 2010, s. 76). Finanční řízení projektu zahrnuje proces získávání financí tím nejrozumnějším a nejpříznivějším způsobem, zajišťuje ve všech fázích projektu potřebné finanční zdroje pro každý jeho časový interval. Potřebné finanční zdroje závisí na nákladech projektu, na časovém harmonogramu a na platebních podmínkách (Krátký in Doležal, Máchal & Lacko, 2009, s. 185).

K určení potřebných zdrojů projektu je nutné kapacitní plánování projektu, čili stanovení struktury projektu, soupis činností (časový plán projektu) a všechny disponibilní zdroje, u nichž je třeba stanovit jejich celkové limitní množství. Výstupem kapacitního plánování je pak výpočet rozvrhu zdrojů podle časového plánu projektu (Pártlová & Váchal, 2010, s. 77).



## Členění zdrojů financování

Zdroje financování projektu (Fotr & Souček, 2011, s. 45) lze třídit dle několika hledisek, z nichž se za nejvýznamnější považuje místo, odkud se zdroje získávají (interní a externí zdroje) a vlastnictví těchto zdrojů (vlastní a cizí zdroje).

Mezi vlastní zdroje financování investic řadí Dolanský, Měkota a Němec (1996, s. 205-206) volně použitelný zisk (zbytek bilančního zisku po uhrazení povinných plateb), odpisy hmotného a nehmotného majetku, prodej nepotřebného majetku v jeho tržní hodnotě a u akciových společností prodej akcií. Cizími zdroji jsou prodej obligací, investiční úvěry, obchodní úvěry, stálá pasiva, koupě na splátky, leasing a dlouhodobé směnky. Vyšší podíl vlastních zdrojů zajišťuje větší nezávislost na cizích zdrojích a úsporu úrokových nákladů, ale může vést k oslabení vnějšího tlaku na efektivnost investic a přechodnému zhoršení majetkové struktury podniku. Vysoký podíl cizích zdrojů má negativní vliv na kapitálovou strukturu podniku, ale při efektivním investování umožňují zvyšovat rentabilitu vlastního kapitálu.

Při přípravě a plánování jakéhokoliv projektu je nezbytné stanovit, jaké množství finančních prostředků bude třeba na realizaci projektu a odkud budou peníze čerpány. Pro financování projektu rozvoje cestovního ruchu cizími zdroji je nejvhodnější určit odpovídající dotační program. K dispozici jsou nejen zdroje Evropské unie, které jsou poskytovány zejména prostřednictvím resortních ministerstev, prostředky krajů, měst a obcí, ale i prostředky státního rozpočtu, které mají řadu stabilních dotačních programů fungujících dlouhodobě (Centrum pro regionální rozvoj ČR, 2012, s. 6). Dotační možnosti lze shrnout do 6 základních okruhů.

1. města a obce - podporují různé aktivity rozvoje, ale nemají povinnost vyhlášovat dotační programy;
2. kraje – krajské úřady vypisují dotační programy specifické pro každý kraj a směřované do různých oblastí hospodářství;
3. státní rozpočet – prostřednictvím resortních ministerstev a jejich oblastí působnosti jsou vypisovány každoroční dotační programy a jsou zřízeny fondy, které administrují a přerozdělují dotace a vyhlášují průběžné dotační programy;
4. Evropská unie - dotace z Evropských fondů;
5. ostatní finanční mechanismy – EHP Norsko, EHP Švýcarsko;

6. nadace a nadační fondy – určené pro neziskové projekty (Centrum pro regionální rozvoj ČR, 2012, s. 7-8).

### **Fondy Evropské unie**

Na období let 2007 – 2013 byly v oblasti regionální politiky vytyčeny tři základní cíle.

- Konvergence: podpora růstu a tvorby pracovních míst v nejméně rozvinutých členských zemích a oblastech;
- Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost: podpora ekonomických změn v průmyslových, městských a venkovských oblastech;
- Evropská územní spolupráce: podpora harmonického a vyváženého rozvoje v EU (Marek & Kantor, 2009, s. 24).

Fondy EU představují hlavní nástroj realizace evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Jejich prostřednictvím se rozdělují finanční prostředky určené ke snižování ekonomických a sociálních rozdílů mezi členskými státy a jejich regiony. V rámci Evropské unie byly vytvořeny tři hlavní fondy: strukturální fondy (Evropský fond pro regionální rozvoj ERDF a Evropský sociální fond ESF) a Fond soudržnosti FS (Strukturální fondy, 2007-2013a).

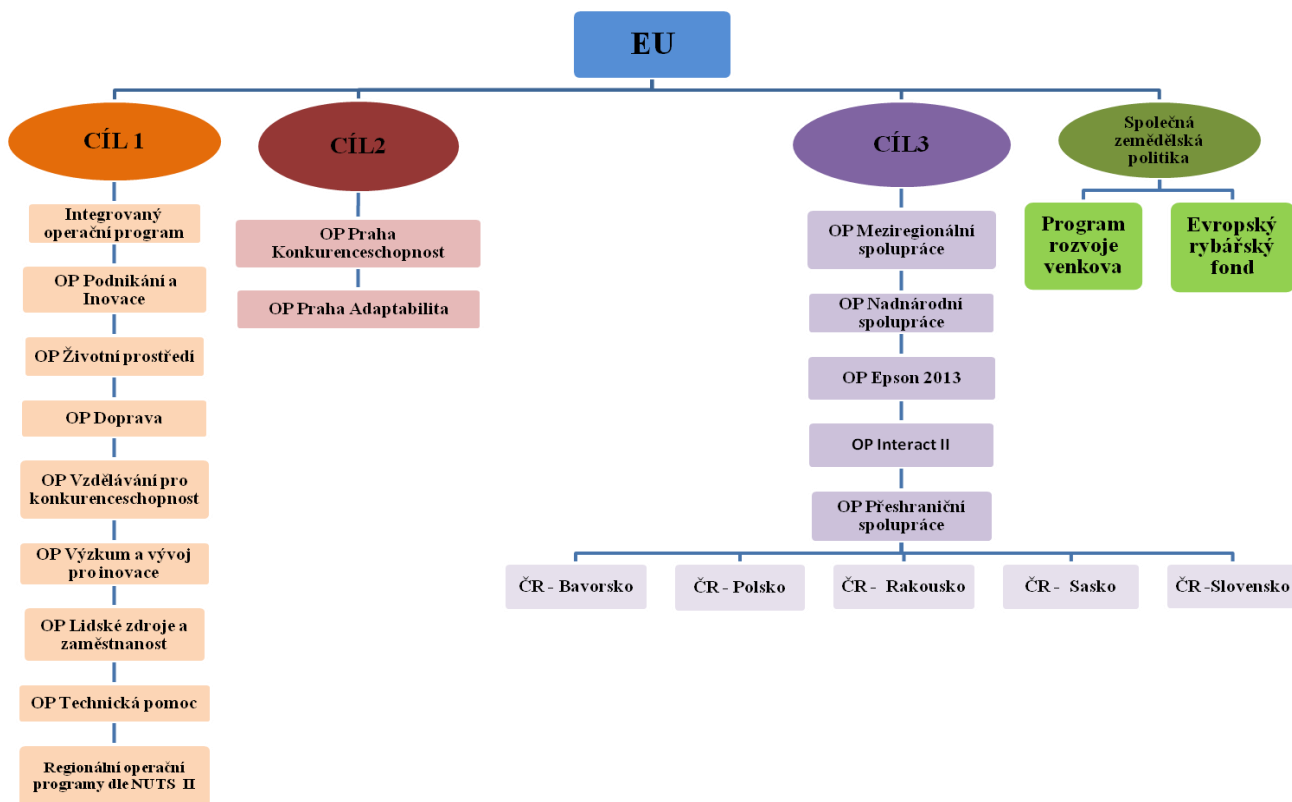
Marek a Kantor (2009, s. 28-30) jednotlivé nástroje regionální politiky charakterizují následovně.

Evropský fond regionálního rozvoje podporuje především projekty soustředěné na regionální rozvoj, hospodářské změny, větší konkurenceschopnost a územní spolupráci v rámci EU. Mezi priority pro financování zařazuje výzkum, inovace, ochranu životního prostředí a prevenci rizik, důležitou úlohu mají investice do infrastruktury v nejméně rozvinutých regionech.

Evropský sociální fond podporuje politiky členských států v oblasti sociálního začlenění, boje proti diskriminaci, podpory rovnosti, vzdělávání a odborné přípravy a zaměřuje se na čtyři klíčové oblasti: zvýšení přizpůsobivosti pracovníků a podniků, lepší přístup k zaměstnání a účast na trhu práce, posílení sociálního začlenění potlačováním diskriminace, usnadnění přístupu znevýhodněných osob na trh práce a podporu partnerství pro reformy v oblasti zaměstnanosti a začlenění.

Kohezní fond (fond soudržnosti) není strukturálním fondem, prostředky z něj se vztahují na nové členské státy. Soustřeďuje se především na projekty zaměřené na ochranu životního prostředí a oblasti související s udržitelným rozvojem jako je energetická politika a využívání obnovitelných zdrojů energie. Cíle a operační programy Evropské unie znázorňuje obrázek 3.

Obrázek 3. Evropská unie, znázornění jednotlivých cílů a jejich operačních programů.



Zdroj: Vlastní zpracování dle Strukturálních fondů (2007-2013b).

## 2.4 Turistická trasa, route tourism

Cestovní ruch byl v mnoha západních zemích přijat jako alternativní strategie rozvoje pro hospodářskou a sociální obnovu venkovských oblastí z důvodu klesající hospodářské činnosti, restrukturalizace odvětví zemědělství, snižování industrializace venkova a odlivu velkého počtu lidí s vyšším vzděláním (Pompl & Lavery, 1993; Williams & Shaw, 1991; Hannigan, 1994a; Deroi, 1991; Wickens, 1999 in Briedenhann & Wickens, 2004, s. 71).

Ve východní Evropě, kde události, ke kterým došlo v posledních letech, měly za následek rychlý vzestup nezaměstnanosti ve venkovských oblastech, byl cestovní ruch identifikován jako katalyzátor stimulující hospodářský růst, zvyšující životaschopnost zaostalých regionů a zlepšující životní úroveň místních komunit. Vlády jsou obecně názoru, že rozvoj cestovního ruchu generuje nová pracovní místa, rozvíjí infrastrukturu a znovuoživuje hospodářství venkovských oblastí. Cestovní ruch jako možnost rozvoje území však může být také vnímán negativně, a to proto, že jej jako nevýhodu vnímá stále obyvatelstvo. Přesto cestovní ruch často zůstává preferovanou možností rozvoje, zejména ve venkovských oblastech, kde jsou zpravidla akceptovány jakékoliv návrhy věšící hospodářský růst, aniž by byly zváženy jejich budoucí škodlivé dopady na rozvoj (Briedenhann & Wickens, 2004, s. 71-72).

Turistické trendy, rozvíjející se v posledním desetiletí, vedly k posunu od standardizovaného masového cestovního ruchu do více individualistických modelů vyznačující se vyšší pružností. Rozhodujícími vlivy v nárůstu podnikatelských aktivit v méně rozvinutých oblastech je shlukování aktivit a atrakcí, výstavba uživatelsky příjemných značení, vytvoření snadno přístupných informačních kanceláří a rozvoj venkovních turistických tras, které stimulují podnikatelské příležitosti, přispívají k rozvoji doplňkových služeb a poskytují pestrou škálu volitelných aktivit (Briedenhann & Wickens, 2004, s. 71-72).

Postavení turistických tras a jejich potenciál v cestovním ruchu je v rozvinutých zemích již dlouho realizován a využíván. V roce 1964 naznačila pracovní skupina Rady Evropy myšlenku řady evropských kulturních tras, jejichž hlavním cílem mělo být zvýšení povědomí o evropské kultuře prostřednictvím cestování, vytvořením sítí kulturního cestovního ruchu a využitím evropského kulturního dědictví jako prostředku stimulace sociálního, hospodářského a kulturního rozvoje ke zlepšení kvality života místních obyvatel (Briedenhann & Wickens, 2004, s. 72-73).

„Route tourism“ je trhem řízený přístup k rozvoji cestovního ruchu destinace. Lourens považuje výskyt turistických tras jako základ pro úspěšnou destinaci a lokální ekonomický rozvoj. Celkově je koncept turistické trasy (stezky) považován mnoha analytiky cestovního ruchu za efektivní způsob jeho distribuce (Meyer, 2004; ECI Afrika, 2006a in Lourens). Zpravidla pojem stezka či trasa předpokládá kratší vzdálenost a to znamená, že turisté navštěvují atraktivity pěšky, na kole či na koni. Trasy či stezky se značně liší v délce a rozsahu (místní, regionální nebo mezinárodní) a v druzích a počtech turistů (Meyer, 2004 in Lourens). Nabízí příležitosti pro vytváření partnerství vedoucího k rozkvětu území.

Lourens (2007, s. 475-487) na příkladu dvou případových studií shrnuje sedm kroků, kterými tvorba turistických tras jako produktů cestovního ruchu významně přispívá k rozvoji cestovního ruchu destinace.

1. Turistická trasa jako produkt cestovního ruchu musí být konceptualizována na základě pevného výzkumu trhu, který identifikuje klíčové cílové segmenty a jejich požadavky. Průzkumy trhu musí být prováděny průběžně, aby byla zajištěna aktualizace posledních trendů cestovního ruchu v cílech a strategiích stanovených pro rozvoj území.
2. Ve vymezené destinaci musí být prováděn audit produktů cestovního ruchu, zahrnující stav životního prostředí, nově vytvořených produktů cestovního ruchu a přínosů lidského faktoru. Stávající produkty by měly být posouzeny z hlediska udržitelnosti díky rychle se měnící dynamice odvětví cestovního ruchu. Dále by měl být stanoven minimální standard, který by měly produkty cestovního ruchu splňovat a systém pro jejich třídění a hodnocení.
3. Třetím krokem by měla být identifikace příležitostí a podrobná analýza přínosu cestovního ruchu v destinaci. Strategický plán rozvoje musí poskytovat konsolidovaný přístup k budoucímu rozvoji oblasti, čili koncepty rozvoje cestovního ruchu destinace musí být v souladu s makroekonomickými cíly regionu. Je nutná komunikace mezi místními, regionálními a státními úřady, týkající se strategie a budoucích plánů rozvoje. Takový postup zajistí, aby se plánování turistických tras shodovalo s makroekonomickým plánováním regionu.
4. Čtvrtým krokem je určit velikost potenciální členské základny. Dodavatelé produktu se schopností doplňovat unikátní vlastnosti a hlavní témata na uvedené trase musí být zapojeni do organizace od samého počátku. Je nezbytné určit subjekty

odpovědné za zajištění strategických cílů. Produktová diverzifikace území by měla být podporována vytvořením správného produktového mixu.

5. Jako pátý krok musí být stanovena jasná identita značky pro danou oblast, vymezení směru destinačního marketingu. Nesprávná prezentace atrakce v reklamních materiálech destinace může být osudná její pověsti.
6. Šestáým krokem je určit jasnou strategii, operační plán a zajistit funkční komunikaci mezi sdružením a jeho členy.
7. Posledním, zásadním krokem je plánování financí, alokování zdrojů dle jejich strategického významu a zajištění dlouhodobého plánování. Většina projektů turistických tras je dlouhodobých a může trvat značnou dobu, než přinese ekonomické výhody (Lourens, 2007, s. 475-487).

## **2.4.1 Vymezení pojmu naučná stezka, cyklotrasa, cyklostezka**

### **Naučná stezka**

Výkladový slovník cestovního ruchu (Pásková & Zelenka, 2002, s. 190) definuje naučnou stezku jako cestu se značením vlastní trasy, zřizovanou na místech přírodně či kulturně atraktivních, s vyznačením zajímavých míst, na tabulích s popisem místní flóry, fauny či kulturních památek, s možností místního průvodce. Zřizuje se pro pěší turisty, cykloturisty, vodáky a nově i pro jezdce na koních.

V doporučených zásadách pro zřizování, značení a údržbu naučných stezek a pro zřizování bodových informačních panelů je naučná stezka charakterizována jako vyznačovaná výchovně vzdělávací trasa, vedená přírodně či kulturně pozoruhodnými prostory, na nichž jsou vybrány a zvláště vysvětleny významné jevy a objekty. Výklad je návštěvníkovi podáván zpravidla na informačních panelech, tištěným průvodcem či kombinací obou způsobů (Doporučené zásady pro zřizování, značení a údržbu naučných stezek a pro zřizování bodových informačních panelů, 2001, s. 3)

Čeřovský a Záveský (1989, s. 142-147) typologii naučných stezek člení na stezky s průvodcovskou službou, s kombinovaným výkladem, samoobslužné naučné stezky, naučné stezky dle obsahu, délky a způsobu prohlídky.

Naučné stezky přispívají ke zvýšení turistické atraktivity území i informovanosti jeho návštěvníků tím, že mimo přírodní zajímavosti bývají tematicky zaměřeny i na místní kulturní

a hospodářskou historii, architekturu, tradice a místní legendy, čímž zapojují dosud nevyužité kulturně-historické a technické památky včetně lidové architektury do rozvoje cestovního ruchu. Nově zřízené naučné stezky mohou informovat i o důvodech ochrany přírody a souvisejících příčinách omezení některých rekreačních aktivit a tím zvyšovat enviromentální osvětu a vzdělávání (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2008a, s. 73).

### **Cykloturistika, cyklostezka a cyklotrasa**

Cykloturistika je jedna z forem turistiky, aktivní cestování zaměřující se na poznání přírodních a společenských atraktivit v určité oblasti na kole, nejčastěji pomocí speciálně upraveného trekkingového či horského kola (Pásková & Zelenka, 2002, s. 50). Cyklostezku charakterizují autoři jako stezku společnou pro cykloturistiku a pěší turistiku. Je to účelová komunikace se zpevněným povrchem, oddělená od frekventovanější silniční dopravy, s vyznačením pruhu na vozovce a umístěnými cykloznačkami před každou křižovatkou. Naopak cykloturistická trasa je komunikace pro cykloturistiku, vedoucí většinou po polních a lesních cestách nebo terénem. V České republice je vyznačena pásovými značkami Klubu českých turistů (Pásková & Zelenka, 2002, s. 50).

Předpoklady pro rozvoj cykloturistiky jsou především v plochých územích (Morava, Pardubicko), oblíbená je i v horských oblastech, kde ale často naráží na zájmy ochrany přírody. V České republice existuje sice hustá síť nadregionálních, regionálních i místních cyklotras, dosud však nejsou dostatečně vzájemně propojeny a dalším problémem je i technický stav povrchu komunikací, nedostatek cyklostezek oddělených od automobilové dopravy a slabá infrastruktura pro sportovní cykloturistiku. Investice do výstavby nových a úpravy stávajících cyklotras mají pozitivní vliv na mobilitu a rekreační možnosti domácího obyvatelstva, přispívají k omezení negativních vlivů automobilové dopravy a představují významný stimul pro navázání nebo prohloubení meziregionální spolupráce (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2008b, s. 73).

Aby bylo možné cykloturistiku řadit mezi rychle se rozvíjející formy šetrné turistiky, musí splňovat kritéria rozptýlenosti a individuálnosti, nikoli rozvoj v masovém měřítku, díky němuž jsou některá území Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava přeplněné a může docházet ke střetům zejména s pěšími turisty (Brodský, 2006, s. 26).

## **2.5 Obecná charakteristika cestovního ruchu ve vymezeném území**

V celém období sledování vývoje moderního cestovního ruchu hraje Šumava významnou roli a patří k destinacím trvale a intenzivně navštěvovaným (Perlín & Bičík, 2010 s. 72). V posledním století se výrazně změnila její funkce, z původně zemědělské horské oblasti s dominantním pastevectvím a extenzivním chovem dobytka, doplňkovou aktivitou v lesnictví a jednoduché průmyslové výrobě se po roce 1950 Šumava stala díky vojenskému prostoru uzavřenou oblastí bez propagace, s malým a územně velmi omezeným rozvojem cestovního ruchu. Po roce 1990 došlo k další masivní změně funkcí šumavského území. Na jejím území se prosadila intenzivní ochrana nedotčené přírody, ovlivněné vysídlením a instalací železné opony, tím i nedotčenosti centrální Šumavy a absencí jakéhokoliv výzkumu v tomto území. Současně se však Šumava stala jednou z nejdynamičtěji se rozvíjejících oblastí domácího i zahraničního cestovního ruchu (Perlín & Bičík, 2010 s. 23).

### **2.5.1 Prachatice**

Město Prachatice leží v Šumavském podhůří, v jihozápadní příhraniční části Jihočeského kraje na Živném (Bělečském) potoce. Tvoří jej katastrální území Prachatice, Staré Prachatice, Libínské Sedlo, Perlovice, Kahov, Oseky, Volovice, Stádlá. Jeho rozloha je 3901 ha a dle údaje platného k 01. 07. 2011 činil počet obyvatel 11 376 (Město Prachatice a KIS Infocentrum Prachatice, 1998-2013a).

Prachatice patří k nejlépe zachovalým městským komplexům v České republice, historické jádro si zachovalo svoji renesanční podobu uvnitř prstence obehnaného doposud zachovanými městskými hradbami. Z těchto důvodů bylo historické jádro v roce 1981 vyhlášeno Městskou památkovou rezervací (Město Prachatice a KIS Infocentrum Prachatice, 1998-2013b).

Původní osada vznikla při obchodní Zlaté stezce, po níž se dopravovala do Čech sůl, pravděpodobně na místě dnešních Starých Prachatic. Nové město bylo založeno na počátku 14. století kolem prostorného náměstí, v jehož rohu byl zároveň s městem stavěn také gotický děkanský kostel sv. Jakuba. Poprvé jsou Prachatice zmíněny v roce 1323 jako město s právem opevnění. S rostoucím významem získalo řadu výsad potvrzujících jeho výhradní postavení související s dovozem soli (město mělo výhradní právo na dovoz, uskladňování a další prodej



pasovské soli). V roce 1420 bylo město vypáleno husity a po krátkém úpadku bylo v roce 1436 přijato mezi města královská. V 16. století pak dosáhlo svého největšího rozmachu a prodělalo rozsáhlou renesanční přestavbu, která mu dala jeho dnešní ráz. Po třicetileté válce, kdy byly Prachatice dobyty a zbaveny všech privilegií a majetku, začal úpadek města, který trval až do poloviny minulého století. Po staletí trvající stavební stagnace přispěla k tomu, že vzhled historického jádra města z období pozdní gotiky a renesance se v podstatě dochoval do dnešní doby. Ve městě zůstaly zčásti zachovány hradby ze 14. století, které byly ve století 16. doplněny o druhý hradební pás s dělostřeleckými baštami. V městském jádru zůstala dochována řada pozdně gotických a renesančních domů zdobené náročnými sgrafity (Bílek, 2007b).

Okolí města je tvořeno podhorskou vrchovinou s dominantním vrcholem Libína, která plynule přechází v horské pásmo Šumavy. Vyšší nadmořská výška společně s velkou členitostí reliéfu výrazně ovlivňují klimatické podmínky. Průměrné zimní teploty činí od -5 do -9 °C, průměrné letní teploty se pohybují od 13 do 17°C (Město Prachatice a KIS Infocentrum Prachatice, 1998-2013c).

## 2.5.2 Blanice

Řeka Blanice je pravostranným přítokem Otavy, do které se vlévá nedaleko obce Putim asi 5 km jižně od Písku. Pramení na severním svahu Knížecího Stolce (1.226 m) ve výšce 960 m nad mořem asi 15 km jihozápadně od Volar (Bílek, 2007a).

Povodí Blanice leží na severovýchodním okraji Chráněné krajinné oblasti Šumava, z jihu je ohraničeno Želnavskou hornatinou, z východu masivem hory Chlum. Prameny řeky leží v oblasti Vojenského výcvikového prostoru Boletice (Majer & Hubený, 2007, s. 21-23).

Na horním toku řeka protéká kopcovitou krajinou s četnými hluboko zaříznutými kaňonovitými údolímí. Nedaleko Záblatí se do Blanice vlévá Cikánský potok. U Husince byl tok řeky přehrazen hrází Husinecké přehrady, za níž vzniklo jezero sloužící jako zásobárna pitné vody pro Prachatice (Bílek, 2007a).

K ochraně horního toku Blanice a její nivy v úseku mezi Arnoštovem a Blanickým mlýnem u Blažejovic, 6 km severovýchodně od Volar, byla vyhlášena národní přírodní památka Blanice. Ochranné pásmo zahrnuje téměř celou pramennou oblast řeky a jejích přítoků. Jádrem je přirozený horní tok s největší středoevropskou populací perlorodky říční a

s navazujícími mokřadními a rašelinnými lučními formacemi. Jedná se o model šetrně využívané podhorské a horské krajiny v ochranném pásmu (Albrecht, 2003, s. 674).

Blanice má 95 km dlouhý tok, který odvodňuje území o rozloze 860,5 km čtverečních, značný spád a zejména v jarním období je bohatá na vodu. V minulosti byla využívána k plavení polenového dřeva z oblastí rozsáhlých lesů na Volarsku, rýžovalo se zde zlato (Bílek, 2007a).

### **2.5.3 Boubínský prales**

Národní přírodní rezervace Boubínský prales se nachází v Chráněné krajinné oblasti Šumava, na jihovýchodně orientovaném svahu Boubína (1362 m n. m.), druhé nejvyšší hory ve vnitrozemní části šumavského masivu. Prales pokrývá svah ve výšce 180 m (mezi 925 m n. m. a 1105 m n. m.) na rozloze 46,6 hektarů. Patří k nejznámějším chráněným územím České republiky a k nejstarším lesním rezervacím v Evropě. V roce 1858 byl prales vyhlášen chráněným územím s vyloučením veškeré hospodářské činnosti. Od roku 1958 platí na celém území přírodní rezervace Boubínský prales přísná ochrana přírody (Šíp, 2006, s. 9-12).

Jádro rezervace tvoří zbytek původního pralesního komplexu, jehož další zbytky jsou s různou mírou narušení roztroušeny v okolních kulturních smrčínách, jedná se o druhově bohatý soubor vzácných, ohrožených a stanovištně významných rostlin a živočichů (Albrecht, 2003, s. 675). V boubínském komplexu se nachází ještě další přírodní rezervace: Milešický prales (původní smíšený horský les na severovýchodním svahu boubínského masivu), Jilmová skála (suťový smíšený les s jilmem horským a klenem na jihovýchodním svahu) a Zátoňská hora (horský smíšený pralesovitý les s význačnou flórou květnatých bučin v jižní části boubínského komplexu). Velká část východního svahu boubínského komplexu včetně vrcholu Bobíka je věnována obornímu chovu jelení zvěře (Vaněk, 1993, s. 16-17).

### **2.5.4 Volary**

Město Volary se nachází v rozsáhlé kotlině Teplé Vltavy na jihovýchodním okraji Boubínského masivu. Leží na hranici Národního parku Šumava, od Prachatic vzdálené 16 km jihozápadně, v nadmořské výšce 760 m (Bílek, 2007c). Soutok Teplé a Studené Vltavy se nachází pět kilometrů od města (Kozák, 2006, s. 8). Volary leží na trase prachatické větve naučné Zlaté stezky, vedoucí z Prachatic přes státní hranici do Pasova (Bílek, 2007c).

Rozloha katastrálního území města je 10763 hektarů a počet obyvatel činí 3880 (údaj platný k 31. 12. 2011).

Nejstarší psaný doklad o existenci zdejší osady pochází z roku 1359, tedy doby vlády Karla IV., ale Volary existovaly již předtím, jako nocležiště obchodních karavan, poblíž Soumarského mostu, což byl strategický bod, kde Zlatá stezka překračovala Teplou Vltavu (Kozák, 2006, s. 8).

Díky své poloze a obchodu se dřevem z okolních hlubokých lesů se Volary rychle rozvíjely a v roce 1421 byly uváděny již jako městečko. V 16. století zde začali osadníci ze Štýrska a Tyrol uplatňovat typ racionálního alpského dobytkařství. Provoz na Zlaté stezce trval až do počátku 18. století. Ačkoli ještě roku 1871 byly Volary povýšeny na město, pozvolna ztrácely své postavení a po druhé světové válce patřily mezi typické vysídlené obce. Nový rozvoj města nastal až ve druhé polovině 20. století. Památkou na štýrské a tyrolské přistěhovalce, kteří tvořili rázovitou komunitu, jsou jejich obydlí, tzv. volarské domy, které tvořily převážnou zástavbu obce až do požáru v polovině 19. století. V horní části volarského náměstí stojí raně barokní kostel svaté Kateřiny z let 1688 - 1690, postavený na místě původní raně gotické stavby.

Na hřbitově byl vybudován Památník obětí pochodu smrti. Je zde pochováno 96 ruských, polských, maďarských, německých a českých vězenkyň, které zde zahynuly při pochodu smrti z koncentračního tábora v Ravensbrücku začátkem května 1945 (Bílek, 2007c).

### **2.5.5 Národní park a Chráněná krajinná oblast Šumava**

Národní park, Chráněná krajinná oblast a biosférická rezervace Šumava se rozkládá v jihozápadní části Čech při státní hranici s Rakouskem a Spolkovou republikou Německo. Administrativně patří do území okresů Klatovy, Prachatice a Český Krumlov a Plzeňského a Jihočeského kraje (Albrecht, 2003, s. 578).

Chráněná krajinná oblast Šumava byla zřízena výnosem Ministerstva školství a kultury č.53855/63 dne 27. 12. 1963 rozlohou 168 654 ha. Nařízením Vlády ČR č. 163/1991 Sb. z 20. 3. 1991 byl na části území CHKO Šumava zřízen Národní park Šumava. Předmětem a cílem ochrany oblasti je ochrana všech hodnot krajiny, jejího vzhledu a typických znaků; přírodních zdrojů a vytváření vyváženého životního prostředí. Jako typické znaky lze uvést povrchové utváření krajiny včetně vodních ploch a toků, její vegetační kryt a volně žijící živočišstvo, rozvržení a využití lesního a zemědělského půdního fondu a ve vztahu k ní také

rozmístění a urbanistická skladba sídlišť, architektonické skladby a místní zástavba lidového rázu (Havlátková, 2008-2013).

Pro ochranu přírody je Národní park rozdělen do tří zón a klidových území (Retour a Šumava, 1996-2010).

- 1. zóna (13% plochy), přísná přírodní, zahrnuje nejcennější území s nejvýznačnějšími přírodními hodnotami, zásah člověka je tu minimalizován a návštěvníkům je vstup povolen pouze po vyznačených turistických trasách.
- 2. zóna (82% plochy), řízená přírodní, území s významnými přírodními hodnotami ovlivněné lidskou činností, probíhá zde hospodářská činnost, s cílem udržení přírodní rovnováhy s co nejširší druhovou rozmanitostí a postupné přiblížení lesních ekosystémů přirozeným společenstvím. Tato zóna je využívána k turistice a k rekreaci a pohyb návštěvníků zde není omezen, ovšem za dodržování zásad ochrany přírody a návštěvního řádu.
- 3. zóna, okrajová, území značně pozměněné člověkem, zahrnující střediska soustředěné zástavby, určena k trvalému bydlení, pro služby, zemědělství, turistiku, rekreaci při dodržování zásad ochrany přírody.

Klidová území zahrnují nejcennější území parku z hlediska ochrany živočichů citlivých na přítomnost člověka a ochrany přirozeného rostlinného pokryvu před nadměrným poškozováním. Vstup je zde povolen pouze po značených turistických trasách, hranice jsou v terénu vyznačeny tabulemi.

## 3 METODIKA

Téma diplomové práce volně navazuje na bakalářskou práci „Naučné stezky v cestovním ruchu vybrané části Šumavy“, jejímž hlavním cílem bylo v rámci vlastního výzkumu zhodnotit současný stav naučných stezek v daném území na základě posouzení geografických charakteristik a atributů jednotlivých stezek. Zároveň bylo v rámci bakalářské práce provedeno dotazníkové šetření s cílem vyhodnotit strukturu návštěvníků naučných stezek a identifikovat jejich preference ve vztahu k jednotlivým atributům navštívených naučných stezek.

### 3.1 Data a metody

Z časového hlediska byla metodika postupu při zpracování diplomové práce rozčleněna do několika bodů. Co se týče obsahu a formy diplomové práce, práce byla zpracována dle Požadavků na bakalářské a diplomové práce – závazné pro práce, ukončené od akademického roku 2012/2013 (Ekonomická fakulta JU, 2012). Dále byla vymezena její osnova (úvod, cíle práce, literární rešerše, metodika práce, příležitosti na trhu, návrh projektu, závěr, seznam pramenů a použité literatury, přílohy) a metodický postup (studium literatury, sběr a utřídění sekundárních a primárních dat, analýza nabídky a poptávky, návrh optimalizace).

V následující etapě bylo v rámci volby tématu a na základě analýzy zjištěné poptávky a stávající nabídky přesně vymezeno zájmové území, pro které bude projekt navržen.

Pro studium odborné literatury byly jako sekundární zdroj informací zvoleny odborné publikace s tématem teorie cestovního ruchu, dále pak regionální literatura, statistické údaje, koncepce strategie rozvoje v jednotlivých oblastech cestovního ruchu, propagační materiály, mapy a turistické publikace popisující zájmové území Šumavy. Rešerše odborné literatury je vymezena v kapitole 4. diplomové práce. Pro shromáždění potřebných informací byly zvoleny také některé internetové zdroje. Tyto sekundární zdroje jsou uvedeny v seznamu pramenů a použité literatury.

Jako primární zdroj informací byly k identifikaci příležitostí na trhu cestovního ruchu a k analýze poptávky a nabídky ve zvolené oblasti v diplomové práci částečně využity výstupy z výše uvedeného dotazníkového výzkumu. Dotazníkovým šetřením v rámci bakalářské práce bylo zjištěno, že existují rozdíly mezi stávající nabídkou naučných a cyklistických stezek a preferencemi většiny návštěvníků. Diplomová práce je zaměřena na praktické řešení těchto

rozdílů vypracováním projektu optimalizace, který by přispěl k rozšíření nabídky cestovního ruchu ve zvolené oblasti.

Byla provedena analýza možných variant vedení naučné cyklistické trasy, jejich identifikace v mapách a následně byl proveden terénní výzkum s cílem vymezit neoptimálnější řešení trasy.

Následovala etapa vymezení jednotlivých stanovišť trasy a identifikace potřebného technického zázemí (mobiáře) trasy. Data takto získaná byla zpracována v programu Cyklotrasy verze 2.30, kde byly jednotlivé varianty trasy zaneseny do mapy, byl určen výškový profil trasy a vymezeny jednotlivé charakteristiky navržené naučné cyklistické trasy.

Pro návrh projektu optimalizace naučných stezek ve zvolené oblasti Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava byla vypracována studie proveditelnosti projektu. Studie proveditelnosti je koncipována na základě metodické příručky pro zpracování studie proveditelnosti (Feasibility Study), vydané Ministerstvem pro místní rozvoj jako metodika k přípravě investičních záměrů v podnikatelské sféře i veřejném sektoru (Sieber, 2004).

Metodickými dokumenty, využitými k analýze pro sestavení návrhu projektu optimalizace, byly Metodický pokyn pro zpracování finančního a ekonomického hodnocení projektu, verze 2.0 a Směrnice pro žadatele Dispozičního fondu regionu Šumava, Program přeshraniční spolupráce Cíl 3 ČR – Svobodný stát Bavorsko 2007-2013, obě vydané Ministerstvem pro místní rozvoj. Dalším relevantním zdrojem byl dokument Strategie trvale udržitelného turismu pro území Národního parku Šumava, který vypracovala pracovní skupina „Cestovní ruch v regionu NP Šumava“, vytvořená na základě doporučení Regionálního řídicího výboru v rámci projektu Krajinný integrovaný plán rozvoje Regionu NP Šumava 2011.

Pro analýzu trhu, odhad poptávky a identifikaci příležitostí na trhu cestovního ruchu byly taktéž využity výsledky z průzkumů České centrály cestovního ruchu Czech Tourism: Výzkum zaměřený na domácí cestovní ruch, etapa léto 2012 a První národní cyklo a in-line průzkum 2011.

Po studiu sekundárních zdrojů i analýze primárních dat bylo přistoupeno k samotnému vypracování textu diplomové práce.

## **3.2 Studie proveditelnosti**

### **3.2.1 Smysl, podstata a využití studie proveditelnosti**

V průběhu plánování a přípravy projektu je nutné zodpovědět otázku, zda je projekt vůbec možné realizovat a zda je tedy skutečnou alternativou. Tato vlastnost projektu se nazývá jeho proveditelností, resp. udržitelností. Pokud projekt tyto požadavky splňuje, stal se rozhodující variantou. Zásadním rozhodovacím kritériem k rozhodnutí, zda projekt učinit či zamítnout, je ve veřejné sféře společenský blahobyt. Vybraná varianta proveditelného a udržitelného projektu by měla přinášet vyšší nárůst společenského blahobytu než ostatní (Sieber, 2008, s. 5-6).

Studie proveditelnosti je základním nástrojem k posouzení realizovatelnosti projektu a ověření jeho smysluplnosti a slouží k zhodnocení efektivnosti prostředků, potenciálně do projektu vložených. Studie proveditelnosti je dokumentem detailně a ze všech realizačně významných hledisek popisující investiční záměr, jehož účelem je zhodnocení všech realizačních alternativ a poskytnutí podkladů pro investiční rozhodování. Je zpracována v přípravné, předinvestiční fázi projektu, ale v investiční, případně i provozní fázi se stává základním nástrojem pozdějšího projektového managementu. Úkolem studie proveditelnosti je, aby co nejdříve popisovala, variantně řešila, optimalizovala a hodnotila investiční projekt se všemi jeho specifiky (Sieber, 2004, s. 5-6).

### **3.2.2 Obecná struktura studie proveditelnosti**

Z formálního hlediska je studie proveditelnosti strukturována dle následujících bodů.

- Obsah.
- Úvodní informace.
- Stručné vyhodnocení projektu.
- Stručný popis podstaty projektu a jeho etap.
- Analýza trhu, odhad poptávky, marketingové strategie a marketingový mix.
- Management projektu a řízení lidských zdrojů.
- Technické a technologické řešení projektu.

- Dopad projektu na životní prostředí.
- Zajištění investičního majetku a řízení pracovního kapitálu.
- Finanční plán a analýza projektu.
- Hodnocení efektivity a udržitelnosti projektu.
- Analýza a řízení rizik.
- Harmonogram projektu.
- Závěrečné shrnutí projektu + přílohy (Sieber, 2004, s. 11).

Obsah, úvodní informace a stručné vyhodnocení projektu je považováno za formální náležitosti studie. Další body osnovy jsou vymezeny následovně.

### **Stručný popis myšlenky projektu a jeho etap**

Účelem této části studie je poskytnout komplexní a shrnující popis projektu a jeho jednotlivých etap. Autor projektu poskytuje odpovědi na otázky jaký je název, smysl a zaměření projektu, jaké služby či produkty budou díky projektu poskytovány, jaký problém řeší a vymezuje investora, kapacitu projektu a jeho významná specifika (Sieber, 2004, s. 14-17).

### **Analýzy trhu, odhad poptávky, strategie a marketingový mix**

- ***Analýza trhu a odhad poptávky***

Dle Kotlera (2002, s. 52) existují na trhu tři situace, které umožňují vznik tržních příležitostí. Jedná se o nabídku něčeho, čeho je na trhu nedostatek, nabídku existující služby novým či lepším způsobem a nabídku nového výrobku či služby. Základním cílem každého projektu je uspokojení existující či potenciální poptávky a využití disponibilních příjmů. Pro rozhodování o základních parametrech projektu je klíčovou aktivitou analýza trhu. Poznání trhu, analýza a prognóza poptávky, identifikace konkurenčních produktů tvoří východisko pro sestavení marketingové strategie projektu a stanovení marketingových nástrojů ve formě marketingového mixu (Fotr & Souček, 2007, s. 34). Pro analýzu trhu a odhad poptávky byly v rámci projektu využity výsledky marketingového výzkumu bakalářské práce a dalších relevantních výzkumů. Bylo stanoveno rozdělení tržních segmentů k identifikaci cílových skupin. Analýza nabídky je zpracována porovnáním charakteristik stávajících obdobných produktů cestovního ruchu v dané oblasti.



- **Marketingová strategie a marketingový mix**

V případě nového produktu tvoří souhrn výsledků marketingového výzkumu dostatečnou základnu pro formulaci marketingové strategie projektu (Fotr & Souček, 2007, s. 37). Smyslem marketingové strategie je splnit požadavky specifických marketingových cílů, popsat prostředky a zdroje nutné k jejich dosažení (Horner & Swarbrooke, 2003, s. 251). Součástí marketingové strategie, vymezené ve studii proveditelnosti je poslání projektu, identifikace hlavního strategického cíle projektu a volba strategie.

Marketingový mix je v projektu tvořen svými základními složkami, tedy charakteristik výrobku, ceny, distribucí a promotion. Základním východiskem při stanovení optimální kombinace těchto složek byla charakteristika trhu a zvolená strategie projektu.

### **Management projektu a řízení lidských zdrojů**

V této kapitole je nutné definovat veškeré plánování, organizování, řízení a kontrolu všech procesů, organizačních jednotek a veškerých lidských zdrojů. Jsou zde uvedeny profese, které projekt ve svých jednotlivých fázích vyžaduje, jejich kompetence, výsledná organizační struktura i uspořádání procesů (Sieber, 2004, s. 22).

### **Technické a technologické aspekty**

Do tohoto bodu studie proveditelnosti náleží vymezení technického řešení projektu, použitých technologií v investiční fázi a podstata provozní fáze projektu (Sieber, 2004, s. 26).

### **Dopad projektu na životní prostředí**

Dopad projektu na životní prostředí je z hlediska hodnocení smysluplnosti projektu a celkovém socio-ekonomickém dopadu projektu důležitým aspektem. Ovlivňuje přímo i samotnou realizovatelnost a udržitelnost investice. Pokud by projekt vykazoval některé negativní dopady na životní prostředí, pro nositele projektu existuje hrozba investování dodatečných nákladů, případné sankční postihy ze strany regulativních orgánů či dokonce samotné ukončení projektu (Sieber, 2004, s. 26).

Cílem hodnocení vlivu projektu na životní prostředí je provést analýzu účinků projektu na životní prostředí, stanovit jejich míru, ohodnotit jejich význam z hlediska působení na jednotlivé složky životního prostředí a formulovat variantní opatření k minimalizaci či úplné eliminaci těchto nepříznivých účinků (Fotr & Souček, 2007, s. 49).

### **Zajištění investičního a oběžného majetku**

Obsahem této části studie proveditelnosti je vymezení struktury pořizovaného investičního majetku a kalkulace veškerých nutných materiálových dodávek. Je nutná klasifikace majetku na investiční a oběžný. Výstupem této etapy by měl být finální seznam nutných investic (Sieber, 2004, s. 27). V tabulce 10 je specifikován investiční majetek, nutný k pořízení v průběhu realizace projektu. Propočty cen technického vybavení trasy vycházejí z předběžných kalkulací případných dodavatelů a orientačně jsou použity ceny stavebního rozpočtáře pro rok 2013. Co se týče řízení pracovního kapitálu, povaha projektu je taková, že nevyžaduje žádné investice do pořízení oběžného majetku.

### **Finanční plán a finanční analýza projektu**

Tvorba finančního plánu zahrnuje provedení základní kalkulace jednotky výsledného výrobku či služby (Sieber, 2004, s. 29). V této kapitole je zpracována detailní kalkulace předchozího bodu, jsou rozlišeny náklady a výnosy projektu v jeho jednotlivých fázích a popis zdrojů financování.

### **Harmonogram projektu**

V této kapitole je uveden podrobný harmonogram projektu, který popisuje, v jakém konkrétním časovém období je plánována realizace dílčích aktivit projektu. Harmonogram je předkládán po měsících od zahájení projektu po ukončení projektu včetně rozlišení jednotlivých fází projektu.

### **Analýza citlivosti a řízení rizik**

Riziko a nejistota se ve velké míře podíl na investičním rozhodování. Lze ho chápat jako nebezpečí odchylek, variability jeho hospodářského výsledku a kritérií ekonomické efektivity od jejich plánovaných hodnot. Pouhé stanovení velikosti rizika není dostačující, je třeba určit faktory, které ovlivňují riziko projektů a mezi nimi specifikovat ty faktory, které k tomuto riziku nejvíce přispívají (Fotr & Souček, 2007, s. 135-138). Rizikový faktor je posouzen na základě dvou kritérií. Prvním kritériem je intenzita negativního vlivu a druhým je pak pravděpodobnost výskytu takového rizika (Sieber, 2004, s. 39). Výstupem je seznam všech rizik projektu, které byly pro projekt shledány jako zásadní.

### **Závěrečné zhodnocení projektu**

Ve studii proveditelnosti je uváděn komplexní závěr, který shrnuje výsledné posouzení projektu ze všech hledisek a vyjadřuje posouzení realizovatelnosti a finanční rentability projektu (Sieber, 2004, s. 41).

## 4 PŘÍLEŽITOSTI NA TRHU

### 4.1 Základní charakteristika

Obecně lze konstatovat, že základním předpokladem pro příležitosti rozvoje cestovního ruchu je pokračování jeho trvale udržitelného rozvoje, založeném na zvyšování počtu tuzemských i zahraničních návštěvníků, s rozvojem regionů jako důležitým sekundárním cílem. Jako jeden z hlavních rozvojových předpokladů je nutnost vytvořit atraktivní nabídku cestovního ruchu ve formě nových produktů a produktových balíčků. Mezi strategicky nosné formy cestovního ruchu lze zařadit kulturní a poznávací cestovní ruch, venkovský cestovní ruch zhodnocující nezátížená území, pěší turistiku a cykloturistiku v závislosti na rozšiřující se síti značených tras, kongresový a incentívni cestovní ruch, lázeňství a pobyty s aktivním využitím a poznáním s neobvyklými zážitky (Gladiš, 2003, s. 8-11).

Souhrnná etapová zpráva Léto 2012 výzkumu České centrály cestovního ruchu Czech Tourism, příspěvkové organizace Ministerstva pro místní rozvoj (2012, s. 27-28), shrnuje hlavní vývojové trendy v návštěvnosti Šumavy od roku 2010 následovně. Více než 75% návštěvníků přijelo ze vzdálenosti delší než 100 km, až na výjimky se do cílové lokality dopravili automobilem v doprovodu partnera/partnerky či přátel, 45 % z nich přijelo s dětmi. Nejčastěji v regionu pobýli 3 až 7 nocí. 9 z 10 návštěvníků se alespoň částečně stravovalo v restauracích, průměrná denní útrata se obvykle pohybovala mezi 200 a 1000 Kč na osobu a den. Z ubytovacích kapacit byly nejčastěji využívány penziony (34 %), 10% návštěvníků přenocovalo v kempech. Do regionu přijelo nejvíce návštěvníků za turistikou a sportem, za poznáním a relaxací. Nejvyhledávanějším způsobem byla pěší a poznávací turistika, cykloturistika, koupání a vodní sporty. Lákavost kulturních akcí naopak poklesla. Celková spokojenost návštěvníků s regionem Šumava byla téměř maximální, vztah k regionu však zeslábl. Nejlépe hodnocenou oblastí regionu byl rozsah a dostupnost stravovacích a ubytovacích kapacit. Návštěvníci byli velmi spokojeni také s poskytováním informací o regionu a s přátelskostí místních lidí. Naopak nejhůře hodnocena byla cenová úroveň služeb. Velká většina návštěvníků čerpala informace z internetu, který byl i hlavním informačním zdrojem.

## **4.2 Shrnutí výsledků analýzy trhu**

Identifikace příležitostí na trhu cestovního ruchu vychází především ze shrnutí výsledků primárních dat, které byly získány dotazníkovým šetřením v rámci bakalářské práce Naučné stezky v cestovním ruchu vybrané části Šumavy. Z analýzy primárních dat byly vyhodnoceny následující závěry.

### **4.2.1 Charakteristiky naučných stezek – nabídka**

V zájmovém území byly analyzovány atributy osmi naučných stezek (Štolková, 2011a, s. 51-56). Bylo zjištěno, že sedm z těchto naučných stezek je nutno absolvovat pěšky, pouze jedna je alternativně uzpůsobená pro cyklisty, osoby tělesně postižené či pro přístup s kočárkem. Z hlediska typu povrchu převažuje nepevněný povrch stezek ve formě trávy, půdy či lesní hrabanky, následuje zpevněný komplexní povrch (štolina s kamenným štětem) a zpevněný komplexní asfaltový povrch. Stezky jsou trasovány převážně (z 76%) jehličnatými lesy, ve zbylé míře pak loukami a pastvinami, smíšenými lesy a zemědělskými oblastmi s přirozenou vegetací.

Co se týče informačního zaměření naučných stezek, lze konstatovat, že informační panely jsou z většiny zaměřeny přírodovědně, popisují danou lokalitu a v ní se vyskytující společenstva rostlin a živočichů, ekologii lesa. Druhým nejčastějším tématem je průřezová historie daného místa a vývoj lokality, dále pak informační panely návštěvníkům přibližují významný objekt či stavbu (Štolková, 2011b, s. 51-56).

### **4.2.2 Preference návštěvníků naučných stezek - poptávka**

Z hlediska hodnocení charakteristik naučných stezek respondenti v dotazníkovém šetření odpovídali na následujících sedm dotazů. Volili způsob dopravy k naučné stezce, způsob podání informací o lokalitách, způsob značení naučné stezky, preferenci délky a způsob trasování. Respondenti dále vybírali způsob, jakým by stezku chtěli absolvovat a na jaká témata by měla být zaměřena. Ze struktury odpovědí respondentů vyplynuly tyto preference.

Většina respondentů se ke stezce dopravila pěšky nebo na kole, další nejčastější způsob dopravy ke stezce byl automobilem. Nejlepší formou podávání informací o lokalitě byly pro

46% dotazovaných informační tabule, 25% respondentů by dalo přednost tištěným průvodcům a zbylých 29% by využilo vyhledání informací na internetu přes mobilní telefon.

Co se týče způsobu absolvování trasy naučné stezky, v kategorii do 5 kilometru délky trasy převažovala odpověď pěšky. V délce od 5 do 15 kilometru převládal způsob absolvování pěšky či na kole a nad 15 kilometru délky by většina respondentů zvolila jízdu na kole. Pro kratší vzdálenosti (do 5 kilometru) by většina respondentů volila okružní trasu, pro delší vzdálenost začátek a konec trasy v jiném bodě.

Ze struktury odpovědí vyplynulo, že návštěvníci zájmového území by přivítali tematicky všeobecné zaměření naučných stezek (28%), 16% respondentů zaměření trasy na krajinu, 15% na historii, a zbylí návštěvníci preferovali poskytnutí informací o živočišstvu, rostlinstvu a technice. Zanedbatelné bylo procento těch, kteří si přáli informační zaměření na vodu a geologii.

Z analýzy demografické a geografické struktury respondentů bylo možno konstatovat, že ve vzorku z hlediska věku převládala mladší a střední věková kategorie (věk 26-35 let a 36-45 let). Celkově je daná oblast nejvíce navštěvována turisty ve věku od 18 do 45 let. V celém dotazovaném souboru návštěvníků převažovali početně muži (120) nad ženami (108). Z hlediska věkové struktury i pohlaví bylo zřetelně patrné, že převládali respondenti české národnosti.

Z analýzy otázky, mapující zkušenost respondentů s návštěvností naučných stezek (otázka počet navštívených naučných stezek v roce 2009) vyplynulo, že největší skupina v počtu 89 respondentů navštívila 2-5 naučných stezek, 79 dotazovaných navštívilo 6-15 naučných stezek, 32 návštěvníků nad 15 stezek. Zbylý počet z 228 dotazovaných navštívil 1 naučnou stezku nebo nenavštívil žádnou. Z tohoto pohledu lze konstatovat, že návštěvníci již měli dostačující zkušenosti s naučnými stezkami.

Z analýzy struktury odpovědí respondentů na základě statistického Chí-kvadrát testu podle segmentačních kritérií (pohlaví, věk, preference způsobu absolvování naučné trasy a zkušenosti s naučnými stezkami) bylo patrné, že existuje vazba mezi pohlavím respondentů a preferencí zaměření tématu trasy. Ženy více preferovaly všeobecné tematické zaměření, muži preferovali naučné stezky se zaměřením na techniku a geologii. Dále byla prokázána existence vazby mezi věkem respondenta a preferencí způsobu značení naučné stezky. Starší věkové kategorie upřednostňovaly klasické značení turistickými značkami a směrovými panely na hlavních křižovatkách. Zřejmá byla také závislost mezi věkem dotazovaného a

volbou způsobu absolvování trasy. S více než 99% spolehlivostí bylo potvrzeno, že volba respondenta jakým způsobem bude trasu absolvovat, je závislá na jeho věku. Nejstarší věkové kategorie chtěli absolvovat naučnou stezku pouze pěšky, naopak nejmladší kategorie si přála absolvovat trasu i na in-line bruslích. Také lze tvrdit, že při vyhodnocení závislosti sledovaných znaků existuje vztah mezi věkem dotazovaných a preferencí délky trasy. Z vyhodnocení dotazníkového šetření vyplynulo, že všechny věkové skupiny upřednostňují délku trasy 5-15 km. Preference délky trasy byla závislá i na kritériu, kolik naučných stezek již respondenti navštívili v období před dotazníkovým šetřením. Nejvíce zkušenější návštěvníci (více než 15 návštěv naučných stezek za jeden rok) preferovali nejdelší trasu naučné stezky (z více než 56%). A naopak, nejméně zkušenější návštěvníci preferovali nejkratší délku naučné stezky do 5 km (Štolková, 2011c, s. 57-70).

Zhodnocení stávající poptávky a nabídky cestovního ruchu ve sledované oblasti formou analýzy sekundárních dat je dále podrobně řešeno v rámci studie proveditelnosti projektu v kapitole 6.3.

#### **4.2.3 Identifikace příležitostí na trhu cestovního ruchu**

Zájmová oblast má příznivý potenciál k rozvoji cestovního ruchu. Lze poukázat na vysokou úroveň kulturního cestovního ruchu Prachatic i Volar (obě města mají zachovalé historické jádro), výhodou jsou i výborné přírodní předpoklady dané polohou území, jeho blízkostí s Bavorskem a existencí Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava.

Bína (2001) vyčleňuje dvě hlavní skupiny podmínek či předpokladů pro to, aby se území stalo cílem cestovního ruchu. Těmito hlavními faktory jsou lokalizační a realizační podmínky. Lokalizační podmínky cestovního ruchu jsou vyjádřeny atraktivitou místní přírody a krajiny a místními kulturními pozoruhodnostmi, čili umožňují umístění a rozvíjení aktivit cestovního ruchu na základě charakteristik nabídky sledovaného území. Nejvýhodnější pro rozvoj cestovního ruchu je, pokud jsou zastoupeny oba sektory současně. Realizační podmínky pak umožňují uskutečňovat vlastní nároky účastníků cestovního ruchu. Mají ve srovnání s lokalizačními podmínkami nižší primární výpovědní hodnotu, protože pouze druhotně reflektují diferenciaci podle vhodnosti jednotlivých území pro cestovní ruch.

Lokalizační podmínky dle Bíny (2001) lze zařadit do třech hlavních forem:

- jako vhodnost krajiny pro určité aktivity cestovního ruchu, takové, které jsou v rozhodující míře vázány na přírodní předpoklady;
- jako určitou relativně neměnnou danost, která na území existuje a svou atraktivitou přitahuje návštěvníky (kulturně historické památky, muzea, skanzeny);
- jako kulturní, sportovní a další akce, které návštěvníky přitahují.

Na základě zastoupení těchto forem lokalizačních podmínek v zájmovém území lze následně rozlišit tři stupně vhodnosti lokalizačních podmínek cestovního ruchu. Na stupni jedna jsou podmínky v základní úrovni, jev je v konkrétním prostoru registrovatelný. Na stupni dva se podmínky vyskytují ve zvýšené úrovni, potenciálově relevantní jev vykazuje v konkrétním prostoru zřetelný a výrazný stav. Na stupni tři jsou podmínky na vysoké úrovni a potenciálově relevantní jev dosahuje v dané oblasti dominantního stavu (Bína, 2001)

Zájmové území šumavského podhůří lze dle výše zmíněných kritérií klasifikovat jako převážně podhorskou krajinu, oblast s větším podílem lesů, nízkou hustotou osídlení, s vysokou krajinnou estetikou a četnými turistickými stezkami s možnostmi vyhlídek a rozhleden. Z hlediska kulturně-historického potenciálu je to oblast s významnými vesnickými a městskými památkovými rezervacemi. Šumavské podhůří tak vykazuje vysoký či dokonce velmi vysoký potenciál cestovního ruchu z hlediska vhodnosti krajiny pro pěší a horskou turistiku, cykloturistiku, zimní sjezdové i běžecké sporty, rekreaci u vody, venkovskou turistiku, kulturní či historickou poznávací turistiku.

V Strategickém plánu rozvoje města Prachatice pro rok 2010-2014 je postavení cestovního ruchu pro město definováno jako jeho významný životní faktor. K trvalému udržení intenzivního cestovního ruchu se město musí vyprofilovat jako spádové aktivní centrum s dostatečnou vybaveností, které by obsahovalo dostatek možností ubytování, stravování, volnočasových aktivit, relaxace a kongresové turistiky. Město Prachatice vidí příležitost spolupráce s dalšími subjekty cestovního ruchu a příležitost zvýšení efektivity podpory turistického ruchu ve městě i okolí rozšířením a zkvalitněním nabídky možností trávení volného času (zbudování nových cykloturistických a běžeckých tras, naučných stezek, nových sportovních ploch), rozšířením provozu Kulturního a informačního centra Prachatice, posílením jeho regionální funkce a zajištěním vyšší propagace města v zájmu zvýšení turistického ruchu. Za příležitost na trhu cestovního ruchu je považováno větší zapojení města do široké škály turistických aktivit, zahuštění a zkvalitnění sítě cyklistických tras a stezek,



obohacení a rozšíření nabídky aktivit v zimní sezóně s využitím prostředků Strukturálních fondů Evropské unie a dalších dotačních zdrojů (Město Prachatice, 2009).

V kombinaci s trendy cestovního ruchu, zjištěnou poptávkou návštěvníků a stávající nabídkou území lze v zájmové oblasti navrhnout následující příležitosti na trhu cestovního ruchu.

- Podpora sportovně relaxačních aktivit, zdravotně orientovaný cestovní ruch (Nordic Walking, relaxační a wellness pobyty).
- Rozvoj kulturně vzdělávacího cestovního ruchu.
- Rozvoj přírodně vzdělávacího cestovního ruchu.
- Rozšíření nabídky v oblasti cykloturistiky zlepšením stávající infrastruktury cyklistických tras a stezek, či její rozšíření vytvořením nového produktu.
- Příležitostí může být i propracování systému zapůjčení kol a navigačního systému a dalšího příslušenství (sedačky či vozíky pro děti) zájemcům o cyklistiku. Vzhledem k husté síti železničních stanic v zájmovém území by ve spolupráci s Českými drahami mohla být vytvořena nová síť půjčoven kol přímo v železničních stanicích, s možností navrácení kola v jakékoliv železniční stanici.
- Rozšíření propagace území prezentací na veletrzích s tematikou cestovního ruchu.
- V rámci zvýšení dostupnosti poskytování informací o regionu rozšířit stávající či vytvořit nové webové stránky, zabývající se pouze poskytováním informací a podrobně popisující nabídku cestovního ruchu v oblasti.
- Vytvoření možnosti prožití aktivní dovolené formou poznávání přírodního a kulturního bohatství podhůří Šumavy i pro mimosezónu.

## 5 NÁVRH PROJEKTU

„Návrh projektu je modelem praktické aplikace výzkumu, představeném v předcházejících kapitolách. Projekt má sloužit pouze jako součást závěrečné práce a jako doklad pochopení problematiky stanoveného tématu. Vzhledem k tomu, že práce jsou zveřejňovány, je nutné zdůraznit, že návrh projektu je vypracován tak, aby byl reálně proveditelný, nikoliv však s jakýmkoliv úmyslem jej jakkoliv realizovat a nezavazuje nikoho – autorku, vedoucího práce, ani jakoukoliv složku dále v této kapitole zmíněnou – k jakékoliv zodpovědnosti související s tímto návrhem.“ (Navrátil, 2011).

### 5.1 Úvodní informace

Národní park a Chráněná krajinná oblast Šumava se díky svým přírodním atraktivitám řadí k turisticky nejvyhledávanějším oblastem cestovního ruchu v České republice a z hlediska historického vývoje představuje území, jež je minimálně poznamenáno důsledky civilizačního vývoje.

Cestovní ruch zde jako významný faktor pozitivně ovlivňuje ekonomiku regionu a může příznivě působit i na kvalitu života místních obyvatel. Na druhé straně je nutné vyhodnotit negativní důsledky turistických aktivit, realizovaných na území NP a CHKO Šumava, jejich možné vlivy na přírodní potenciál a nalézt kompromis mezi ochranou přírody a hledáním potenciálu pro rozvoj těch forem turismu, při kterých by k negativnímu ovlivňování přírodního prostředí nedocházelo (Cestovní ruch v regionu NP Šumava, 2011, s. 9-11). Proto by měly být ve vymezeném území vytvořeny takové produkty cestovního ruchu, které nejenže životní prostředí a biologickou či kulturní diverzitu nepoškozují, ale naopak pro ně mohou být přínosem.

V rámci vymezeného území je možné poukázat na několik problémových bodů, týkajících se rozvoje cestovního ruchu. Především jde o návštěvnickou přetíženost turisticky atraktivních lokalit centrální Šumavy. Dalším problémem je jejich nedostatečná propojenost se šumavským podhůřím a slabší infrastruktura cyklistických tras.

## **5.2 Popis podstaty projektu a jeho etap**

Účelem této diplomové práce je vytvoření produktu cestovního ruchu, konkrétně vytvoření projektu naučné cyklistické trasy, propojující města Prachatice a Volary s variantním řešením okružní trasy Prachatice - Prachatice. Naučná cyklotrasa jako ideální produkt šetrného cestovního ruchu umožňuje poznávání přírodních a kulturních atraktivit vymezené lokality.

### **5.2.1 Cíle projektu**

- Přispění k rozvoji a optimalizaci naučných a cyklistických stezek, využití jejich potenciálu k rozvoji cestovního ruchu ve sledovaném území.
- Podpora návštěvnické informovanosti a zvýšení turistické atraktivity sledované oblasti.
- Zvýšení mobility účastníků cestovního ruchu a usměrnění jejich pohybu v dané lokalitě s úmyslem využití potenciálu šumavského podhůří a odlehčení návštěvnický přetížených lokalit centrální Šumavy.
- Propagace přírodního a kulturního potenciálu dané oblasti formou návštěvnický atraktivní nabídky volnočasového a sportovního produktu cestovního ruchu.
- Pomocí naučné cyklistické trasy propojit významné atraktivity periferní oblasti Šumavy a šumavského podhůří (Prachatice) s kulturními a přírodními atraktivitami Chráněné krajinné oblasti Šumavy (Volary).

### **5.2.2 Název projektu, jeho smysl a zaměření**

#### **Název projektu**

Navrhovaný projekt nese jméno „Naučná cyklistická trasa Prachatice – Volary: Krajina a historie Šumavy“.

#### **Smysl a zaměření projektu**

Smyslem projektu by mělo být zkvalitnění infrastruktury cestovního ruchu prostřednictvím vytvoření nového produktu cestovního ruchu v oblasti cykloturistiky. Projekt

se zaměřuje na využití stávajících komunikací, lesních a polních cest pro rozvoj cestovního ruchu a cykloturistiky v dané oblasti, na podporu mobility návštěvníků, může zlepšovat životní prostředí a zvyšovat úroveň atraktivity území i návštěvnost regionu. Záměrem naučné trasy je vytvořit vyznačenou spojnicí mezi oběma obcemi, která by vedla návštěvníky, přicházející do regionu za účelem turistického a sportovního vyžití (cyklisty i pěší), volnou přírodou a lesem a zároveň nabízela možnost poznat i historické památky obou míst. Propojením obou obcí lze očekávat zvýšený počet návštěvníků a větší počet cyklistů projíždějících obcemi povede i k rozvoji služeb souvisejících s cestovním ruchem.

Projekt naučné trasy je koncipován ve dvou variantách. Cyklisté, upřednostňující začátek a konec trasy v jiném bodě, absolvují trasu Prachatice – Volary, pro ty cyklisty, kteří by dávali přednost okružní trase, je navržena ve variantě výchozí i konečný bod Prachatice.

### **Návaznost projektu na cíle a priority celostátní a regionální politiky cestovního ruchu**

Navrhovaný projekt koresponduje s cíli a prioritami uvedenými v Koncepti státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013, konkrétně s Prioritou č. 1: Podpora tvorby specifických regionálních produktů cestovního ruchu. Státní koncepce cíleně podporuje projekty upřednostňující formy šetrného cestovního ruchu, mezi něž lze řadit pěší turistiku a cykloturistiku (budování turistických a naučných stezek a cyklostezek při respektování podmínek a cílů ochrany přírody a krajiny (Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2007, s. 26-27).

Předkládaný projekt také naplňuje cíle Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na rok 2009-2013 a v návaznosti i priority dalšího rozvoje cestovního ruchu pro rok 2014-2020: zkvalitnění turistické infrastruktury a služeb, diverzifikace a rozšíření nabídky turistických produktů, podporu propagace přírodních, historických, kulturních a technických atraktivit. V oblasti infrastruktury pro cestovní ruch je klíčovou prioritou postupné zlepšování značení turistických a cyklistických tras (Jihočeský kraj, 2012, s. 9).

Z hlediska splnění podmínek pro poskytnutí finanční podpory ze Strukturálních fondů Evropské unie se cíle projektu shodují s hlavními cíli Prioritní osy 3: Rozvoj cestovního ruchu, oblast podpory 3.1: Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu – výstavba a rekonstrukce cyklostezek a cyklotras. Mezi operační cíle uvedené oblasti podpory se řadí zvýšení využití primárního potenciálu území, zvýšení atraktivity regionu a konkurenceschopnosti cestovního ruchu na jeho území (Strukturální fondy, 2007-2013b).

### **5.2.3 Lokalizace projektu**

Stát (NUTS 1): CZ Česká republika

Region (NUTS 2): CZ03 Jihozápad

Kraj (NUTS 3): CZ031 Jihočeský kraj

Okres (NUTS 4): CZ0315 Prachatice

Obec (NUTS 5): CZ0315 550094 Prachatice

CZ0315 550671 Volary.

Navrhovaná naučná cyklotrasa je lokalizována v okrese Prachatice, vymezené území se rozkládá na jih od obce a zahrnuje katastrální území obcí Albrechtovice, Blažejovice, Cudrovice, Kahov, Kratušín, Krejčovice, Libínské Sedlo, Mlynařovice u Volar, Oseky, Prachatice, Řepešín, Volary a Záblatí u Prachatic.

### **5.2.4 Kapacita projektu**

Projekt představuje realizaci naučné cyklotrasy se začátkem a koncem v jiném bodě o celkové délce 27,6 km a s variantním řešením okružní trasy začátek i konec trasy ve stejném bodě v délce 41,94 km. Naučná cyklotrasa povede po místních komunikacích, lesních a polních účelových cestách a po komunikaci III. třídy s malou intenzitou provozu a nebude vyžadovat stavební úpravy stávajících komunikací. V rámci projektu bude navrženo vybudování turistické infrastruktury po celém úseku trasy, což představuje rozmístění informačních panelů a map, odpočívadel - posezení, stojanů na kola, a odpadkových košů. Výsledkem realizace projektu bude naučná cyklotrasa, uzpůsobena primárně pro cyklisty, ale svou délkou bude vyhovovat i těm zdatnějším návštěvníkům, kteří dávají přednost pěší turistice. Denní počet návštěvníků v sezóně lze odhadovat řádově v desítkách až stovkách turistů.

### **5.2.5 Cílové skupiny**

Cykloturistika je vhodnou aktivitou pro všechny skupiny obyvatel. Dle výzkumu Šumava Léto 2012, provedeného agenturou Czech Tourism, do regionu přijelo nejvíce návštěvníků za turistikou a sportem, dále za poznáním či relaxovat. Nejvíce návštěvníky

lákala pěší a poznávací turistika, cykloturistika a koupání či vodní sporty. Lákavost kulturních akcí naopak poklesla (Česká centrála cestovního ruchu Czech Tourism, 2012, s. 7).

Z analýzy dotazníkového šetření z hlediska preferencí návštěvníků jihovýchodní části Šumavy, provedeného v rámci bakalářské práce, vyzněly následující skutečnosti. Danou oblast nejvíce navštěvují turisté ve věku 18-45 let, nejsilnějším návštěvnickým segmentem z hlediska věku je tedy mladší a střední věková kategorie. Aktivnější turisté preferují větší vzdálenosti v náročnějším terénu. Silným návštěvnickým segmentem jsou rodiny s malými dětmi a návštěvníci si přáli ve většině absolvovat trasu naučné stezky pěšky nebo na kole (Štolková, 2011, s. 72-73).

Až jednu třetinu ubytovaných turistů představují cizinci, především Němci a Nizozemci, s odstupem pak Poláci, Slováci a Rakušané. Mezi tuzemskými návštěvníky převažují obyvatelé Plzně, Českých Budějovic a obyvatelé pražské aglomerace. Strategicky je cestovní ruch na Šumavě orientován na čtyři hlavní cílové skupiny návštěvníků, tuzemské i zahraniční. Tyto cílové skupiny jsou aktivní milovníci přírody, zájemci o klasickou rekreaci a odpočinek, sportovci a aktivně orientovaní turisté a rodiny s dětmi (Gladiš, 2003, s. 30).

Dle Picka (2007, s. 20) jezdí návštěvníci na Šumavu především kvůli turistice, poznávání a možnostem aktivního sportovního vyžití, krásám přírody a krajiny, relaxaci a zdravému prostředí, klidu a tichu. Na tomto základě lze pak stanovit 3 hlavní cílové skupiny návštěvníků Šumavy, což jsou aktivní milovníci přírody, sportovci, aktivně orientovaní turisté a rodiny s dětmi.

Na ně by měla být orientována nabídka navrhovaného produktu cestovního ruchu.

## **5.2.6 Návrh naučné cyklotrasy a umístění informačních panelů**

### **Popis trasy, varianta Prachatice - Volary**

Výchozím bodem naučné cyklotrasy je památná lípa u dopravní značky označující konec obce Prachatice směrem na Oseky, na níž se lze napojit z výchozího značení turistických cest na Malém náměstí pod Dolní - Píseckou branou. Po komunikaci III. třídy č. 14130 vede trasa do obce Oseky ve shodě se stávajícím značením (zelené turistické). Tento úsek je dlouhý 3,3 kilometru.

V Osekách se naučná trasa napojuje na neznačenou místní komunikaci procházející bývalým rekreačním střediskem Rechle, která vede do blízkosti řeky Blanice. U lávky na

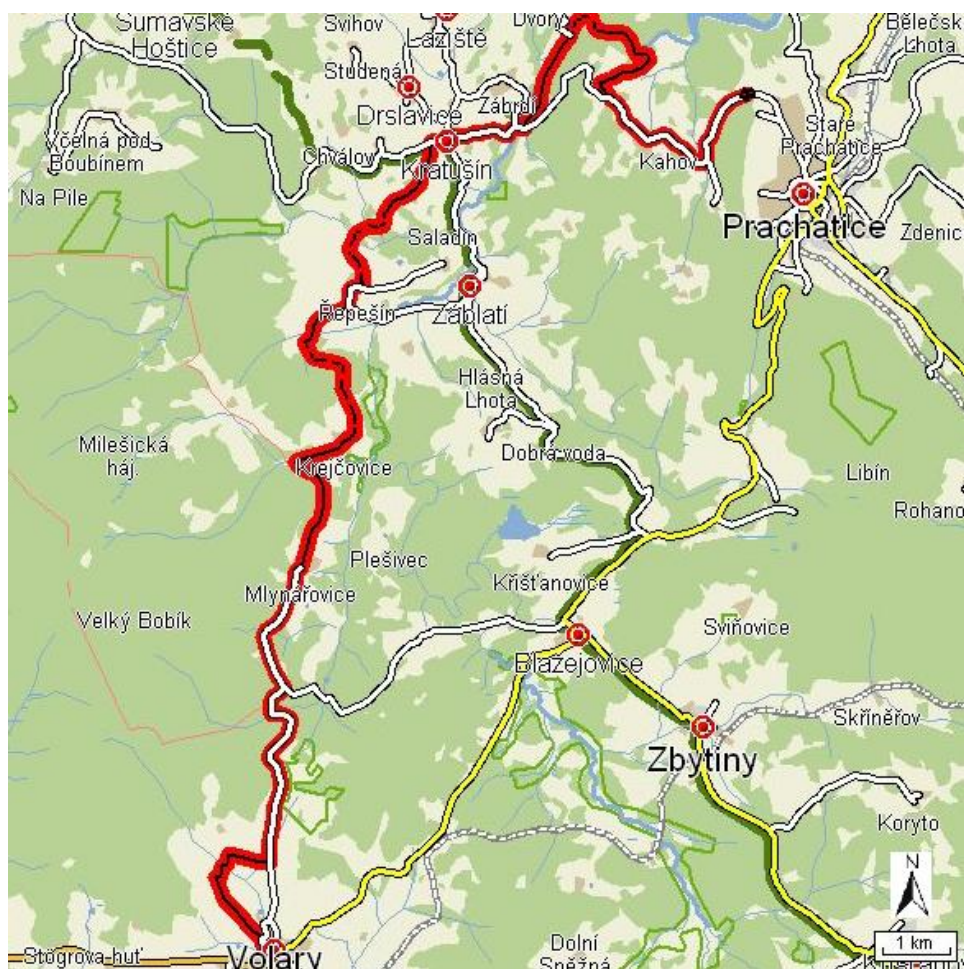
Rechlích se trasa mění na stezku, vedoucí okolo řeky, pomocí níž se návštěvník dostane k Podedvorskému mlýnu. Z tohoto bodu trasa vede po místní asfaltové komunikaci údolím řeky Blanice a po 1,6 kilometrech se opět napojuje na komunikaci III. třídy č. 14130, vedoucí do Kratušina. Celý tento úsek měří 6,8 kilometru.

V Kratušíně se trasa odklání doprava na místní zpevněnou komunikaci vedoucí 2,8 kilometru do obce Řepešín a dále nad obec ke kapličce a odbočce na Milešice. V tomto bodě se návštěvník nachází na hranici přírodní rezervace Milešický prales, s výhledem na Boubín a Bobík. Souhrnně je tento úsek trasy dlouhý 6,3 kilometru.

Od Kapličky u Řepešína trasa vede 600 metrů po lesní zpevněné cestě k rozcestí na navazující lesní cestu směřující od odbočky na Milešice do Krejčovic. Po 1,6 kilometru se cesta napojuje na místní zpevněnou komunikaci v Krejčovicích.

Z Krejčovic do Mlynařovic vede naučná cyklotrasa v délce 4,9 kilometru na křižovatku u mlynařovické myslivny, kde se napojuje na silnici III. třídy vedoucí z Blažejovic do Volar. V délce úseku 3,1 kilometru naučná cyklotrasa z této komunikace odbočuje doprava u rozcestí Lukami pod Bobíkem a na Jedlovou horu na zpevněnou polní cestu, která vede rozsáhlou volarskou kotlinou středem pastvin v délce 1,3 kilometru do staré části města, kde jsou lokalizovány roubené domy alpského typu architektury. Celkovou délku naučné cyklotrasy a body, jimiž prochází, znázorňuje obrázek 4.

Obrázek 4. Mapa naučné cyklotrasy, varianta počátek a konec v jiném bodě.



Zdroj: Cyklotrasy 2.30, vlastní zpracování.

### **Popis trasy, varianta okružní Prachatice - Prachatice**

Trasa variantního řešení je shodná s naučnou cyklotrasou Prachatice – Volary v délce 23,2 kilometru do bodu na rozcestí u mlynařovické myslivny. Okružní trasa pak v délce 5,1 kilometru pokračuje po silnici III. třídy s minimálním provozem směrem na Hrad Hus, Blanický mlýn a dále se spojuje s trasou naučné Zlaté stezky do Křišťanovic.

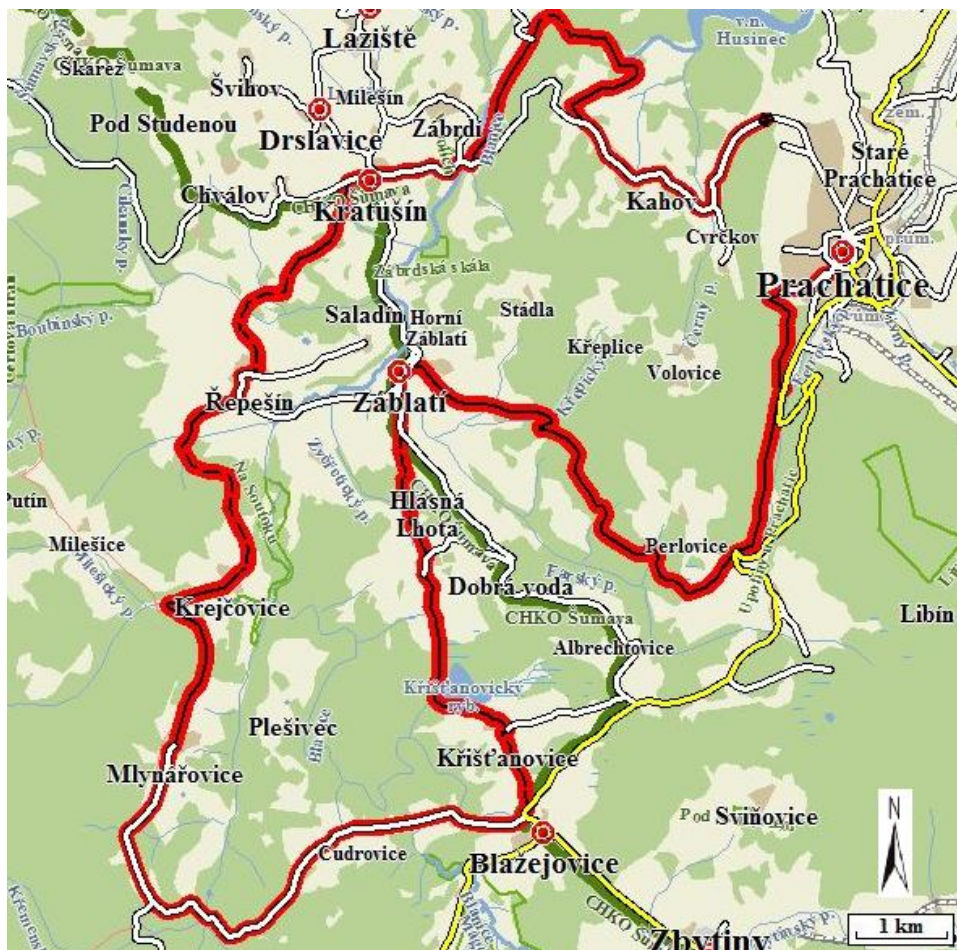
V Křišťanovicích naučná trasa vede kolem Křišťanovického rybníka do obce Hlásná Lhota po zpevněné místní komunikaci a poté pokračuje napojením na lesní cestu, která návštěvníky přivede do obce Zblatí. Tento úsek trasy měří 3,5 kilometru.

V Zblatí naučná cyklotrasa směřuje přes Horní Zblatí lesní cestou v délce 5,0 kilometru k rozcestí na Perlovice, kde se opět napojuje na trasu naučné Zlaté stezky, prachatická větev a po ní pokračuje v délce 5,1 kilometru do cílového bodu v Prachaticích.



Okružní trasa měří celkem 41,9 kilometru. Celkovou délku okružní varianty cyklotrasy a body, jimiž prochází, znázorňuje obrázek 5.

Obrázek 5. Mapa naučné cyklotrasy, varianta okružní trasa.



Zdroj: Cyklotrasy 2.30, vlastní zpracování.

### **Rozmístění a obsah informačních panelů naučné cyklotrasy**

Informační panely jsou svým obsahem vesměs zaměřeny na historii, vývoj a popis daného bodu a přírodovědný či krajinný popis území. Na každém informačním panelu bude uvedeno jeho pořadové číslo, název naučné cyklotrasy a název zastávky. Informační panely bude taktéž obsahovat grafické znázornění průběhu trasy (plánek či mapku), s vyznačeným bodem, kde se návštěvník právě nachází. V tabulce 3 je uvedeno rozmístění a stručný obsah informačních panelů obou variant trasy.

Tabulka 3 Informační panely naučné trasy.

	Umístění	Název zastávky, IP	Obsah
1	Začátek naučné cyklotrasy, památná lípa u dopravní značky konec obce, nad Prachaticemi.	Nad Prachaticemi.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stručný výčet dějin města Prachatice, přehled od založení po současnost.</li> <li>• Schematický popis výhledu na Husinec, Vlachovo Březí, Oseky, Dubovou Horu (okolní krajina).</li> </ul>
2	Rozcestí v Osekách směrem na Rechle.	U roubenky.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Šumavská architektura – jak se lidem na Šumavě kdysi žilo?</li> <li>• Původní osídlení české části Šumavy a jejího podhůří.</li> <li>• Lidová mluva Šumavy a Pošumaví.</li> <li>• Umrličí prkna – Totenbrett.</li> </ul>
3	Lesní účelová komunikace mezi Rechlemi a Podedvorským mlýnem.	Zlatonosná Blanice.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rýžování zlata – důvod pro osidlování, rozmach osad.</li> <li>• Historie mlýnů na řece Blanici.</li> <li>• Perlorodka říční.</li> </ul>
4	Kaple v Kratušíně	Náboženství na Šumavě.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Historie Kratušína a Drslavic.</li> <li>• Církevní stavby a sakrální objekty na Šumavě.</li> <li>• Kaple Nanebevzetí Panny Marie.</li> </ul>
5	Rozcestí u Řepešína, nad Řepešským mlýnem, směr na Milešovice.	Boubín.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boubínský a Milešický prales – národní přírodní rezervace a její dějiny. Různé typy pralesních porostů.</li> <li>• Jeden les, jedna hora - společné téma pro botaniky, historiky, lesní odborníky.</li> <li>• Dva různé světy – hospodářský les a prales.</li> <li>• Geomorfologický vývoj Boubínského pralesa.</li> <li>• Přirozená vegetace Pošumaví.</li> </ul>
6	Krejčovice.	Obživa a řemesla.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krkonošský typ osídlení, dobytčářství, pastevectví a zemědělství.</li> <li>• Dřevařství, kolomaznictví, výroba potaše. „Drváci“, výroba dřeváků.</li> </ul>
7	Rozcestí u mlynařovické myslivny.	Lov a myslivost.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jelení obora, chov daňků, myslivost a lov.</li> <li>• Stav vysoké zvěře na Boubíně a Bobíku.</li> <li>• Schwarzenbergové a Boubín, zakladatel Boubínské rezervace Jan Adolf II. von Schwarzenberg.</li> </ul>

	Umístění	Název zastávky, IP	Obsah
8	Účelová polní komunikace, Volarská luka.	Údolím Volar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Horská a údolní rašeliniště, těžba a využití rašeliny, Mrtvý luh.</li> <li>Sklizeň sena v údolí Vltavy, památkově chráněné roubené seníky.</li> <li>Bobík –malý bratr Boubína.</li> </ul>
9	Volary, historická část města.	Na Starém městě.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rázovití Wallingři – jak se volařští odlišovali od ostatních obyvatel Šumavy.</li> <li>Jazyk, mravy, obyčej.</li> <li>Největší dřevěné město Evropy, stanice soumarů na Zlaté stezce.</li> <li>Odsun volarských Němců a pohraniční pásmo – kdo vlastně vyhrál?</li> </ul>
10	Výchozí bod na Hrad Hus, mezi Cudrovicemi a Blanickým mlýnem.	Zánik obcí.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Území Šlágů – zaniklé obce Prachaticka. 20 osad končících na ...schlag.</li> <li>Strážní Hrad Hus, Stezka lapků.</li> </ul>
11	Hráz Křišťanovického rybníka.	Cestou na Hrad Hus.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mykologické pozoruhodnosti zdejších lesů.</li> <li>Rybníkářství a ryby Křišťanovického rybníka.</li> </ul>
12	Záblatí, náves.	Osada na Blanici.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Záblatí – mýtnice na Zlaté stezce.</li> <li>Spory o solný obchod.</li> <li>Výroba krajek.</li> <li>Sírné lázně Dobrá Voda.</li> </ul>
13	Lesní účelová komunikace mezi Horním Záblatím a Perlovicemi.	Návrat k ochraně přírody.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Historie ochrany přírody na Šumavě.</li> <li>Ochrana přírody dnes: Evropa ještě není jednotná.</li> </ul>

*Zdroj: Vlastní zpracování.*

## 5.2.7 Partneři projektu

### Nositel projektu

Význam partnerství spočívá zejména v umožnění zapojení všech dotčených zájmových skupin, aby se mohly podílet na společném řešení těch aktivit v rámci projektu, které se jich konkrétně dotýkají. Mezi partnery musí panovat vzájemná důvěra, která přispívá k bezproblémové realizaci projektu. K úspěšné realizaci projektu musí být partneři vybráni ve

shodě s projektovými cíli a konkrétní skladba partnerů musí být zvolena ve vzájemném souladu očekávaných cílů projektu.

Nositelé projektu mohou být různí. Protože se jedná o projekt, který bude sloužit k podpoře cestovního ruchu a jehož náplní je bezplatné poskytování veřejné služby místním obyvatelům lokality i jejím návštěvníkům, investorem a realizátorem projektu může být právnická osoba, a to buď veřejnoprávní subjekt, organizace založená nikoliv k dosažení zisku nebo právnická osoba ovládaná veřejnoprávními právnickými osobami. Vhodnými nositeli projektu se tedy mohou stát územní samosprávy (kraj a jeho organizační složka, obec a jeho organizační složka), svazek obcí, příspěvková organizace (státu, kraje, obce, svazku obcí), komory, zájmová sdružení právnických osob, obecně prospěšné organizace nebo vzdělávací zařízení.

Správa a údržba naučné cyklotrasy bude zajišťována ve dvou variantách, z rozpočtu nositele projektu, popřípadě bude vytvořen dobrovolný svazek obcí, jejichž katastrálním územím naučná cyklotrasa prochází a ten bude o údržbu pečovat v jejich jednotlivých úsecích.

Nositelem navrhovaného projektu je město, které bylo založeno v souladu se zákonem č. 128/2000 o obcích (obecním zřízení). Jedná se o právnickou osobu, která v právních vztazích vystupuje svým jménem a nese odpovědnost z těchto vztahů vyplývající.

### **Zapojení dalších partnerů**

Hlavním partnerem projektu bude příspěvková organizace, jejíž hlavní náplní činnosti správy je výkon státní správy v oblasti ochrany přírody a krajiny, ochrany zemědělského půdního fondu, myslivosti a rybníctví v rozsahu daném zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (Správa Národního parku Šumava, 2008-2013). Příspěvková organizace je zadavatelem do projektu přizvána za účelem koordinace v oblasti ochrany životního prostředí části naučné cyklotrasy, spadající do Chráněné krajinné oblasti Šumava. Organizace se bude dále na realizaci projektu podílet zpracováním a schválením témat pro jednotlivé informační panely, grafickým zpracováním jejich podoby a propagací naučné cyklotrasy na svých internetových stránkách.

Jako další partneři mohou být do projektu zapojena města a obce, v jejichž katastrálním území se bude navrhovaná naučná cyklistická trasa nacházet. Ta by se mohla v rámci projektu podílet na financování provozní etapy projektu a na propagaci projektu.

## 5.2.8 Popis aktivit v jednotlivých fázích projektu

Projektový cyklus investičního záměru je rozčleněn do tří základních fází, jak jej znázorňuje tabulka 4.

Tabulka 4 Etapy projektu.

<p><b>Předinvestiční fáze (přípravná)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stanovení hlavního cíle investičního záměru.</li> <li>• Stanovení obecných cílů projektu.</li> <li>• Odůvodnění realizace projektu.</li> <li>• Zpracování studie proveditelnosti.             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analýza trhu a odhad poptávky.</li> <li>• Stanovení předběžného rozpočtu projektu.</li> <li>• Analýza cílových skupin.</li> <li>• Stanovení managementu projektu včetně kompetencí pro jednotlivé etapy projektu.</li> <li>• Analýza variant financování projektu.</li> <li>• Identifikace partnera projektu.</li> <li>• Realizace přípravných aktivit.</li> <li>• Analýza stávajícího stavu zájmové lokality pro potřeby projektové přípravy.</li> <li>• Návrh jednotlivých možných alternativ technického řešení a optimalizace výběru navrženého řešení.</li> <li>• Stanovení harmonogramu.</li> </ul> </li> <li>• Příprava projektové dokumentace.</li> <li>• Vypracování žádosti o dotaci.</li> <li>• Podání žádosti o dotaci včetně povinných příloh.</li> <li>• Vypracování podkladů pro výběrové řízení.</li> <li>• Realizace výběrového řízení dodavatelských služeb.</li> </ul>
<p><b>Investiční fáze (realizační)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oslovení vlastníků komunikací.</li> <li>• Vlastní stavební práce (úprava terénu pro umístění informačních tabulí a směrových ukazatelů a úprava prostoru pro odpočívadla).</li> <li>• Sestavení obsahu informačních panelů a propagačních materiálů.</li> <li>• Grafické zpracování návrhů informačních panelů a jejich korektury.</li> <li>• Výroba, dodávka a osazení odpočívadel a odpadkových košů.</li> <li>• Tisk obsahu informačních panelů naučné cyklotrasy.</li> <li>• Výroba a instalace informačních panelů.</li> <li>• Vyznačení naučné cyklotrasy, zákresy do mapy.</li> <li>• Tvorba propagačních materiálů projektu.</li> <li>• Zpracování závěrečné zprávy a vyhodnocení realizace projektu.</li> </ul>
<p><b>Provozní fáze</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Otevření naučné cyklotrasy.</li> <li>• Vypracování a podání žádosti o proplacení dotace.</li> <li>• Údržba trasy, spočívající v zajištění údržby povrchu komunikací, technického vybavení a značení naučné cyklotrasy.</li> </ul>

Zdroj: Vlastní zpracování.

## 5.3 Analýza trhu a odhad poptávky

### 5.3.1 Analýza trhu

Pro analýzu trhu a odhad poptávky bylo využito výsledků dotazníkového šetření, prováděného v rámci bakalářské práce. Odhad poptávky se dále opírá o výsledky průzkumu v rámci projektu „Česko jede“ (2011), který je zaměřený na komplexní podporu cykloturistiky, in-line turistiky a dalších sportů a o výsledky výzkumu, zaměřeného na domácí cestovní ruch, zadaného agenturou Czechtourism. Výzkum mapoval návštěvnost jednotlivých turistických oblastí a regionů České republiky z hlediska zjištění skladby návštěvníků, způsobu trávení volného času, spokojenosti s nabídkou cestovního ruchu, vybavením regionu, kvalitou poskytovaných služeb a zájmu region v budoucnu opět navštívit (Česká centrála cestovního ruchu, 2011a).

Trhem lze z hlediska poptávky považovat v kontextu podpory cestovního ruchu především souhrn cílových tržních segmentů, čili potenciálních zákazníků. Pro vymezenou oblast je možno definovat potenciální cílové skupiny, které se liší dle svých preferencí (tabulka 5).

Tabulka 5 Rozdělení tržních segmentů.

<b>Určení tržních segmentů návštěvníků (positioning) dle</b>	
<b>zájmového hlediska</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• více aktivní sportovci a turisté (pěší, cyklisté, lyžaři)</li><li>• rekreační sportovci a turisté (pěší, cyklisté, lyžaři)</li><li>• návštěvníci historických atraktivit</li><li>• návštěvníci přírodních atraktivit</li><li>• návštěvníci kulturních akcí</li><li>• agroturisté, hipoturisté, vodáci</li></ul>
<b>demografického hlediska</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• rodiny s dětmi</li><li>• skupiny přátel</li><li>• senioři</li><li>• děti a mládež v rámci letních táborů</li></ul>
<b>geografického hlediska</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• tuzemští a zahraniční návštěvníci</li></ul>
<b>sociálního hlediska</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ekonomicky slabší návštěvníci</li><li>• střední vrstva</li><li>• ekonomicky silní návštěvníci</li></ul>
<b>preferance aktivit dle ročního období</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• letní a zimní návštěvníci</li></ul>

Zdroj: Vlastní zpracování.

V posledních letech je zaznamenána rostoucí poptávka po provozování cykloturistiky jako jedné z dynamicky se rozvíjejících forem volnočasových aktivit a to jak v České republice, tak v zahraničí. Cykloturistika přispívá k trvalé udržitelnosti cestovního ruchu tím, že z ekonomického hlediska je minimálně nákladná, z ekologického hlediska patří k nejšetrnějším druhům dopravy a usnadňuje dostupnost většiny turistických cílů, dále pak přispívá k ekonomickému a sociálnímu rozvoji navštívených míst a naplňuje poptávku po aktivním způsobu trávení volného času podporou zdravého životního stylu.

Z analýzy výsledků letní vlny šetření v roce 2012 vyplývá, že z 2570 oslovených návštěvníků turistického regionu Šumava bylo 77 % Čechů. 56% návštěvníků přijíždí ze vzdálenosti větší než 100 km, cizinci jsou nejčastěji německé (34%), nizozemské (14%) a rakouské (9%) národnosti. 36% všech návštěvníků Šumavy volí pouze jednodenní pobyt a hlavním důvodem návštěvy je poznání (34% návštěvníků), relaxace (24%) a pro 17% návštěvníků je to turistika/sport (Česká centrála cestovního ruchu, 2012b).

Z cyklo a in-line průzkumu „Česko jede“ je patrné, že 3237 dotazovaných respondentů Jižní Čechy a Šumavu považuje za jeden z nejvyhledávanějších cykloregionů v rámci České republiky. 48% respondentů by volilo nezpevněnou cestu s obtížnějším stylem jízdy, 44% preferuje silnici s nízkým provozem (Česká centrála cestovního ruchu, 2011c).

Z marketingového výzkumu, prováděného formou dotazníkového šetření v rámci bakalářské práce v měsících červnu až srpnu 2010, jehož cílem bylo zjistit postoj a preference návštěvníků vzhledem k charakteristikám a atributům naučných stezek vyplynulo, že většina návštěvníků si přeje naučnou stezku absolvovat pěšky či na kole. Ve sledovaném území jsou návštěvníkům dostupné značené cyklotrasy, ne však naučné a naopak, naučné stezky jsou primárně určeny pro pěší turisty. Z tohoto důvodu není aktuální poptávka ze strany návštěvníků ve sledované oblasti ve větší míře uspokojována.

### 5.3.2 Analýza nabídky

Analýza nabídky je provedena formou komparace s nejdůležitějšími obdobnými produkty cestovního ruchu v regionu poskytovanými. Potenciálními konkurenty nabízející rámcově stejný produkt jsou stávající cyklistické trasy a naučné stezky.

Stávající cyklistické trasy a jejich parametry uvádí tabulka 6.

Tabulka 6 Přehled značených cyklotras v okolí navrhovaného projektu.

Cyklotrasa č.	Trasa	Komunikace	Délka (km)	Obtížnost	Naučná
121	Žichovice - Prachatice	III. tř., účelové	58,5	střední	ne
1032	Vimperk – Kubova Huť	III. tř., účelové	12,5	těžká	ne
1055	Prachatice- Volarské Šance	I. tř., II. tř.	30	střední	ne
1075	Vimperk - Protivín	II., III. tř. místní a účelové	47,5	střední	ne
1088	Prachatice- Netolice	II. tř., III. tř. místní a účelové	26	střední	ne
1089	Historická krajina Netolicka	II. tř. III. tř. místní a účelové	50	střední	ano
1111	Vlachovo Březí - Záblatí	III. tř., účelové	13,5	střední, místy těžká	ne
1139	Prachatice - Kájov	II. tř. III. tř., účelové	34	střední, místy těžká	ne
1145	Prachatice- Strunkovice nad Blanicí	III. tř.	12,5	těžká	ne
1188	Vlachovo Březí - Záblatí	III. tř., účelové	13,5	střední, místy těžká	ne
1202	Vimperk – Kubova Huť	místní a účelové	13	těžká	ne
bez čísla	K Husově Lípě, okružní Prachatice	III. tř., místní a účelové	30	střední, místy těžká	ne
bez čísla	Na Libínskou rozhlednu, okružní Prachatice	III. tř., místní a účelové	31	střední, místy těžká	ne

Zdroj: Vlastní zpracování, dle Cyklotrasy 2.30.



Z uvedeného přehledu cyklistických tras okresu Prachatice vyplývá, že s výjimkou cyklotrasy Historická krajina Netolicka nejsou pojety jako naučné. Většina tras je koncipována tak, aby vedla obcemi regionu, čili nejsou vytvořeny na základě poptávky či potřeb turistů. Jsou vedeny po stávajících komunikacích (silnice II. a III. třídy) a pouze v malé míře je jejich trasa vedena lesní či polní cestou. U většiny z výše uvedených cyklotras chybí odpovídající technické vybavení (parkoviště a půjčovny kol ve výchozích bodech trasy či odpočívadla, vybavena odpadkovým košem a mobilním WC). Zápor je i fakt, že chybí propagace těchto cyklistických tras, jsou značeny číselně, nemají žádný název a jsou špatně zapamatovatelné.

Stávající naučné stezky a jejich parametry uvádí tabulka 7.

*Tabulka 7* Přehled značených naučných stezek v okolí navrhovaného projektu.

Název	Poloha	Délka (km)	Obtížnost	Určena pro
NS Prachatické hradby	Prachatice	1,5	lehká	pěší
NS Svatopetrská stezka	Prachatice	1,5	lehká	pěší
NS Vyhlídková stezka kolem Prachatic	Prachatice	15	střední	pěší i cyklo, místy nesjízdná, nutno přenášet
NS U Irů lípy	Prachatice	0,7	lehká	pěší
NS Pod Vyhlídkou	Prachatice	1,2	lehká	pěší
NS Stezka kolem stezky	Prachatice	0,7	lehká	pěší
NS Boubínský prales	Zátoň, Boubín	3,4	střední, místy těžká	pěší
NS Naše rašeliniště	Soumarský most	2,5	lehká	pěší
Hornická NS	Albrechtovice	0,5	lehká	pěší
NS Na Soutoku	Blanice, Řepešín	3,4	střední	pěší
NS Zlatá stezka Prachatická větev	Prachatice - Pasov	33	střední	pěší i cyklo
NS Zlatá stezka – Vimperská větev	Vimperk – Phillipsreuth	30	střední, místy těžká	pěší i cyklo

*Zdroj: Vlastní zpracování.*

Z uvedeného přehledu naučných stezek, lokalizovaných v blízkém okolí navrhovaného projektu vyplývá, že všechny naučné stezky jsou primárně navrženy pro pěší návštěvníky, pouze tři z nich je možno alternativně absolvovat na kole. Vzhledem k rostoucímu trendu cykloturistiky jako nejoblíbenější volnočasové aktivity lze tuto nabídku hodnotit jako nedostačující.

### **5.3.3 Vyhodnocení přínosů a negativ navrhovaného projektu**

Mezi klady projektu je možné díky snadné dostupnosti území zahrnout výhodnou polohu naučné cyklotrasy. Jedná se o klidnou oblast, vhodnou pro rodiny s dětmi i starší věkové generace, se zvýšenou hodnotou a atraktivitou krajinného rázu s vazbou na přírodně hodnotné území Chráněné krajinné oblasti Šumava. Města Prachatice a Volary poskytují návštěvníkům značnou nabídku ubytovacích i stravovacích služeb a dále se obě města vyznačují vysokou atraktivitou pro rozvoj cestovního ruchu (jde o městské památkové rezervace). Přínosem naučné cyklotrasy je zejména fakt, že se jedná o ekonomicky nenákladnou, tudíž pro všechny dostupnou aktivitu, která je ekologicky šetrná a napomáhá návštěvníkům zvýšit povědomí o ochraně životního prostředí. Skutečnost, že v okolí existuje malý výskyt atraktivní nabídky konkurenčních produktů je také výhodou. Naučná cyklotrasa přispěje ke zvýšení návštěvnosti šumavského podhůří, protože přiláká do oblasti další návštěvníky motivací nového cyklistického výletu, a zároveň udrží počet současných spokojených návštěvníků. Samozřejmě bude využívána i stálými obyvateli lokality.

Mezi negativa projektu lze zařadit fakt, že trasa vede místy těžším terénem se značným převýšením, což je náročné zejména pro malé děti, sportovně méně zdatné návštěvníky či starší věkové kategorie. Naučnou cyklistickou trasu lze využívat pouze v letní sezóně, v zimě je v důsledku neprohrnování lesních a polních cest nepřístupná i pro pěší turisty a vzhledem k úsekům vedoucím po silnici III. třídy nevhodná pro vybudování běžecké lyžařské trasy. Z výše uvedených důvodů není také vhodná pro osoby tělesně postižené.

Investor, tedy nositel projektu, musí uvažovat, jakým způsobem by bylo možno předejít riziku poškozování informačních panelů a vybavení trasy neukázněnými návštěvníky a v neposlední řadě také účinně minimalizovat riziko znečištění krajiny a devastování historických atraktivit vlivem většího přílivu turistů do krajiny.

## **5.4 Marketingová strategie a marketingový mix**

Vzbudit zájem návštěvníka o produkt cestovního ruchu znamená nutnost využívat systematickou marketingovou strategii, orientovanou na vytváření potřeb, budování image, zvyšování informovanosti a následném uspokojování potřeb návštěvníka prostřednictvím nabídky takového produktu, se kterým bude plně spokojen. Marketingová strategie navrhovaného projektu je orientovaná na cílový trh, který byl na základě analýzy trhu a odhadu poptávky vymezen.

### **5.4.1 Poslání projektu**

Posláním navrhovaného projektu je zpřístupnit návštěvníkům méně známé přírodní a historické atraktivity Prachaticka a Volarska, vytvořením nového produktu cestovního ruchu zvýšit atraktivitu území a formou naučné trasy zvýšit povědomí o navštívené lokalitě a jejím vývoji. Úkolem projektu je rovněž podpora šetrných forem cestovního ruchu s důrazem na enviromentální uvědomění návštěvníků a na aktivní přístup cílových skupin ke způsobu trávení volného času.

### **5.4.2 Hlavní strategický cíl projektu**

Hlavním cílem projektu je vytvoření podmínek pro zvýšení využití turistického potenciálu dané oblasti a rozšířit nabídku cestovního ruchu novým produktem, který svou koncepcí vyplňuje mezeru ve stávající nabídce lokality.

### **5.4.3 Marketingová strategie**

Marketingová strategie je popsáný směr činnosti, jímž lze naplnit stanovený cíl. Pro správný výběr strategie je nutné definovat cílovou skupinu, trh a tržní pozici, na kterou produkt umístit a výběr vhodného marketingového mixu. Zvolenou marketingovou strategií je strategie produktové specializace, vytvoření nového produktu cestovního ruchu s cílem koncentrace na více tržních segmentů. Nový produkt přispěje ke zvýšení turistické atraktivity daného území a k uspokojení návštěvnické poptávky. Doplňkovým cílem strategie v rámci realizace projektu je zvýšit povědomí o nabídce turistické infrastruktury lokality zkvalitněním propagace a zviditelněním jejích přírodních a historických atraktivit.

#### **5.4.4 Marketingový mix**

Marketingový mix je navržen takovým způsobem, aby předkládaný projekt přispěl k upevnění a rozvoji pozice lokality okresu Prachatice, danou unikátními přírodními a historickými podmínkami v rámci Jihočeského kraje i celé České republiky.

##### **Product (produkt)**

Produkt, který bude v rámci projektu poskytován konečným uživatelům, je služba. Konkrétně je to možnost absolvování cyklistické naučné trasy Prachatice – Volary: Historie a krajina Šumavy, čili nabídka volnočasové aktivity. Dalším výstupem je nabídka vzdělání, ekologické výchovy, zvýšení vědomostí o šumavské přírodě a historii. Produkt tak uspokojuje poptávku po aktivním způsobu trávení volného času a vzrůstajícího trendu zdravého životního stylu a bude sloužit návštěvníkům lokality i jejím místním obyvatelům. Naučná cyklistická trasa je navržena ve dvou variantách, začátek a konec v jiném bodě i okružní varianta a je vybavena kompletním mobiliářem.

##### **Price (cena)**

Cena a cenová politika vychází ze strategie cestovního ruchu v České republice, kde provoz na cyklotrasách a cyklostezkách není zpoplatněn. Veškeré výstupy v rámci projektu budou distribuovány bezplatně jako veřejná služba návštěvníkům i obyvatelům lokality, sloužící ke zvýšení úrovně cestovního ruchu v ní. Cena tedy není předmětem marketingového mixu navrhovaného projektu, příjmy pro nositele projektu mohou být generovány pouze sekundárně, například zpoplatněním parkování u počátečních a koncových bodů naučné cyklotrasy nebo provozováním půjčoven, servisů a přepravy cyklistů a kol, možnost ubytování či stravování v dotčených obcích.

##### **Place (distribuce)**

Pro distribuci produktu budou využity internetové portály obcí Prachatice a Volary, Kulturních a informačních služeb města Prachatice (K.I.S. Prachatice), Kulturně-informačního centra Volary a dalších obcí v lokalitě. Název a popis naučné cyklotrasy bude zařazen do seznamu cyklotras a cyklostezek uvedených na jednotlivých cyklistických a turistických serverech a internetových stránkách Klubu českých turistů. Jako další distribuční kanály mohou být využita informační centra Správy Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava.

## **Promotion**

Propagace produktu bude probíhat přes distribuční kanály, uvedené v předchozím odstavci. Za účelem propagace služeb vzniklých v rámci projektu budou také využity existující komunikační nástroje města Prachatic. Jedná se o umístění odkazu na naučnou cyklistickou trasu na webových stránkách jednotlivých partnerských tuzemských i zahraničních měst a na webu Dobrovolného svazku obcí, kterého je členem.

Pro zvýšení povědomí o novém produktu budou vydány tištěné propagační materiály, letáky s upozorněním na novou cyklistickou trasu a průvodce s jejím popisem, mapkou variant trasy a fotografiemi zastávkových míst, které budou návštěvníkům následně k dispozici v budově Kulturního a informačního servisu města Prachatic, umístěného na Velkém náměstí v Prachaticích a v informačních centrech Chráněné krajinné oblasti Šumavy.

Naučná cyklistická trasa bude dále propagována prostřednictvím internetových novin Prachatickonews a taktéž proběhnou upoutávky a reklama v Městském vysílání, místní televizi pro obce Prachatic a Volary, provozovaného studiem JVP Jana Voldřicha. Tento druh propagace bude zacílen na informování místních obyvatel.

## **5.5 Technické řešení projektu**

### **5.5.1 Technické parametry naučné cyklotrasy**

Technické parametry naučné cyklotrasy jsou již podrobně uvedeny v kapitolách 6.2.4 Kapacita projektu a 6.2.6 Návrh naučné cyklotrasy a umístění informačních panelů. Tabulka 8 doplňuje technické parametry a výškový profil okružní varianty naučné cyklistické trasy. Tabulka 9 uvádí technické parametry a výškový profil naučné cyklistické trasy, varianta začátek a konec v jiném bodě.

Tabulka 8 Technické parametry a výškový profil okružní trasy Prachatice.

Varianta trasy	Okružní naučná cyklistická trasa Prachatice-Prachatice	
Délka trasy	41,9 km	
Počáteční bod trasy	Prachatice, konec obce, směr Oseky	
Koncový bod trasy	Prachatice, Malé náměstí	
Tematické zaměření	příroda a historie	
Celkový čas potřebný k absolvování trasy	6 -7 hod	
Typy komunikací	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lesní /polní cesty v délce 7,4 km (18% trasy)</li> <li>• vozové cesty v délce 20 km (48% trasy)</li> <li>• silnice III. třídy v délce 14,54 km (34% trasy)</li> </ul>	
Převýšení trasy	295 m	
Stoupání v úsecích	22,39 km	53%
Klesání v úsecích	19,2 km	46%
Maximální nadmořská výška	835 m. n. m. U Cudrovic	
Minimální nadmořská výška	540 m.n.m. Podedvorský mlýn	
Celkem nastoupáno metrů	953 m (sklon 4,3 %)	
Celkem sjeto metrů	1023 m (sklon 5, 3%)	
Maximální sklon do kopce	13,1 %	
Maximální sklon z kopce	20 %	
<b>Výškový profil trasy</b>		

Zdroj: Vlastní zpracování, dle Cyklotrasy 2.30.

Tabulka 9 Technické parametry a výškový profil trasy Prachatice-Volary.

Varianta trasy	Naučná cyklistická trasa Prachatice-Volary	
Délka trasy	27,6 km	
Počáteční bod trasy	Prachatice, konec obce, směr Oseky	
Koncový bod trasy	Volary, Staré město	
Tematické zaměření	příroda a historie	
Celkový čas potřebný k absolvování trasy	4 hod	
Typy komunikací	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lesní /polní cesty v délce 4, 6 km (17% trasy)</li> <li>• vozové cesty v délce 11,55 km (43 % trasy)</li> <li>• silnice III. třídy v délce 10, 65 km (40 % trasy)</li> </ul>	
Převýšení trasy	275 m	
Stoupání v úsecích	16,45 km	61%
Klesání v úsecích	10,35 km	39%
Maximální nadmořská výška	815 m. n. m. U Cudrovic	
Minimální nadmořská výška	540 m.n.m. Podedvorský mlýn	
Celkem nastoupáno metrů	469 m (sklon 2,9 %)	
Celkem sjeto metrů	359 m (sklon 3,5 %)	
Maximální sklon do kopce	8 %	
Maximální sklon z kopce	13,3 %	
<b>Výškový profil trasy</b>		

Zdroj: Vlastní zpracování, dle Cyklotrasy 2.30.

## 5.5.2 Technické vybavení – mobiliář trasy

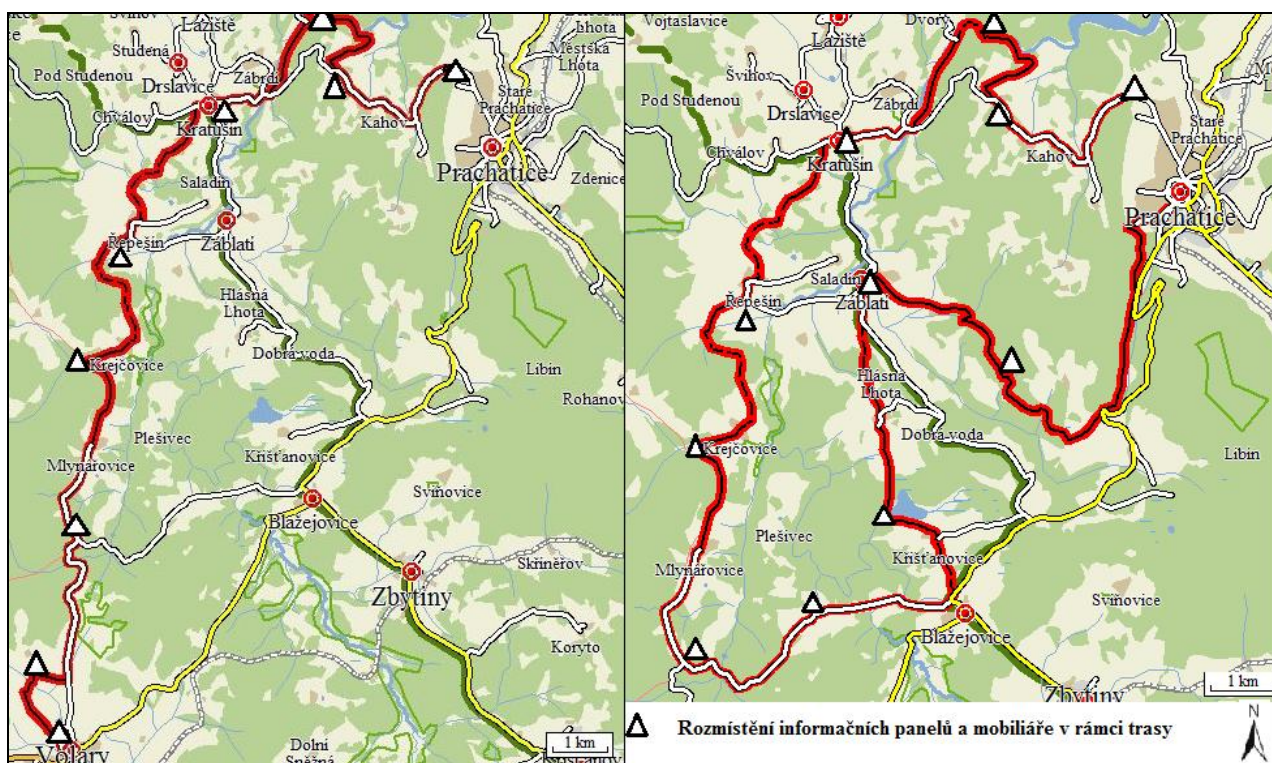
Na Šumavě je značeno přes 500 km turistických tras, které provádí Klub českých turistů dle platných norem. Veškeré turistické značení je v Národním parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava umístěno na zařízení Správy NP a CHKO Šumava. Jedná se o dřevěné sloupky v železném kotvení (Vlk, 2008, s. 12-13). Aby byla zachována jednotnost značení i podoba technického vybavení po celé délce trasy, město Prachatice uzavře s Klubem českých turistů smlouvu ve smyslu Doporučených zásad pro zřizování, značení a údržbu naučných stezek a pro zřizování bodových informačních panelů (Klub českých turistů, 2001), podle níž bude město Prachatice jako nositel projektu odpovědné za zřízení naučné cyklotrasy a vybavení mobiliářem s vyhovujícími parametry. Klub českých turistů bude mít na základě této dohody povinnost provést vyznačení naučné cyklistické trasy v terénu a uveřejnit zakres průběhu naučné cyklotrasy v mapách vydávaných Klubem českých turistů a v mapách, na jejichž vydávání Klub spolupracuje.

Naučná cykloturistická trasa bude v rámci informačního a naučného systému vybavena celkem 13 informačními panely a mobiliářem na vybraných místech a bude značena směrovými značkami cyklistického značení.

Mobiliář trasy je umístěn na desíti místech stezky, šestkrát v rámci varianty trasy Prachatice-Volary a dalšími čtyřmi je vybavena okružní trasa. Umístění informačního systému a mobiliáře je předem zajištěno souhlasem majitele komunikace. Obrázek 6 znázorňuje rozmístění informačního systému obou variant naučné cyklotrasy a mobiliáře. Veškeré technické vybavení naučné stezky je zhotoveno ze dřeva s železným kotvením a do povrchu země je zabudováno pomocí betonových patek. Povrchová úprava dřevěných konstrukcí musí být dostatečně uzpůsobená k umístění v exteriéru, se zvýšenou odolností proti povětrnostním vlivům. Ocelové kotvící prvky a spojovací prvky mají protikorozní úpravu.



Obrázek 6. Rozmístění informačních tabulí a mobiliáře.



Zdroj: Vlastní zpracování, dle Cyklotrasy 2.30.

### Informační tabule naučné trasy

Hlavní konstrukce panelu bude zhotovena z dřevěných sloupků, osazená do ocelového či železného prvku. Sloupky budou spojeny dřevěnými prkny, na kterých bude umístěna informační tabule. Stojan je 2 metry vysoký a ve výšce 1, 4 metru nad terénem se umístí informační panel. Dřevěná část bude opatřena impregnačním nátěrem proti vlhkosti, plísní a dřevokaznému hmyzu. Tisk bude realizován na plastovou či dřevěnou desku UV tiskem ve vysokém rozlišení.

### Odpočívadla (posezení), lavičky

Konstrukce zastřešeného odpočívadla, skládající se z lavice se stolem bude zhotovena z dřevěných hranolů a ukotvena pomocí patek z betonu. Sedací plocha odpočívadla je 42 cm nad úroveň terénu, plocha stolu na šířku 70 cm a celkově je odpočívadlo 2 m dlouhé s kapacitou pro 6 osob.

Konstrukce lavičky budou zhotoveny z dřevěných profilů o rozměrech 4x10 cm. Sedací část se skládá z hranolů 5x8 mm. Celkové rozměry lavičky jsou 2 metry na délku s kapacitou

3 osob. Osazení bude kotveno do země přímo betonovými patkami, v některých případech pomocí prvku tvaru U zatlučeného 0,5 m do země. Stejně jako u informačních panelů i odpočívadel budou dřevěné části opatřeny ochranným nátěrem tmavě hnědé barvy.

### **Stojany na kola**

Délka stojanu je 1,9 m s celkovou kapacitou pro 4 jízdní kola. Tvoří ho kulatina o průměru 30-40 cm. Stojan na jízdní kola bude pomocí ocelových prvků kotven do země a jeho stabilita je zajištěna dřevěnými klíny 20 x 14 cm. Jako všechny dřevěné části mobiliáře budou stojany na kola opatřeny ochranným nátěrem.

### **Odpadkové koše**

Odpadkové koše mají tvar čtyřhranu a jsou obloženy dřevem z púlené smrkové palisády s vyjímatelnou pozinkovou vložkou. Povrchová úprava dřeva je provedena mořením a lazurovacím lakem. Odpadkový koš se ukotví pomocí dvou dřevěných zatlučených kůlů. Objem odpadkového koše je 200 litrů.

### **Propagační materiály**

Jako základní propagační předmět bude vytvořena vícejazyčná brožura. Propagační brožura bude mít následující parametry: formát A3 (297 x 420 mm), 4/2 lomená, plnobarevná, vyrobená z nestíraného křídového papíru s leskem. Bude obsahovat mapku s oběma variantami naučné cyklotrasy a vyznačenými body informačních panelů a fotografiemi atraktivit trasy. Druhá strana bude obsahovat textovou část i fotografie. Propagační materiál nebude vyhotoven v takové podobě, aby duploval informace na panelech naučné trasy, ale aby je doplňoval a rozšiřoval. K dispozici bude návštěvníkům v informačních centrech dotčených obcí i Správy Národního parku a chráněné krajinné oblasti Šumava.

Tabulka 10 popisuje informační systém a mobiliář trasy.

Tabulka 10 Specifikace a rozmístění informačního systému a mobiliáře.

<b>Zastávka, název informačního panelu.</b>	<b>Mobiliář</b>
Nad Prachaticemi.	-----
Oseky, U roubenky.	-----
Rechle, Zlatonosná Blanice.	<i>Lavice se stolem, zastřešené odpočívadlo (1x), stojany na kola (2x), odpadkový koš (1x).</i>
Kratušín, Náboženství na Šumavě.	<i>Lavička (1x), stojany na kola (1x).</i>
Řepešín, Boubín.	<i>Lavička (1x), stojany na kola (2x).</i>
Krejčovce, Obživa a řemesla.	<i>Lavice se stolem, zastřešené odpočívadlo (1x), stojany na kola (2x), odpadkový koš (1x).</i>
Mlynařovická myslivna, Lov a myslivost.	<i>Lavička (1x), stojany na kola (1x).</i>
Volarská luka, Údolím Volar.	-----
Volary, Na Starém městě.	<i>Lavice se stolem, zastřešené odpočívadlo (1x), stojany na kola (2x), odpadkový koš (1x).</i>
Odbočka na Hrad Hus, Zánik obcí.	<i>Lavice se stolem, zastřešené odpočívadlo (1x), stojany na kola (1x), odpadkový koš (1x).</i>
Křišťanovický rybník, Cestou na Hrad Hus.	<i>Lavička (1x), stojany na kola (2x).</i>
Záblatí, Osada na Blanici.	<i>Lavička (1x), stojany na kola (2x).</i>
Před Perlovicemi, Návrst k ochraně přírody.	<i>Lavice se stolem, zastřešené odpočívadlo (1x), stojany na kola (2x), odpadkový koš (1x).</i>

Zdroj: Vlastní zpracování.

## **5.6 Management projektu a řízení lidských zdrojů**

### **5.6.1 Organizační zajištění projektu**

Tato část předkládaného projektu řeší problematiku personálního zajištění v jednotlivých fázích realizace projektu. Město Prachatice bude realizátorem projektu a garantem pro správný technický, organizační a finanční průběh projektu včetně dodržení všech platných zákonných podmínek. Otázka managementu projektu bude řešena projektovým týmem, který bude využívat odbory Městského úřadu Prachatice, přičemž bude využita jeho stávající organizační struktura. Město Prachatice také převezme veškerou zodpovědnost za závazky, které vyplynou z nároků při realizaci a následně provoz projektu, bude tedy vystupovat jako správce celé naučné cyklistické trasy, pokud se smluvními partnery nebude dohodnuto jinak. Hlavní manažer projektu je zároveň i projektovým manažerem i jeho koordinátorem. V záležitostech technických spolupracuje s odborným konzultantem. Za naplánované finanční rozvržení projektu a stav rozpočtu zodpovídá finanční manažer, který taktéž zajišťuje vedení odděleného účetnictví nastalých účetních případů týkajících se projektu po dobu jeho realizace a kompletní vyúčtování projektu.

Odpovědnost a kompetence zúčastněných osob jsou uvedeny takto.

Hlavní manažer projektu nese tíži rozhodování v průběhu předinvestiční, investiční i realizační fáze projektu, vede celý projektový tým. Zajišťuje podporu a administrativně organizační aspekty projektu, komunikaci mezi jednotlivými partnery projektu. Zodpovídá za obsah projektu, jeho administrativní zpracování a splnění termínu. Svolává, vede jednání a informuje o průběhu realizace projektu. Zpracování výběrového řízení, dohled nad jeho průběhem a vyhodnocení podaných nabídek s výběrem nejvhodnějšího dodavatele. Zodpovídá za řízení projektu v době jeho realizace a za údržbu a provoz naučné cyklistické trasy. V rámci realizace projektu je odpovědný za včasné naplánování aktivit, zpracování veškeré projektové dokumentace a odpovídá za vypracování průběžných zpráv o stavu realizace projektu i závěrečné zprávy a jejich předložení statutárnímu orgánu investora.

Odborný konzultant je odpovědný za poskytování konzultací k projektu v průběhu jeho přípravy a realizace, za návrh grafické podoby a obsahu informačních panelů a za návrh grafické podoby propagačních materiálů. Po dokončení realizace projektu spolupracuje v rámci prezentace a propagace samotného projektu a služeb, které bude nabízet.

Finanční manažer je osoba odpovědná za kontrolu všech finančních toků spojených s projektem, za evidenci a kontrolu účetních podkladů. Dále zpracovává konečnou finanční analýzu realizovaného projektu a poskytuje součinnost kontrolním orgánům.

## **5.6.2 Zadávací řízení na vybavení naučné cyklistické trasy**

V rámci realizace projektu bude městem Prachatice vyhlášeno výběrové řízení na veřejnou zakázku dle Zákona o veřejných zakázkách č. 137/2006 Sb. Postup řízení bude spočívat ve vyhlášení veřejné zakázky formou výzvy k podání nabídek pro výběr dodavatele na zakázku „Naučná cyklistická trasa Prachatice, Volary, Prachatice, vybavení trasy“. Předmětem zakázky je dodání a umístění mobiliáře a informačního systému na cykloturistické trase, specifikované dle projektové dokumentace cyklotrasy, která bude přílohou zadávací dokumentace. Všechny požadavky na dodavatele a prokázání plnění jeho základních kvalifikačních, profesních i technických požadavků jsou specifikovány Zákonem o veřejných zakázkách č. 137/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Kritériem pro výběr dodavatele bude nejnižší nabídková cena v Kč bez DPH (80% váhy), poskytnutá délka záruční doby v měsících (10% váhy) a doba realizace zakázky ve dnech (10%).

## **5.6.3 Personální zajištění projektu**

Navrhovaný projekt v žádné ze svých etap nevyžaduje zřízení nového pracovního místa, řešení personálního zajištění není v rámci projektu nutné. Veškeré aktivity, které jsou spojené s výstavbou a provozem naučné cyklistické trasy, jsou vázány na dodavatele stavebních prací či služeb. Realizací projektu dojde k rozšíření nabídky produktů cestovního ruchu a zvýšení atraktivnosti území, nositeli projektu nebude generovat žádný přímý zisk, ale sekundárně může přispět k nárůstu ekonomické aktivity vytvářením zisku pro provozovatele stravovacích i ubytovacích zařízení, návštěvou muzeí a historických objektů či dalších služeb veřejného i soukromého sektoru, které jsou zpoplatněny.

## **5.7 Dopad realizace a provozu projektu na životní prostředí**

V rámci analýzy zátěže projektu na životní prostředí v jeho realizační a provozní etapě byly vyvozeny následující závěry.

Lokace projektu není v území se zvýšenou citlivostí, část naučné trasy vede územím Chráněné krajinné oblasti Šumava. Naučná cyklistická trasa bude zbudována pod dohledem Správy NP a CHKO Šumava, terénní úpravy jsou minimalizovány pouze na osazení informačních panelů naučné trasy, mobiliáře a směrových ukazatelů, s podmínkou provádění prací citlivě a šetrně k okolní přírodě.

Celkově je dopad projektu na životní prostředí hodnocen kladně, protože jeho výstupy nejsou zdrojem znečištění životního prostředí a je plně v souladu s enviromentálními snahami o alternativní způsob dopravy nezatěžující životní prostředí. Lze konstatovat, že v provozní fázi může realizovaný projekt mít velký vliv na trvale udržitelný rozvoj tím, že využívá takové formy provozování volnočasových aktivit, které ve zvýšené míře nezatěžují ekosystém a zároveň je čistá krajina podmínkou pro jejich existenci. Vybudováním naučné cyklotrasy se nezmění kvalita ovzduší ani klimatu území.

Riziko znečištění životního prostředí je evidováno především v souvislosti s neukázněností cyklistů a dalších návštěvníků, konkrétně odhazováním odpadků mimo odpadkové koše či ničením vegetace jízdou mimo vyznačenou trasu. Dalším negativním jevem, který může v průběhu provozu nastat, je zvýšená hlučnost návštěvníků v důsledku jejich koncentrace a vandalismus.

## **5.8 Finanční plán a analýza projektu**

### **5.8.1 Hmotný majetek projektu a jeho zajištění**

V případě zajištění hmotného majetku projektu se jedná o technický materiál, potřebný k realizaci naučné cyklistické trasy a jejího vybavení mobiliářem. Konkrétně je nutno zajistit návrh, výrobu a osazení informačních tabulí, směrových ukazatelů pro cyklisty a vybavení trasy, které zahrnuje 5 kusů dřevěných laviček, 5 kusů dřevěných zastřešených odpočívadel, 20 kusů dřevěných stojanů na kola a 5 kusů dřevěných odpadkových košů s výplní. Ceny jednotlivého vybavení vycházejí z předběžných kalkulací případných dodavatelů či jsou orientačně použity ceny stavebního rozpočtáře pro rok 2013.

### **5.8.2 Náklady projektu**

Celkové náklady projektu, skládající se z veškerých nákladů vynaložených na projekt v jeho předinvestiční, investiční a provozní fázi jsou uvedeny v tabulce 11. Východiskem ke stanovení cen jednotlivých nákladových položek je aktuální ceník stavebního rozpočtáře pro rok 2013 a z předběžných poptaných kalkulací. Ceny některých položek se v realizační fázi mohou ponížít v důsledku jejich nacenění jednotlivými uchazeči v rámci podaných nabídek na veřejnou zakázku.

Tabulka 11 Rozpočet projektu Naučná cyklistická trasa Prachatice – Volary.

Položka	Měrná jednotka	Cena za měrnou jednotku v Kč	Množství	Celkem Kč
<b>Předinvestiční etapa</b>				
Vypracování projektové dokumentace	ks	12 000	1	12 000
Zpracování zadávací dokumentace k výběrovému řízení na veřejnou zakázku	ks	6 500	1	6 500
<b>Investiční etapa</b>				
Úpravy a zprůchodnění cesty				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odstranění náletových křovin z krajnic</li> <li>• Ruční urovnání se zhutněním</li> <li>• Odklizení překážek z cest</li> </ul>	m2	25,20	3037	76533
	m2	47,80	355	16969
	m2	11,50	3037	34926
Výroba a instalace informačních panelů				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Výroba panelů</li> <li>• Dřevěné části</li> <li>• Patky</li> <li>• Grafické zpracování textů</li> <li>• Výroba textových polí</li> <li>• Instalace panelů</li> </ul>	ks	3380	13	43940
	ks	4240	26	110240
	ks	870	52	45240
	ks	2380	13	30940
	ks	2500	13	32500
	ks	970	13	12610
Výroba a instalace směrových tabulí pro cyklisty (IS19, IS20, IS21)				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Výroba směrových tabulí</li> <li>• Sloupek tabulí</li> <li>• Výroba návěstí před křižovatkou</li> <li>• Sloupek návěstí</li> </ul>	ks	320	28	8960
	ks	140	28	3920
	ks	350	16	5600
	ks	140	16	2240
Výroba a instalace mobiliáře včetně instalace v terénu				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dřevěná lavička</li> <li>• Dřevěné odpočívadlo zastřešené</li> <li>• Dřevěný stojan na kolo</li> <li>• Dřevěný odpadkový koš</li> </ul>	ks	4745	5	23725
	ks	9298	5	46490
	ks	1800	17	30600
	ks	2200	5	11000
Zpracování propagační brožury				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Návrh propagační brožury</li> <li>• Tisk propagační brožury</li> <li>• Stojany na brožury k umístění</li> </ul>	ks	4000	1	4000
	ks	1,80	25000	45000
	ks	73	8	584
Zhotovení značek na trase Klubem českých turistů	ks	5000	1	5000
Distribuce propagačních brožur	ks	360	1	360



Položka	Měrná jednotka	Cena za měrnou jednotku v Kč	Množství	Celkem Kč
<b>Provozní etapa</b>				
Náklady na budoucí údržbu projektu (roční)				
• Letní údržba (čištění, kosení)	ks	4000	1	4000
• Opravy a udržování	ks	10 000	1	10000
<b>NÁKLADY PROJEKTU</b>				<b>623877</b>

*Zdroj: Vlastní zpracování.*

### 5.8.3 Výnosy projektu

Jak již bylo uvedeno v předešlých kapitolách, cílem navrhovaného projektu není generovat zisk. Vytvořená naučná cyklistická trasa nebude zpoplatněna. Ideou projektu je bezplatné poskytování veřejné služby místním obyvatelům lokality i jejím návštěvníkům, sloužící k podpoře cestovního ruchu. Projekt může napomoci městu Prachatice a Volary nepřímými finančními přínosy, jako provozovatelům placených parkovišť, či ze zpoplatnění doplňkových služeb a také provozovatelům ubytovacích a stravovacích zařízení v dotčené oblasti.

### 5.8.4 Možnosti financování projektu

Projekt bude realizovat město Prachatice a pokusí se k jeho financování získat dotaci ze Strukturálních fondů Evropské unie, konkrétně z Dispozičního fondu regionu Šumava. Samo město vynakládá každoročně ze svého rozpočtu nemalé částky na rozvoj cestovního ruchu a obchodu. V roce 2012 za tímto účelem vyčlenilo k proinvestování částku 1 137 000 Kč. Město Prachatice je schopno z vlastních zdrojů bez žádosti o investiční úvěr zajistit částku ve výši 623 877 Kč k plnému předfinancování projektu.

Program Dispozičního fondu je kompaktní součástí Strukturálních fondů Evropské Unie, konkrétně Programu přeshraniční spolupráce Cíl 3 ČR – Svobodný stát Bavorsko 2007-2013. Výhodou tohoto programu je, že žadatel projektu není vázán na jednotlivé výzvy, ale žádosti o dotace lze podávat průběžně v rámci daného období. Město Prachatice jako obec a

její organizační složka dle zákona č. 128/ 200 Sb. a 250/2000 Sb. je vhodným žadatelem o dotaci z tohoto programu.

Navrhovaný projekt má formu tzv. samostatně realizovaného, malého investičního projektu. Dle stanovených podmínek se může jednat o značení a vybavení turistických stezek (pěší, cyklistické, lyžařské, hippostezky), jejich zřízení, rekonstrukce, označení turistickými značkami a vybavení drobným mobiliářem – odpočívadla, informační tabule aj. Aby mohl být projekt financován z Dispozičního fondu, maximální částka vztahující se na dotace je 21 250 EUR a celkové výdaje projektu mohou maximálně činit 25000 EUR. Výše dotace pak nepřesáhne 85% celkových způsobilých výdajů projektu. Zbylých 15% výdajů tak bude financováno z rozpočtu města Prachatice. Jak bylo již výše uvedeno, Město Prachatice musí potvrdit schopnost zajistit plné předfinancování z vlastního rozpočtu, protože Dispoziční fond neumožňuje průběžné proplácení výdajů ani zálohové platby (Dispoziční fond Region Šumava, směrnice pro žadatele, 2012, s. 4-22). V tabulce 12 jsou uvedeny jednotlivé zdroje pro financování projektu.

*Tabulka 12* Finanční plán projektu.

<b>Zdroje krytí Naučné cyklistické trasy Prachatice – Volary: historie a příroda.</b>	<b>Výše prostředků v Kč a EUR</b>	<b>Procentuální vyjádření</b>
Rozpočtové náklady projektu	623877 Kč/24 342 EUR	100%
Příjmy generované v průběhu realizace projektu	0	0%
Financování z Dispozičního fondu	530295 Kč/20691 EUR	85%
Financování z rozpočtu žadatele	93582 Kč/3651 EUR	15%

*Zdroj: Vlastní zpracování.*

\*kurz EUR: 25,63, uvedený ČNB 13. 3. 2013

## 5.9 Harmonogram projektu

Tabulka 13 znázorňuje harmonogram projektu, čili datum a dobu realizace dílčích aktivit projektu v předinvestiční, investiční a realizační etapě. Harmonogram projektu byl navržen tak, aby byla brána v potaz i určitá časová rezerva.

Tabulka 13 Časový harmonogram projektu.

FÁZE PROJEKTU	1. rok v měsících				2. rok v měsících							
	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Předinvestiční fáze</b>												
Příprava projektové dokumentace	■											
Vypracování žádosti o dotaci	■											
Podání žádosti o dotaci včetně povinných příloh	■											
Vypracování podkladů pro výběrové řízení	■											
Realizace výběrového řízení dodavatelských služeb	■											
<b>Investiční fáze</b>												
Sestavení obsahu inf. panelů a propagačních materiálů					■							
Grafické zpracování návrhů panelů a jejich korektury					■							
Výroba, dodávka a osazení odpočívadel a odpadkových košů					■							
Tisk obsahu informačních panelů naučné cyklotrasy					■							
Výroba a instalace informačních panelů					■							
Vlastní stavební práce – úprava terénu pro umístění informačních panelů a směrových ukazatelů, urovnání terénu pro osazení odpočívadel					■							
Vyznačení naučné cyklotrasy, zákresy do mapy					■							
Tvorba propagačních materiálů produktu					■							
Zpracování závěrečné zprávy, vyhodnocení realizace projektu					■							
<b>Provozní fáze</b>												
Otevření naučné cyklotrasy												
Podání žádosti o proplacení dotace												
Údržba trasy (zajištění údržby povrchu komunikací, technického vybavení a značení naučné cyklotrasy)					■							

Zdroj: Vlastní zpracování.

## 5.10 Analýza citlivosti a řízení rizik

Tato kapitola vymezuje, klasifikuje a vyhodnocuje rizika, která by mohla ohrozit či narušit realizaci projektu. V průběhu celého životního cyklu projektu se mohou vyskytnout tendence k ovlivnění a tím i narušení průběhu jednotlivých etap projektu. V tabulce 14 jsou uvedena rizika, která je nutno při realizaci projektu brát v úvahu.

Tabulka 14 Identifikace rizikových faktorů projektu.

Riziko	Závažnost rizika	Četnost rizika	Eliminace rizika
Věcné a technické nedostatky ve vypracované projektové dokumentaci.	malá	nepravděpodobná	Projektová dokumentace je předkládána ke schválení s dostatečnou časovou rezervou.
Špatná koordinace práce.	malá	nepravděpodobná	Výběr kvalitního managementu s dostatečným počtem spolupracujících osob.
Výběr nekvalitního dodavatele.	významná	nepravděpodobná	Pro dodavatele budou stanoveny jasné podmínky v zadávací dokumentaci a následně ošetřeny ještě ve Smlouvě o dílo.
Nedodržení termínu dodání.	významná	nepravděpodobná	Pro dodavatele budou stanoveny jasné podmínky v zadávací dokumentaci a následně ošetřeny ještě ve Smlouvě o dílo.
Navýšení cen za dodaný materiál.	malá	nepravděpodobná	Ceny jsou jasné stanoveny položkovým rozpočtem, který je součástí nabídky vítězných dodavatelů a Smlouva o dílo stanoví, že nesmějí být překročeny.
Finanční riziko – nedostatek finančních prostředků v průběhu jednotlivých etap projektu.	kritická	nepravděpodobná	Město je připraveno uvolnit dostatečnou finanční částku pro realizaci projektu.
Nedodržení právních norem České republiky popř. Evropské Unie.	kritická	nepravděpodobná	Žadatel bude striktně dodržovat příslušnou legislativu, vážící se k projektu.
Nedostatek poptávky po projektu v provozní fázi.	kritická	malá	K distribuci propagačních materiálů bude v rámci dané lokality zajištěn dostatek distribučních míst a kanálů.
Nedostatek finančních prostředků v provozní fázi.	kritická	nepravděpodobná	Provozní fáze projektu bude vyžadovat relativně malé roční provozní náklady.

Zdroj: Vlastní zpracování.

## 5.11 Formulář žádosti projektu a povinné přílohy projektu

Projektová žádost má pevně stanovenou formální strukturu, předkládá se formou vyplněného standardizovaného formuláře a žádné jiné varianty žádosti o poskytnutí dotace z Dispozičního fondu nejsou povoleny.

Žadatel je povinen přiložit k Žádosti o dotaci z Dispozičního fondu následující přílohy.

- Doklady prokazující právní subjektivitu města Prachatice jako veřejnoprávní korporace, zahrnující doklady o založení právnické osoby v souladu se zákonem č. 128/2000 o obcích (obecním zřízení), společenskou smlouvu, stanovy, poslední uzavřenou výroční zprávu žadatele, přehled finančních výkazů (rozvaha a výkaz zisku a ztrát za uplynulé účetní období), výpis z Obchodního rejstříku, ne starší devadesáti dnů k datu žádosti.
- Čestné prohlášení k žádosti o podporu projektu v českém příhraničí.
- Rozpočet, finanční plán projektu.
- Zdůvodnění nákladů.
- Český a německý stručný obsah projektu.
- Souhlas vlastníků pozemků s realizací a vybudováním mobiliáře naučné cyklotrasy a to po dobu nutnou k zajištění udržitelnosti projektu. V rámci realizace projektu nejsou prováděny žádné stavební úpravy terénu, jež by vyžadovaly ohlášení stavby, vydání územního rozhodnutí či stavebního povolení.
- Vyjádření Správy Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava za účelem koordinace v oblasti ochrany životního prostředí.
- Vyjádření příslušného orgánu na ochranu přírody (Odbor životního prostředí Městský úřad Prachatice).
- Smlouva mezi nositelem projektu a Klubem českých turistů o způsobu vyznačení naučné cyklistické trasy a následné odpovědnosti za údržbu značení.

Protože projekt nemá přeshraničního partnera, není vyžadována Partnerská dohoda k žádosti o podporu projektu v českém příhraničí a německý stručný obsah projektu. Veškeré dokumenty musí být předloženy v originále či úředně ověřené kopii.

## **5.12 Závěrečné hodnocení projektu**

Navrhovaný projekt si jako nově vytvořený produkt cestovního ruchu klade za cíl vyplnit mezeru v nabídce analyzované oblasti, jeho pomocí by mohlo dojít ke zvýšení využití turistického potenciálu šumavského podhůří, konkrétně Prachaticka. Mohl by kladně přispívat k usnadnění a usměrnění mobility návštěvníků lokality, k podpoře návštěvnické

informovanosti, k propagaci Prachaticka jako území, které může zaujmout atraktivní nabídkou volnočasových sportovních aktivit, v dnešní době turisty tolik vyhledávaných.

Jako cílové skupiny, na které je nový produkt zaměřen především, byly vyhodnoceny mladší a střední věkové kategorie návštěvníků i stálých obyvatel, rodiny s dětmi, turisté s přáním trávit dovolenou aktivním i rekreačním sportovním vyžitím, milovníci přírody se zájmem o její poznávání, relaxaci ve zdravém prostředí a tichu, pro všechny, kteří se přímo vyhýbají masovému turismu a návštěvě míst, která jsou již zprofanovaná vysokým počtem návštěvníků.

Smyslem projektu, jak již bylo poukázáno, není primárně generovat zisk. Projekt je pojat jako veřejná služba návštěvníkům i stálým obyvatelům lokality, s cílem zvýšení úrovně cestovního ruchu. Město Prachatice jako realizátor projektu ovšem kalkuluje se skutečností, že projekt by sekundárně mohl přispět i ke zvýšení ekonomické aktivity lokality zpoplatněním parkování, zvýšením tržeb ubytovacích a stravovacích zařízení, zvýšením příjmů z prohlídek historických objektů či muzeí v obou obcích jako koncových bodech naučné cyklotrasy, zvýšení provozu servisů a půjčoven kol.

Projekt plně využívá lokalizační předpoklady území, propojuje jeho přírodní a kulturní atraktivitu a je navržen tak, aby byl v souladu s nejnovějšími trendy turismu a cestovního ruchu.

## 6 ZÁVĚR

Jako hlavní cíl této diplomové práce bylo stanoveno vypracování návrhu projektu optimalizace naučných stezek ve vybrané oblasti Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava.

Moderním trendem dnešní doby, který preferuje stále více účastníků cestovního ruchu, je vyhledávání možnosti trávení volného času aktivním způsobem ve spojení s pobytem v přírodě. Důvodem pro rozmach cykloturistiky je stoupající poptávka návštěvníků po šetrných produktech cestovního ruchu, vyznávání zdravého životního stylu a aktivního pohybu. Turistická lokalita Prachaticko v tomto ohledu disponuje zajímavým, zatím ne zcela využitým potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu. V oblasti je koncentrováno velké množství přírodních a kulturních atraktivit.

Východiskem k identifikaci příležitostí na trhu cestovního ruchu ve vybrané oblasti bylo shrnutí výsledků primárních dat, získaných dotazníkovým šetřením (realizovaného v měsících červnu až srpnu 2010 v rámci bakalářské práce). Analýza výsledků dotazníkového šetření poukázala na rozpor mezi nabídkou lokality v oblasti cestovního ruchu a preferencemi návštěvníků. V zájmovém území byly analyzovány atributy osmi naučných stezek. Bylo zjištěno, že ve většině případů je nutno absolvovat naučné stezky pěšky, ostatními způsoby absolvování jsou naučné stezky neschůdné či nesjízdné. Informační panely šetřených naučných stezek jsou zaměřeny přírodovědně či historicky. Ze struktury odpovědí návštěvníků vyplynulo, že návštěvníci již měli zkušenost s naučnými stezkami, nejčastěji zvoleným způsobem absolvování trasy naučné stezky bylo „na kole“ a do 5 km délky trasy „pěšky“.

Terénním průzkumem bylo zjištěno, že naučné stezky jsou primárně uzpůsobeny pro pěší turisty a dotazníkovým šetřením byla tedy prokázána existence rozdílů mezi stávající nabídkou naučných stezek a preferencemi návštěvníků. Vyhodnocením současné nabídky cyklotras v oblasti bylo zjištěno, že jen jedna z nich je koncipována jako naučná, většinou jsou vedeny po silnicích II. a III. třídy a některé z nich nemají odpovídající technické vybavení. Vzhledem k rostoucí oblibě cykloturistiky lze tedy tuto nabídku hodnotit jako málo dostačující.

Na základě analýzy primárních dat byl navržen projekt optimalizace Naučná cyklistická trasa Prachatice – Volary: Krajina a historie Šumavy. Smysl projektu je viděn ve zkvalitnění

cestovního ruchu prostřednictvím vytvoření nového produktu. Záměrem naučné cyklistické trasy je propojit významné atraktivitu šumavského podhůří Prachatic s kulturními a přírodními atraktivitami Volar, nacházejícími se v Chráněné krajinné oblasti Šumava. Dalším záměrem projektu je seznámit návštěvníky se zdejší krajinou a historií a nenásilnou formou podporovat jejich informovanost v oblasti ochrany životního prostředí.

Projekt představuje vybudování naučné cyklistické trasy ve dvou variantách. Nejedná se tedy v pravém slova smyslu o variantní řešení projektu, ale z hlediska návštěvnických preferencí rozšířená nabídka absolvování trasy. Návštěvník si bude moci zvolit, zda absolvuje 27,6 km dlouhou naučnou trasu se začátkem a koncem v jiném bodě, či delší okružní trasu (41,9 km) se začátkem i koncem ve výchozím bodě. Naučná cyklotrasa se zaměřuje na využití stávajících komunikací, v malé míře komunikací III. třídy s malou intenzitou provozu a lesních či polních účelových cest, nevyžadujících stavební úpravy.

Cílovými skupinami, na které bude být nabídka navrhovaného produktu orientována, jsou aktivní milovníci přírody, zájemci o klasickou rekreaci a odpočinek, sportovci, aktivně orientovaní turisté a rodiny s dětmi.

Zadavatelem projektu je město Prachatice, které bude projekt financovat částečně z vlastních zdrojů a částečně formou dotace ze strukturálních fondů Evropské unie, v rámci regionálního operačního programu Evropská územní spolupráce, Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007—2013. Dalším partnerem projektu je za účelem správy a údržby naučné cyklotrasy a jejího značení Klub českých turistů. Správa Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava byla přizvána jako partner projektu za účelem koordinace v oblasti ochrany přírody a za účelem zpracování témat pro informační panely naučné cyklotrasy.

K realizaci projektu bylo vymezeno technické vybavení, mobiliář trasy. Naučná cykloturistická trasa bude v rámci informačního a naučného systému vybavena celkem 13 informačními panely a mobiliářem na vybraných místech a značena směrovými značkami cyklistického značení. Obsah informačních panelů je v rámci tematického zaměření trasy orientován převážně na popis zajímavostí krajiny a historie daného bodu.

Na základě zajištění hmotného majetku nutného k realizaci projektu byly stanoveny jeho celkové náklady. Co se týče možných výnosů projektu, cílem projektu není generovat zisk, ideou zadavatele projektu je bezplatné poskytování veřejné služby, sloužící k podpoře cestovního ruchu.



V rámci diplomové práce byly specifikovány možnosti financování projektu a vymezen finanční plán projektu. Dispoziční fond regionu Šumava, coby součást Strukturálních fondů Evropské unie bude projekt financovat dotací ve výši 85% způsobilých výdajů. Zbýlých 15% bude uhrazeno z rozpočtu města Prachatice.

Hlavní cíl této diplomové práce byl splněn vytvořením projektu Naučná cyklistická trasa Prachatice – Volary: Krajina a historie Šumavy. Projekt měl za úkol optimalizovat postavení naučných stezek ve vybrané oblasti. Tím, že je nová naučná stezka uzpůsobena primárně pro cyklisty, reaguje na poptávku návštěvníků a přispívá tak k optimalizaci stavu mezi stávající nabídkou naučných stezek ve vybrané oblasti a preferencemi jejich návštěvníků.

## 7 SUMMARY

As the main goal of this thesis was determined a project proposal for optimization of educational trails in the selected area of the National park and protected landscape area Šumava.

More of tourists prefer to spend their free time in an active way in conjunction with a stay in nature. The reason for the expansion of cycling visitors is increasing demand for green tourism products, professing a healthy lifestyle and active movement. Tourist area Prachaticko in this regard has interesting, yet not fully utilized potential for tourism development. The area is concentrated large amounts of natural and cultural attractions.

The starting point to identify opportunities in the tourism market in the selected region was the primary data. This data was obtained by questionnaire survey in the bachelor thesis. Analysis of the survey results pointed to the contradiction between supply locations in tourism and preferences of visitors. In the area of interest were analyzed by eight attributes educational trails. It was found that in most instances it is necessary to complete the educational trails on foot, other ways of completing is impossible. Information panels of educational trails are geared for description of nature or historically. The structure of the visitors's response showed that visitors already had experience with educational trails, most chosen way passing the trail was "cycling" and at the 5 km length of the route it was "on foot".

Education trails in this area is primarily designed for walking. Questionnaire was evidence of a difference between the current offer educational trails and preferences of visitors. Based on the analysis the primary data was designed next optimization project Educational cycle route Prachatice – Volary: Landscape and history of Šumava.

Purpose of the project is the improvement of tourism by creating a new product. The intention is to link the major attractions of the Šumava's foothills Prachatice with cultural and natural attractions of Volary, which is situated in a protected landscape. The purpose of the project is to introduce visitors with the landscape and history and promote their awareness of environmental protection for a non-violent way.

Educational cycle route has two variants. Visitors will be able to choose whether he wants to go 27.6 km long educational route starting at the end of Prachatice and Volary or longer circular route (41.9 km) at the beginning and end at the starting point Prachatice. The

educational trail uses existing communication III. classes with low traffic density and forest, and field paths, that do not require structural modifications.

The target groups which will be proposed offer product-oriented, they are active nature lovers, those interested in traditional recreation and relaxation, athletes, active-oriented tourists and families with children.

Contracting authority is Prachatice city, which will partially finance the project from its own resources and partly by grants from the Structural Funds of the European Union, the Regional Operational Programme, the European Territorial Cooperation Objective 3 Czech Republic - Free State of Bavaria 2007-2013. For the project was defined technical equipment, furniture routes.

On the basis of delivering of tangible assets were determined the total costs. The aim of the project is not to generate any profit. The idea of the project sponsor is a free public service, serving to promote of tourism. The thesis was specified project funding options and defined financial plan for the project.

The main objective of this thesis was achieved by creating the educational cycle route Prachatice - Volary: Landscape and history of Šumava. The project is to optimize the position educational trails in the selected area. The new trail is designed primarily for cyclists, responds to the demands of visitors and contributes to optimizing the balance between the existing range of educational trails in the selected area and preferences of its visitors.

**Keywords:** project optimization of tourism, nature cycling trail, sustainable friendly tourism, Šumava mountains and Šumava foothills, Prachatice region.

## 8 SEZNAM PRAMENŮ A POUŽITÉ LITERATURY

- ALBRECHT, Josef a kol. *Chráněná území ČR svazek VIII. Českobudějovicko*. 1. vyd. Praha: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR a EkoCentrum Brno, 2003. 807 s. ISBN 80-86064-65-4.
- BÍLEK, Josef [a]. *Jižní Čechy a Šumava. Blanice* [online]. c 2002-2013[cit. 2013-02-02].  
Dostupné z: <<http://www.jiznicechy.org/cz/>>.
- BÍLEK, Josef [b]. *Jižní Čechy a Šumava. Prachatice* [online]. c 2002-2013[cit. 2013-02-02].  
Dostupné z: <<http://www.jiznicechy.org/cz/>>.
- BÍLEK, Josef [c]. *Jižní Čechy a Šumava. Volary* [online]. c 2002-2013[cit. 2013-02-02].  
Dostupné z: <<http://www.jiznicechy.org/cz/>>.
- BÍNA, Jan. *Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky*. [online]. c2001. [cit. 2013-02-18]. 10 s. Dostupné z: <<http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2002/2002-01/01.pdf>>.
- BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2002. 211 s. ISBN 80-246-0384-5.
- BRIEDENHANN, Jenny a Eugenia WICKENS. *Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas - vibrant hope or impossible dream?* Tourism Management. Vol. 25, No. 1, p. 71-79, 2004.
- BRODSKÝ, Karel a kol. *Maximalizace potenciálu chráněných krajinných oblastí a národních parků v cestovním ruchu*. [online]. c2006. [cit. 2013-01-18]. 183 s.  
Dostupné z: <<http://www.mmr.cz/getmedia/d05fdc33-7921-42ac-9f88-275926c20be4/GetFile39.pdf>>.
- BUHALIS, Dimitrios (1999). *Marketing the competitive destination of the future*. Tourism management, 21 (2000). 97-116.
- CENTRUM PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ ČR. *Systém řízení projektu* [online]. 2012 [cit. 2013-01-20]. Dostupné na: <[www.crr.cz/Files/Docs/publikace/System\\_rizeni\\_projektu.pdf](http://www.crr.cz/Files/Docs/publikace/System_rizeni_projektu.pdf)>.

CESTOVNÍ RUCH V REGIONU NP ŠUMAVA. *Strategie trvale udržitelného turismu pro území Národního parku Šumava* [online]. c2011 [cit. 2013-03-01]. Dostupné z:<[http://www.npsumava.cz/gallery/22/6719-koncept\\_pro\\_np\\_fin.pdf](http://www.npsumava.cz/gallery/22/6719-koncept_pro_np_fin.pdf)>.

ČEŘOVSKÝ, Jan a Aleš ZÁVESKÝ. *Stezky k přírodě*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1989. 239 s. ISBN 80-04-22378-8.

ČESKÁ CENTRÁLA CESTOVNÍHO RUCHU - CZECH TOURISM. *Sběr informací:*

*Výzkum zaměřený na domácí cestovní ruch Šumava Vyhodnocení etapy Léto 2012*

[online]. c2012 [cit. 2013-01-31]. Dostupné z: <<http://vyzkumy.czechtourism.cz/#;f=vyzkumy-a-analyzy>>.

ČESKÁ CENTRÁLA CESTOVNÍHO RUCHU - CZECH TOURISM [a]. *Průzkum chování a potřeb cyklistů, bikerů a in-line bruslařů v Česku Česko jede*. [online]. 2011 [cit. 2013-01-28]. Dostupné z: <<http://www.ceskojede.cz/rubriky/cyklo-a-in-line-pruzkum/>>.

ČESKÁ CENTRÁLA CESTOVNÍHO RUCHU - CZECH TOURISM [b]. *Průzkum chování a potřeb cyklistů, bikerů a in-line bruslařů v Česku Česko jede*. [online]. 2011 [cit. 2013-01-30]. Dostupné z: <<http://www.ceskojede.cz/rubriky/cyklo-a-in-line-pruzkum/>>.

ČESKÁ CENTRÁLA CESTOVNÍHO RUCHU - CZECH TOURISM [c]. *Průzkum chování a potřeb cyklistů, bikerů a in-line bruslařů v Česku Česko jede*. [online]. 2011 [cit. 2013-01-31]. Dostupné z: <<http://www.ceskojede.cz/rubriky/cyklo-a-in-line-pruzkum/>>.

DOLEŽAL Jan, Pavel MÁCHAL, Branislav LACKO a kol. *Projektový management podle IPMA*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2009. 512 s. ISBN 978-80-247-2848-3.

DOLANSKÝ Václav, Vladimír MĚKOTA a Vladimír NĚMEC. *Projektový management*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1996. 376 s. ISBN 80-7169-287-5.

Doporučené zásady pro zřizování, značení a údržbu naučných stezek a pro zřizování bodových informačních panelů. [online]. c2001 [cit. 2013-02-14]. Dostupné z: <[www.geology.cz/extranet/popularizace/...stezky/nszasady.pdf](http://www.geology.cz/extranet/popularizace/...stezky/nszasady.pdf)>.

EKONOMICKÁ FAKULTA JIHOČESKÉ UNIVERZITY V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH.

*Požadavky na závěrečné práce* [online]. c 2012 [cit. 2013-03-02]. Dostupné z: <<http://www.ef.jcu.cz/education/studujici/pozadavky-na-zaverecne-prace>>.

- EUROVISION, kolektiv autorů. *Strategický rozvoj destinace cestovního ruchu*. [online]. 1. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2007 [ cit. 2013-01-20]. 87 s. Dostupné z: < [http:// www.mmr.cz/getmedia/c4a98c3d-762a-4c15-adf6.../GetFile6\\_3.pdf](http://www.mmr.cz/getmedia/c4a98c3d-762a-4c15-adf6.../GetFile6_3.pdf) >.
- FELLEGIÓVÁ, Eva. *Destinační management: příležitosti pro váš region*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2008. 29 s. ISBN 80-247-0207-1.
- FORET, Miroslav a Věra FORETOVÁ. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 178 s. ISBN 80-247-0207-1.
- FOTR, Jiří a Ivan SOUČEK. *Investiční rozhodování a řízení projektů*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2011. 416 s. ISBN 978-80-247-3293-0.
- FOTR, Jiří a Ivan SOUČEK. *Podnikatelský záměr a investiční rozhodování*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2007. 356 s. ISBN 80-247-0939-2.
- FYALL, Alan a Brian GARROD. *Tourism marketing: A collaborative approach*. Clevedon: Channel view publications, 2005. 383 s. ISBN 1-873150-89-3.
- GLADIŠ, David. *Cestovní ruch v regionech*. [online]. 1. vyd. Ostrava: Enterprise, Česká centrála cestovního ruchu Czech Tourism, 2003 [ cit. 2013-01-15]. 80 s. Dostupné z: < [http:// www.czechtourism.cz/files/regiony/rozvoj/cestovni\\_ruch.pdf](http://www.czechtourism.cz/files/regiony/rozvoj/cestovni_ruch.pdf) >.
- GOELDNER, Charles R. a J. R. Brent RITCHIE. *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*. 11th Edition. New York: Wiley, 2009. 624 s. ISBN 978-0-470-08459-5.
- GÚČIK, Marian a kol. *Krátký slovník cestovního ruchu*. 1.vyd. Banská Bystrica: Panoráma. sk, 2004. 174 s. ISBN 80-88945-73.
- HÁJEK, Tomáš a Magdaléna HRABÁNKOVÁ. *Management cestovního ruchu*. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zemědělská fakulta, 2002. 82 s. ISBN 80-7040-580-5.
- HAVLÁTKOVÁ, Soňa. *CHKO Šumava*. [online]. c2008-2013. [ cit. 2013-01-31]. Dostupné z: < <http://www.npsumava.cz/cz/1014/sekce/chko-sumava/> >.
- HORNER, Susan a John SWARBROOKE. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času: Aplikovaný marketing služeb*. 1.vyd. Praha: Grada Publishing, 2003. 486 s. ISBN: 80-247-0202-9.
- INDROVÁ, Jarmila a kol. *Cestovní ruch (základy)*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2007. 122 s. ISBN 978-80-245-1252-5.

- JADERNÁ, Eva. *Životní prostředí v České republice a regionu*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2012. 108 s. ISBN 978-80-87472-23-1.
- JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Marketing v cestovním ruchu*. Praha: Grada Publishing, 2009. 288 s. ISBN 978-80-247-3247-3.
- JIHOČESKÝ KRAJ (2012). *Program rozvoje Jihočeského kraje 2014-2020*. [online]. c2012. [cit. 2013-02-26]. 34 s. Dostupné z: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id\\_v\]=11&par\[lang\]=>](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=11&par[lang]=>).
- KIRÁLOVÁ, Alžběta. *Marketing destinace cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: EKOPRESS, 2003. 173 s. ISBN 80-86119-56-4.
- KIRÁLOVÁ, Alžběta (2005). *Vytváření organizací cestovního ruchu (OCR) v turistických regionech* [online] c2005. [cit. 2013-01-18]. Dostupné z: <<http://www.czechtourism.cz/files/regiony/destin/organizacecvregionech.pdf>>.
- KOTLER, Philip. *Marketing management*. Děčín: Victoria Publishing, 1992. 789 s. ISBN 80-85608-08-2.
- KOTLER, P. *Marketing podle Kotlera: Jak vytvářet a ovládnout nové trhy*. Praha: Management Press, 2002. 258 s. ISBN 80-7261-010-4.
- KOZÁK, Roman. *Volarsko – Zmizelé Čechy*. Praha: Paseka, 2006. 70 s. ISBN 80-71857-48-3.
- KREJČÍ, Tomáš a kol. *Regionální rozvoj – teorie, aplikace, regionalizace*. Brno: Mendlova univerzita v Brně, 2010. 155 s. ISBN 978-80-7375-414-3.
- LOURENS, Marlien. *Route tourism: a roadmap for successful destinations and local economic development*. Development Southern Africa. Vol. 24, No. 3, p. 475-489, 2007.
- MAIER, Karel a Jiří ČTYROKÝ. *Ekonomika územního rozvoje*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2000. 144 s. ISBN 80-7169-644-7.
- MAJER, Jan a Petr HUBENÝ. *Blanice. Šumava Léto 2007*. s. 21-23.
- MAREK, Dan a Tomáš KANTOR. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. 2. vyd. Brno: Společnost pro odbornou literaturu – Barrister & Principal, 2009. 215 s. ISBN 978-80-87029-56-5.

- MĚSTO PRACHATICE. *Rozpočet města*. [online]. c2011 [cit. 2013-03-26]. Dostupné z: <[http://dataplan.info/img\\_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/rozpocet-mesta-prachatice\\_2012-zm-19-12-2011-.pdf](http://dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/rozpocet-mesta-prachatice_2012-zm-19-12-2011-.pdf)>.
- MĚSTO PRACHATICE. *Strategický plán rozvoje města Prachatice pro období let 2010 – 2014*. [online]. c 1998-2013 [cit. 2013-02-04]. Dostupné z: <[http://mesto.prachatice.cz/docs/sprm/Strateg\\_plan\\_2010\\_2014.pdf](http://mesto.prachatice.cz/docs/sprm/Strateg_plan_2010_2014.pdf)>.
- MĚSTO PRACHATICE A KIS INFOCENTRUM PRACHATICE [a]. *Základní informace o městě a regionu*. [online]. c 1998-2013 [cit. 2013-02-04]. Dostupné z: <[http://www.prachatice.cz/n\\_hospinfo.html](http://www.prachatice.cz/n_hospinfo.html)>.
- MĚSTO PRACHATICE A KIS INFOCENTRUM PRACHATICE [b]. *Základní informace o městě a regionu*. [online]. c 1998-2013 [cit. 2013-02-04]. Dostupné z: <[http://www.prachatice.cz/n\\_hospinfo.html](http://www.prachatice.cz/n_hospinfo.html)>.
- MĚSTO PRACHATICE A KIS INFOCENTRUM PRACHATICE [c]. *Základní informace o městě a regionu*. [online]. c 1998-2013 [cit. 2013-02-04]. Dostupné z: <[http://www.prachatice.cz/n\\_hospinfo.html](http://www.prachatice.cz/n_hospinfo.html)>.
- MIDDLETON, Victor, Alan FYALL a Mike MORGAN. *Marketing in travel and tourism*. 4. vyd. Oxford: Elsevier Ltd., 2009. 502 s. ISBN 978-0-7506-8693-8.
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČESKÉ REPUBLIKY (2006). *Strategie regionálního rozvoje České republiky*. [online]. c2006. [cit. 2013-01-18]. 109 s. Dostupné z: <<http://www.culturenet.cz/res/data/002/000256.doc>>.
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČESKÉ REPUBLIKY [a]. *Průmysl cestovního ruchu*. [online]. c2008. [cit. 2013-02-26]. 66 s. Dostupné z: <[http://www.mmr.cz/getmedia/fe9ed7fd-a7b8-43f3-95ae-e0adbbbbc0e5/III-\\_Koncepce\\_7-11-07.pdf](http://www.mmr.cz/getmedia/fe9ed7fd-a7b8-43f3-95ae-e0adbbbbc0e5/III-_Koncepce_7-11-07.pdf)>.
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČESKÉ REPUBLIKY [b]. *Průmysl cestovního ruchu*. [online]. c2008. [cit. 2013-02-26]. 66 s. Dostupné z: <[http://www.mmr.cz/getmedia/fe9ed7fd-a7b8-43f3-95ae-e0adbbbbc0e5/III-\\_Koncepce\\_7-11-07.pdf](http://www.mmr.cz/getmedia/fe9ed7fd-a7b8-43f3-95ae-e0adbbbbc0e5/III-_Koncepce_7-11-07.pdf)>.



- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČESKÉ REPUBLIKY (2007). *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013* [online]. c2007. [cit. 2013-02-26]. 66 s. Dostupné z: <[http://www.mmr.cz/getmedia/fe9ed7fd-a7b8-43f3-95ae-e0adb4bbbc0e5/III-\\_Koncepce\\_7-11-07.pdf](http://www.mmr.cz/getmedia/fe9ed7fd-a7b8-43f3-95ae-e0adb4bbbc0e5/III-_Koncepce_7-11-07.pdf)>.
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Příručka pro české žadatele pro program přeshraniční spolupráce Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007-2013* [online]. c2008, aktualizováno 2012. [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=c61fae1d-415f-486b-a9b1-9c1591489d8a>>.
- MIRVALD, Stanislav a kol. *Geografie cestovního ruchu*. 1. vyd. Plzeň: Pedagogická fakulta ZČU, 1994. 110 s. ISBN 80-7043-059-1.
- NÁRODNÍ PARK ŠUMAVA. *Správa Národního parku* [online]. c2008-2013. [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <<http://www.npsumava.cz/cz/1005/sekce/o-organizaci/>>.
- NAVRÁTIL, Josef. *Návštěvník jako rozvojový faktor navštíveného místa. Aplikovaná geografie cestovního ruchu na příkladu vody v turistických regionech jižní Čechy a Šumava*. 1. vyd. Praha: Alfa nakladatelství, 2012. 189 s. ISBN 978-80-87197-50-9.
- NAVRÁTIL, Josef. *Kostrá BP NS, ver. 1(11.2.20011)* [online]. 2011 [cit. 2013-01-15]. Dostupné z: <http://moodle09.ef.jcu.cz/mod/resource/view.php?id=7431>.
- NAVRÁTIL, Josef (2011). *Text prohlášení na začátek kapitoly projektu (8.4.2011)* [online]. c2011 [cit. 2013-04-19]. Dostupné: <<http://moodle09.ef.jcu.cz/course/view.php?id=176>>.
- NĚMEC, Vladimír. *Projektový management*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2002. 184 s. ISBN: 80-247-0392-0.
- PÁRTLOVÁ, Petra a Jan VÁCHAL. *Regionální projektování: Studijní opora pro kombinované studium – Magisterský studijní program* [online]. 2010 [cit. 2013-01-25]. Dostupné z: <<http://moodle.ef.jcu.cz/course/view.php?id=27>>.
- PÁSKOVÁ, Martina a Josef ZELENKA. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s. ISBN 80-239-0152-4.

- PERLÍN, Radim a Ivan BIČÍK. *Lokální rozvoj na Šumavě: Závěrečná publikace shrnující výsledky projektu Analýza vývoje Národního parku Šumava za období uplynulých 15 let*. Správa NP a CHKO Šumava: 2010.
- PICEK, Miloš a kol. *Cestovní ruch na Šumavě: Rozvojový koncept udržitelného cestovního ruchu*. Regionální rozvojová agentura Šumava, 2007. 45 s.
- RETOUR A ŠUMAVA. *Národní park a CHKO Šumava* [online]. c 1996–2010 [cit. 2013-31-01]. Dostupné z: <<http://www.retour.cz/mesta/zelezna-ruda/np.htm>>.
- ROP NUTS II JIHOZÁPAD (2007) [online] c2007 [cit. 2011-03-18]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy/ROP-NUTS-II-Jihozapad>>.
- ROSENAU, Milton D. *Řízení projektů: Příprava a plánování, zahájení, výběr lidí a jejich řízení, kontrola a změny, vyhodnocování*. 2. vyd. Brno: Computer Press, 2003. 344 s. ISBN 80-7226-218-1.
- RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch: podnikatelské principy a příležitosti v praxi* 1. vyd. Praha: Grada publishing, 2011. 216 s. ISBN 978-80-247-4039-3.
- SHARPLEY, Richard a David John TELFER. *Aspect od Tourism: Tourism and development: Concepts and issues*. Clevedon: Channel view publications, 2002. 397 s. ISBN 1-873150-35-0.
- SIEBER, Patrik. *Finanční a socioekonomické hodnocení projektů (metodická příručka)*. [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, c2004 [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <<http://www.ropstrednicechy.cz/news.php?id=98744578-d534-102b-a219-0030488c557c>>.
- SIEBER, Patrik. *Studie proveditelnosti (Feasibility Study): metodická příručka* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, c2004 [cit. 2013-02-26]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/8476cc58-d133-4757-b865-984e2d4fbb83/1085590642fs>>.
- STRUKTURÁLNÍ-FONDY. CZ [a]. *Fondy EU. Regionální politika EU* [online] 2007-2013 [cit. 2013-01-20]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Temp/Informace-o-fondech-EU>>.

- STRUKTURÁLNÍ-FONDY. CZ [b]. *Operační programy* [online] 2007-2013 [cit. 2013-01-20]. Dostupné z: < <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU/Operacni-programy> >.
- SVĚTLÍK, Jaroslav. *Marketing – cesta k trhu*. 2. vyd. Zlín: EKKA, 1994. 256 s. ISBN 80-900015-8-0.
- SVOZILOVÁ, Alena. *Projektový management*. Praha: Grada Publishing, 2008. 360 s. ISBN 80-247-1501-5.
- ŠÍP, Michal. *Boubínský prales. Národní přírodní rezervace a její dějiny*. 1. vyd. Černá v Pošumaví: FOP, 2006. 127 s. ISBN 3-9810824-1-9.
- ŠTOLKOVÁ, Petra [a]. *Naučné stezky v cestovním ruchu vybrané části Šumavy*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2011. Bakalářská práce. Vedoucí práce Josef Navrátil. 103 s.
- ŠTOLKOVÁ, Petra [b]. *Naučné stezky v cestovním ruchu vybrané části Šumavy*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2011. Bakalářská práce. Vedoucí práce Josef Navrátil. 103 s.
- ŠTOLKOVÁ, Petra [c]. *Naučné stezky v cestovním ruchu vybrané části Šumavy*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2011. Bakalářská práce. Vedoucí práce Josef Navrátil. 103 s.
- TOUŠEK Václav, Josef KUNC, Jiří VYSTOUPIL a kol. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.
- UBÍK, Stanislav. EAGLE Software. *Manuál k aplikaci Cyklotrasy, v.2.30* [online]. c2012 [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <<http://www.stanislavubik.cz/aplikace-pro-pc/cyklotrasy/index.html>>.
- VANĚK, Miroslav. *Boubín*. Michalov: Papyrus a Nakladatelství Viener, 1993.
- VANÍČEK, Jiří. *Evropská ekonomická integrace*. 1. vyd. Jihlava: Vysoká škola polytechnická, 2009. 184 s.
- VLK, Václav. *Péče o návštěvníky NP ŠUMAVA*. [online]. c2008. [cit. 2013-03-01]. 17 s. Dostupné z: < [www.npsumava.cz/storage/works08\\_navst.pdf](http://www.npsumava.cz/storage/works08_navst.pdf) >.
- VYSTOUPIL Jiří, Martin ŠAUER, Andrea HOLEŠINSKÁ a kol. *Marketing cestovního ruchu*. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko- správní fakulta, 2007. 134 s.

- VYSTOUPIL Jiří, Andrea HOLEŠÍNSKÁ a Martin ŠAUER. *Vymezování destinace a formulace jejích charakteristik a organizace cestovního ruchu v destinaci*. [online]. 1. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2007 [ cit. 2013-01-15]. 69 s. Dostupné z:<[http://www.mmr.cz/getmedia/656473c9-3527-4007-aafdb09f029ea418/GetFile2\\_3.pdf](http://www.mmr.cz/getmedia/656473c9-3527-4007-aafdb09f029ea418/GetFile2_3.pdf)>.
- WOKOUN, René. *Česká regionální politika v období vstupu do Evropské unie*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, Fakulta Národohospodářská, 2003. 326 s. ISBN 80-245-0517-7.
- WOKOUN, René, Jan MALINOVSKÝ a kol. *Regionální rozvoj: Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. 1. vyd. Praha: Linde Praha, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

# SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	Podstata jednotlivých definic marketingu. ....	13
Tabulka 2	Kategorie projektů. ....	21
Tabulka 3	Informační panely naučné trasy. ....	58
Tabulka 4	Etapy projektu.....	61
Tabulka 5	Rozdělení tržních segmentů.....	62
Tabulka 6	Přehled značených cyklotras v okolí navrhovaného projektu. ....	64
Tabulka 7	Přehled značených naučných stezek v okolí navrhovaného projektu.....	65
Tabulka 8	Technické parametry a výškový profil okružní trasy Prachatice. ....	70
Tabulka 9	Technické parametry a výškový profil trasy Prachatice-Volary. ....	71
Tabulka 10	Specifikace a rozmístění informačního systému a mobiliáře. ....	75
Tabulka 11	Rozpočet projektu Naučná cyklistická trasa Prachatice – Volary.....	80
Tabulka 12	Finanční plán projektu. ....	82
Tabulka 13	Časový harmonogram projektu. ....	83
Tabulka 14	Identifikace rizikových faktorů projektu. ....	84

# SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1.</i>	Typické rozložení fází životního cyklu projektu. ....	23
<i>Obrázek 2.</i>	Schéma projektového cyklu.....	24
<i>Obrázek 3.</i>	Evropská unie, znázornění jednotlivých cílů a jejich operačních programů. ....	27
<i>Obrázek 4.</i>	Mapa naučné cyklotrasy, varianta počátek a konec v jiném bodě.....	56
<i>Obrázek 5.</i>	Mapa naučné cyklotrasy, varianta okružní trasa. ....	57
<i>Obrázek 6.</i>	Rozmístění informačních tabulí a mobiliáře. ....	73

# SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Popis technického vybavení.

Příloha 2: Počáteční bod Naučné cyklistické trasy, výhled nad Prachaticemi.

Příloha 3: Roubenka, Oseky.

Příloha 4: Blanice.

Příloha 5: Myslivna Mlynařovice.

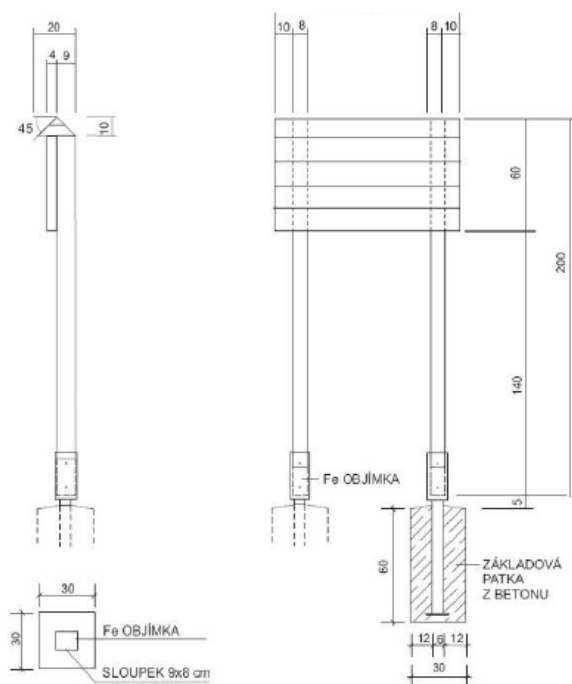
Příloha 6: Volarská luka s výhledem na Jedlovou horu.

# PŘÍLOHY

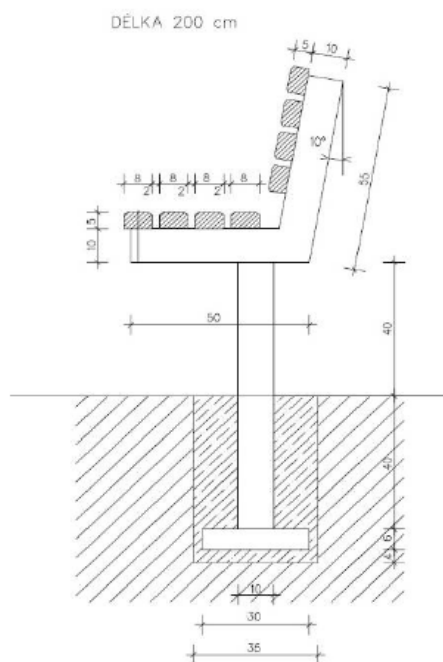
## Příloha 1. Popis technického vybavení

### Technická specifikace mobiliáře

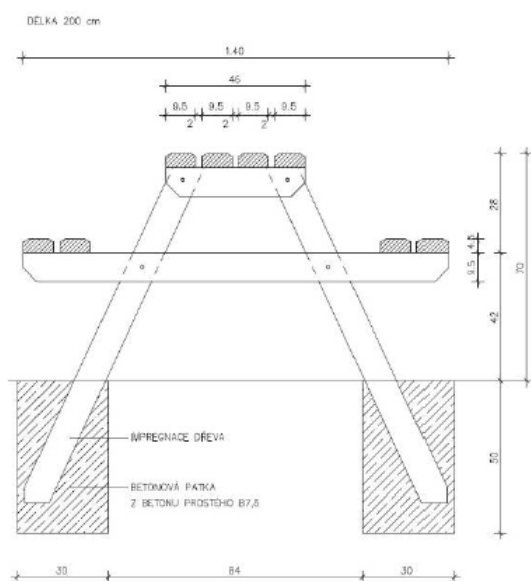
Informační panel naučné stezky



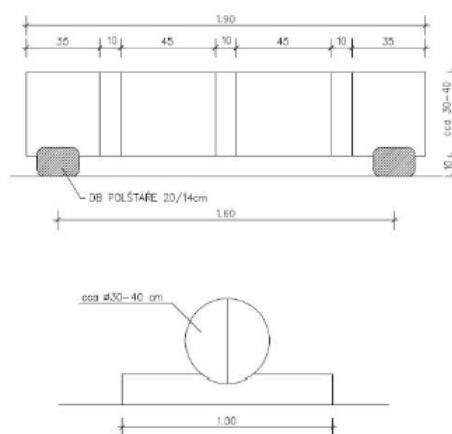
Lavička



Odpočívadlo



Stojan na kola



Zdroj: Specifikace v rámci nacenění technického vybavení, truhlárství Vít Kašpárek Volary.



Příloha 2. Počáteční bod Naučné cyklistické trasy, výhled nad Prachaticemi.



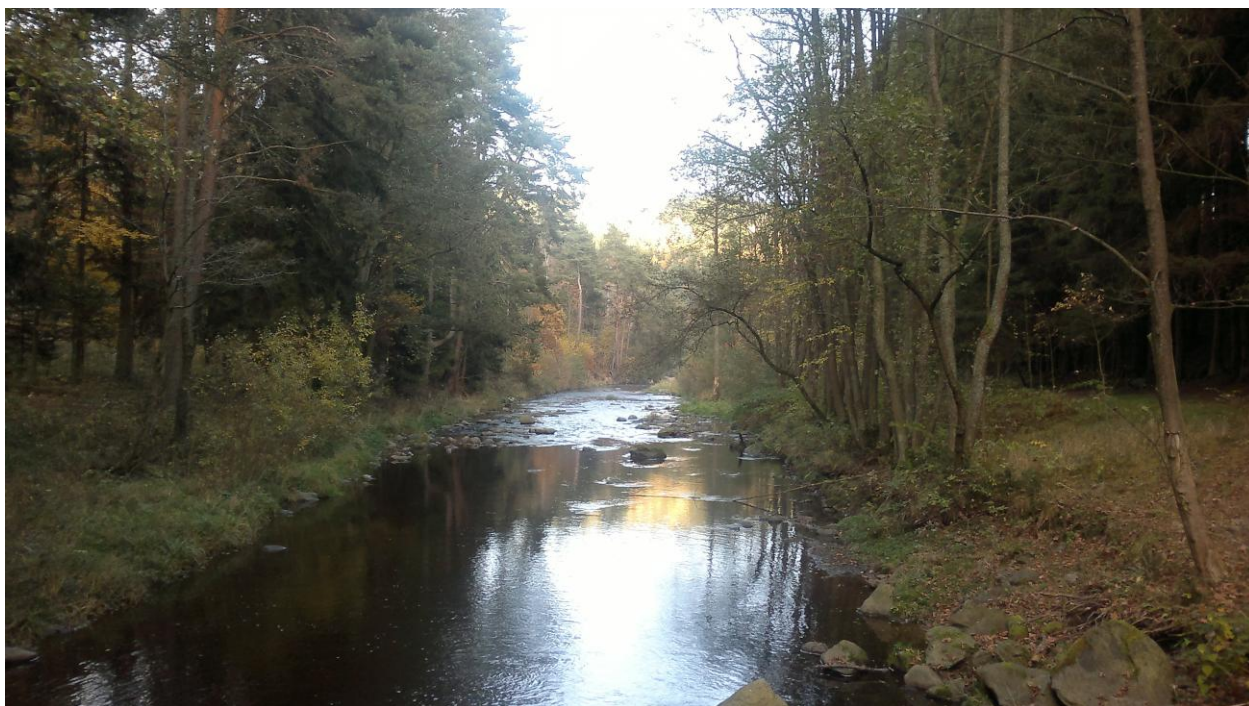
*Zdroj: Vlastní zpracování.*

Příloha 3. Roubenka, Oseky.



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

Příloha 4. Blanice.



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

Příloha 5. Myslivna Mlynařovice.



*Zdroj: Vlastní zpracování.*

Příloha 6. Volarská luka s výhledem na Jedlovou horu.



*Zdroj: Vlastní zpracování.*