

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: N6208 Ekonomika a Management

Studijní obor: Obchodní podnikání

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Podnikatelský koncept využití železniční tratě

193 pro cestovní ruch

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Roman Švec

Autor práce:

Bc. Jitka Vovsová

2013

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Fakulta ekonomická

Akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Jitka VOVSOVÁ**
Osobní číslo: **E110075**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání**
Název tématu: **Podnikatelský koncept využití železniční tratě 193 pro cestovní
ruch**
Zadávací katedra: **Katedra obchodu a cestovního ruchu**

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

Cíl práce:

Analýza stávající situace v oblasti využívání potenciálu železniční tratě 193. Návrh na další rozvoj aktivit služeb cestovního ruchu ve zkoumaném regionu. Návrh podnikatelského konceptu v souvislosti s vybranou železniční tratí.

Metodický postup:

1. Studium teoretických východisek
2. Situační analýza
3. Zpracování podnikatelského konceptu
4. Návrhy a opatření

Rámcová osnova:

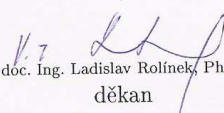
1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíle a metody. 4. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání. 5. Vlastní návrhy. 6. Závěr. 7. Seznam literatury.

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

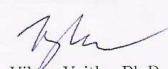
Eisler, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2005.
Fotr, J. *Podnikatelský záměr a investiční rozhodování*. Praha: Grada Publishing, 2005.
Goeldner, C. R., Ritchie, J. R. B. *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*. Hobojem: Wiley, 2009.
Horner, S., Swarbrooke, J. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: Grada Publishing, 2003.
Jakubíková, D. *Marketing v cestovním ruchu*. Praha: Grada Publishing, 2009.
Mírvald, S. *Geografie dopravy II., Silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000.
Raši, Š. *Marketing podniku cestovního ruchu*. Banská Bystrica: Univerzita Mateja Bela, 2003.
Zelený, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Roman Švec, Ph.D.**
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Datum zadání diplomové práce: **2. dubna 2012**
Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2013**


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

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
D.S.
Studentská 13 200
370 05 České Budějovice


Ing. Viktor Vojtko, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 2. dubna 2012

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Podnikatelský koncept využití železniční tratě 193 pro cestovní ruch“ vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury a informačních zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 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.....

Bc. Jitka Vovsová

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu diplomové práce panu Ing. Romanu Švecovi za odborné vedení, cenné rady, podněty, připomínky a trpělivost při vypracování této diplomové práce. Dále chci poděkovat panu Kosmatovi, pracovníku Českých drah, panu Petráškovi, starostovi města Netolic a pracovníci turistického informačního centra za ochotnu a poskytnutí všech potřebných informací.

Bc. Jitka Vovsová

Abstrakt

Předkládaná diplomová práce se zabývá problematikou železniční tratě 193. Hlavním cílem práce je formulovat na základě analýzy vybrané oblasti - Netolic, doporučení pro využití železniční tratě 193 nacházející se v této oblasti. K naplnění hlavního cíle bude využito dvou dílčích cílů. První dílčí cíl bude řešit problematiku zjištění stávající situace na této železniční trati a v jejím nejbližším okolí. Druhým dílčím cílem bude získání přehledu o účastnících cestovního ruchu navštěvující vybranou oblast. Na základě všech získaných dat bude vytvořena syntéza, ze které budou vycházet návrhy na využití železniční tratě. Důležitým přínosem této práce by mělo být nastínění možností, jak by se zrušená železniční trať v budoucnu mohla využít.

Klíčová slova: cestovní ruch, služby cestovního ruchu, železnice, analýza oblasti, podnikatelský koncept, Netolice

Abstract

This dissertation deals with the railway line 193. The main goal of this work is to formulate the analysis of the selected area – Netolic, recommendations for the use of railway lines 193 located in this area. To achieve the main goal will be used for the two sub-goals. The first sub-objective will address the findings of the current situation on the railway track and its surroundings. The second sub-objective will be to obtain an overview of the participating tourism visiting the selected area. On the basis of the data obtained will be created synthesis, which will be based on the proposals of the railway tracks. An important contribution of this work should be outlining options to be canceled rail line in the future could use.

Key words: tourism, tourism services, railway, analysis of the area, business concept, Netolice

OBSAH

1 ÚVOD, CÍLE PRÁCE	8
2 PŘEHLED ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY	10
2.1 Cestovní ruch	10
2.1.1 Trh cestovního ruchu	12
2.1.2 Ekonomický význam cestovního ruchu	13
2.2 Potřeby	15
2.3 Služby	17
2.4 Služby cestovního ruchu	18
2.4.1 Ubytovací služby	21
2.4.2 Stravovací služby	22
2.4.3 Dopravní služby	24
2.5 Železniční doprava.....	25
2.5.1 Železniční infrastruktura.....	26
2.5.2 Železniční vozový park a trakce	27
2.5.3 Železniční stanice, železniční zastávka.....	28
2.5.4 Bezpečnost drážní dopravy	29
2.5.5 Služby v železniční dopravě	29
2.5.6 Zvláštní vlaky.....	30
2.6 Podniky služeb cestovního ruchu.....	31
2.6.1 Subjekty věnující se železniční přepravě.....	32
2.7 Podnikatelský záměr	33
3 METODIKA	35
4 VYMEZENÍ ZKOUMANÉ OBLASTI.....	38
4.1 Charakteristika zkoumané oblasti	38
4.1.1 Vymezení oblasti	38
4.1.2 Dopravní dostupnost	41
4.1.3 Rozvoj cestovního ruchu v oblasti	42
4.2 Analýza situace na železniční trati 193.....	45
4.2.1 Železniční trať 193.....	46
4.2.2 Analýza konkurence.....	48
4.2.3 Analýza návazných služeb	49
4.3 Využití železnice pro CR v České republice a v některých evropských zemích	50
4.3.1 Česká republika.....	50
4.3.2 Slovensko.....	53

4.3.3 Rakousko.....	54
4.3.4 Německo	55
4.3.5 Polsko.....	55
4.3.6 Švýcarsko.....	55
5 VÝSLEDKY A JEJICH DISKUZE	57
5.1 Dotazníkové šetření	57
5.2 Řízené rozhovory	67
5.2.1 Turistické informační centrum Netolice	68
5.2.2 České dráhy.....	69
5.2.3 Město Netolice	70
5.3 Shrnutí zjištěných údajů.....	71
5.4 Diskuze	72
5.5 Podnikatelský koncept	77
5.5.1 Základní informace	77
5.5.2 Vize a cíle podniku	79
5.5.3 Umístění podnikatelského konceptu	79
5.5.4 Technické řešení projektu	80
5.5.5 Pracovníci	80
5.5.6 Nabízené služby	81
5.5.7 Analýza okolí podniku.....	83
5.5.8 Marketing.....	85
5.5.9 Ocenění majetku podniku	85
5.5.10 Finanční stránka podniku	86
5.5.11 Návrhy na využití železniční tratě	88
5.5.12 Shrnutí.....	97
6 ZÁVĚR.....	99
7 SUMMARY	101
8 SEZNAM ZDROJŮ	102
8.1 Literární zdroje.....	102
8.2 Elektronické zdroje	105
9 POUŽITÉ ZKRATKY	109
10 SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK, GRAFŮ A SCHÉMAT.....	110
11 SEZNAM PŘÍLOH.....	112

1 ÚVOD, CÍLE PRÁCE

Cestovní ruch je dynamicky se rozvíjejícím odvětvím s mnohými ekonomickými přínosy – má příznivý vliv na růst hrubého domácího produktu (HDP), pomáhá vytvářet nová pracovní místa a má výrazné multiplikační účinky. Z důvodu naplnění touhy po poznávání, rekreaci a splnění vlastních snů navštěvuje každoročně obrovské množství lidské populace jimi dosud nepoznaná místa, země a oblasti. Ve světovém měřítku se řadí cestovní ruch spolu s automobilovým průmyslem a obchodem s ropou ke třem největším vývozním odvětvím.

Jihočeský kraj představuje jednu z oblastí s největším potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu v České republice. Podle údajů zveřejněných agenturou CzechTourism se počtem ubytovaných návštěvníků řadí na 3. až 4. místo v České republice a lze odhadovat, že tito návštěvníci přinášejí podnikatelům působícím ve službách cestovního ruchu více než 6 mld. Kč každý rok. Lidé cestují tam, kde najdou odpočinek, zábavu, rozptýlení, kulturní a sportovní vyžití, upevnění svého zdraví a v poslední době stále více vyhledávaný nevšední zážitek. Účastníky cestovního ruchu tedy lákají rozmanité atraktivity cestovního ruchu, pro které navštěvují různé oblasti. Atraktivity jsou tedy důležité ve spojení s cestovním ruchem určité oblasti.

Oblast Netolic má veliký potenciál ve své zachovalé přírodě a nepoškozené krajině, ve svých četných historických památkách a kulturních atraktivitách. Město a místní podnikatelé se snaží stále více rozvíjet cestovní ruch a nabídnout širokou škálu různého vyžití. Usilují o získání nových účastníků cestovního ruchu a samozřejmě i o udržení si těch stávajících.

Diplomová práce se nazývá: „Podnikatelský koncept využití železniční tratě 193 pro cestovní ruch“. Hlavním smyslem této práce je tedy formulování doporučení pro využití železniční tratě nacházející se v oblasti Netolic. Měly by být navrženy aktivity, které by pomohly využít železniční trať k rozvoji cestovního ruchu. Nejdříve bude vytvořen literární přehled, kde budou objasněny základní pojmy potřebné v této práci. Následně bude definována metodika, ze které budou ostatní části práce vycházet. Dále bude prozkoumán trh, území, konkurence, návazné služby a potenciaální zákazníci. Na základě zanalyzovaných dat bude navržen podnikatelský koncept využívající atraktivit daného území pro rozvoj cestovního ruchu. V závěru

práce budou na základě zjištěných informací potvrzeny či vyvráceny stanovené hypotézy.

Důležitým přínosem této práce by mělo být nastínění možností, jak by se zrušená železniční trať v budoucnu mohla využít. Práce by mohla zapříčinit obnovení provozu na trati a oddálit tak definitivní zrušení a zchátrání trati z Netolic do Dívčic. Každá práce má také nějaké předpoklady, za jakých bude fungovat, a omezení, při nichž by navržené možnosti využití fungovat nemusely. K předpokladům můžeme přiřadit: fungující a neklesající návštěvnost jižních Čech, účastníci vlastníci dostatek finančních prostředků, které jsou ochotny vynaložit na cestovní ruch. Dalším předpokladem může být i fungující spolupráce města Netolic a dalších podniků ve zkoumané oblasti. Omezení mohou vycházet obecně ze samotného okolí trati, které neschvaluje obnovení, nebo ze zamítnutí přístupu na dopravní cestu a nepřidělení kapacity dopravní cesty.

Hlavním cílem této diplomové práce je na základě analýzy vybrané oblasti Netolic formulovat doporučení pro využití železniční tratě 193 nacházející se v této oblasti. K naplnění hlavního cíle bude využito dvou dílčích cílů. První dílčí cíl bude řešit problematiku zjištění stávající situace na této železniční trati a v jejím nejbližším okolí. Druhým dílčím cílem bude získání přehledu o účastnících cestovního ruchu navštěvující vybranou oblast.

2 PŘEHLED ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY

2.1 CESTOVNÍ RUCH

„Cestovní ruch, resp. cestování a aktivity s ním související, jsou spojené s životem člověka odnepaměti. S cestováním mají všichni zkušenosti a intuitivně tuší, co cestovní ruch znamená“ (Galvasová, Binek, Holeček a kol., 2008, str. 17). Za mezník pro definování cestovního ruchu je považována formulace švýcarských profesorů W. Hunziker a K. Krapfa, kteří v roce 1942 vydali dílo „Základy všeobecné nauky cestovního ruchu“. Cestovní ruch definují jako „souhrnné označení vztahů a jevů, vznikajících na základě cesty a pobytu místně cizích osob, pokud se pobytem nesleduje usídlení a pokud s ním není spojena žádná výtěžná činnost“ (Indrová a kol., 2009, str. 10). Tyto základní znaky cestovního ruchu se poté v různé podobě objevují i v definicích současné doby. Stejný názor na mezník ve vymezení cestovního ruchu mají také Palatková a Zichová (2011).

Za jednu z nejlépe vystihujících definic pojmu „cestovní ruch“ lze považovat definici Světové organizace cestovního ruchu (WTO), která charakterizuje cestovní ruch jako činnost lidí, spočívající v cestování a setrvání v místech mimo místa jejich obvyklého pobytu po dobu kratší jednoho uceleného roku za účelem využití volného času, obchodu a jinými účely (Čertík, 2001). Tímto vymezením se inspirovala řada autorů, např. Francová (2003), Galvasová, Binek, Holeček a kol. (2008), Indrová a kol. (2009).

Novacká (2010) uvádí, co si člověk představí v prvním okamžiku pod pojmem cestovní ruch: cestování, hory, lesy, moře, galerie, festivaly, kongresy, zážitky, lidé a jejich kultury, informace, personál v ubytovacích, stravovacích, dopravních, zábavních, sportovních nebo průvodcovských službách. Už první myšlenková asociace ve vztahu k pojmu cestovní ruch naznačuje, že cestovní ruch vytváří podmínky na individuální i organizované cestování doma i v zahraničí. Ve všech případech účastník cestovního ruchu může využívat široké spektrum služeb, které vnímá jako nástroj uspokojení svých potřeb.

Jakubíková (2009) doplňuje, že pro vymezení cestovního ruchu se často používají i jiné pojmy, např. zotavení, rekreace, turistika, případně další, které však nejsou synonymem

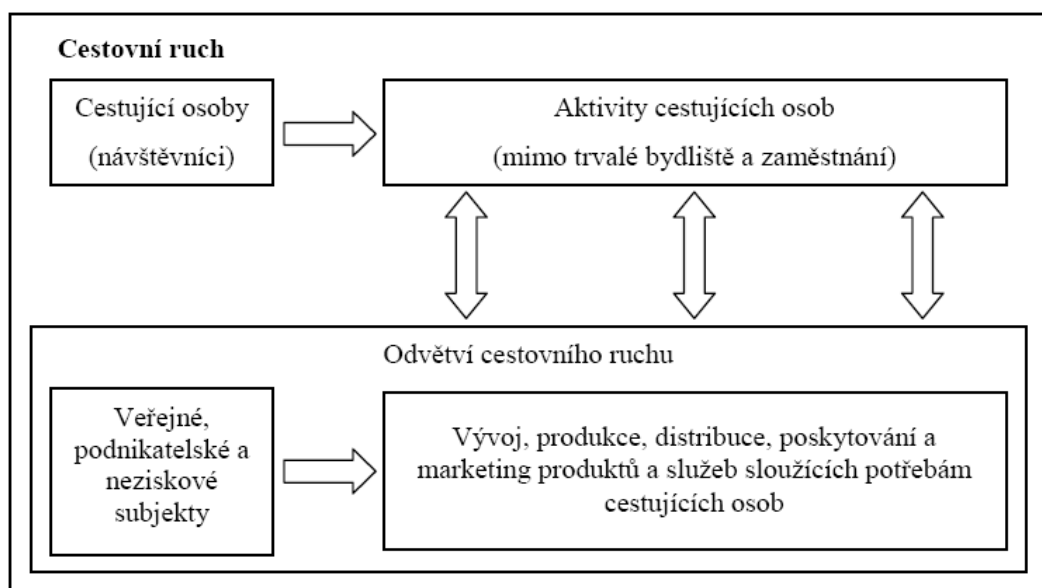
pojmu cestovní ruch ani v případě, že jsou vykonávány ve volném čase a mimo místo trvalého bydliště. Zotavení představuje všechny činnosti spojené s odstraněním únavy člověka (zdravý spánek, zdravá výživa) a všechny činnosti vykonávané ve volném čase, které jsou spojeny se změnou každodenního stereotypu (práce na zahrádce, údržba domu apod.). Rekreace (např. cvičení pro tělesnou kondici, golf, lov zvěře, tanec aj.) je jedním ze základních druhů cestovního ruchu, turistika je součástí a aktivitou sportovního cestovního ruchu (např. pěší turistika, cykloturistika, vodní turistika).

Základní rysy cestovního ruchu definuje Indrová a kol. (2009) takto:

- dočasnost změny místa stálého bydliště a dočasnost pobytu mimo něj,
- nevýdělečný charakter cesty a pobytu (obvykle realizovány ve volném čase),
- vztahy mezi lidmi, které cestovní ruch vyvolává.

Na cestovní ruch lze mimo výše uvedené definice nahlížet jako na hospodářské odvětví, které se někdy označuje jako průmysl cestovního ruchu nebo také odvětví cestovního ruchu. Nejedná se o průmysl v běžném slova smyslu, ale o souhrn specifických služeb, procesů a produktů spjatých s aktivitami cestujících osob. Odvětví můžeme vymezit jako souhrn veřejných a soukromých subjektů a organizací, které se podílejí na vývoji, produkci, distribuci, poskytování a marketingu produktů a služeb sloužících potřebám cestujících (Galvasová, Binek, Holeček a kol., 2008).

Obrázek č. 1: Struktura vztahů v cestovním ruchu



Zdroj: Galvasová, Binek, Holeček a kol., 2008, str. 18

Pro rozvoj cestovního ruchu je nutné uskutečnit tři základní podmínky: zaručit svobodu pohybu a bezpečnost v turistickém cíli – destinaci, vytvořit dostatečný fond volného času (pětidenní pracovní týden, dovolená v rozsahu týdnů) a zajistit přiměřené disponibilní prostředky u obyvatelstva (tedy prostředky, jež zbývají po uspokojení běžných potřeb, jako je bydlení, stravování, ošacení atd.) (Petrů, Királ'ová, Indrová a kol., 2008). Francová (2003) ještě dodává, že cestovní ruch může ve společnosti plnit různé funkce – ekonomickou, rekreačně-zdravotní, kulturně-poznávací, informačně-výchovnou a kontaktní funkci.

2.1.1 Trh cestovního ruchu

Trh lze obecně definovat jako místo, kde se setkává prodávající (nabídka) a kupující (poptávka). Lze ho vymezit z hlediska produktu, zákazníků, geografické polohy a časového období (Zamazalová, 2010). Kotler a kol. (2007) uvádí, že velikost trhu závisí na počtu kupujících, kteří mohou existovat vzhledem k určité nabídce trhu, a že by potenciální kupující měli mít tři základní charakteristiky: zájem, příjem a přístup.

Trh cestovního ruchu se dle Heskové a kol. (2006) velmi dynamicky mění a působí na něj řada objektivních i subjektivních faktorů. Jedná se například o politické a společenské změny, právní úpravy, technologický pokrok apod. Trh cestovního ruchu se skládá z nabídky a poptávky po službách cestovního ruchu, turistických atraktivit, věcné struktury nabídky, reálných příjmů obyvatelstva, materiálně-technické základny cestovního ruchu a infrastruktury jako dodatek materiálně-technické základny (Petrů, 2007). Ryglová (2005) doplňuje hlavní specifické rysy trhu cestovního ruchu: podnikání v cestovním ruchu není záležitostí jednoho roku, rozvoj je podmíněn politicko-správními podmínkami, produkt cestovního ruchu nelze vyrábět na sklad, vysoká závislost na přírodních a historických atraktivitách, výrazná sezónnost, místní a časová vázanost tvorby, realizace a spotřeby služeb, vysoký podíl lidské práce, těsný vztah nabídky a poptávky a mezinárodní charakter.

Hesková a kol. (2006) zmiňují, že na trhu cestovního ruchu působí řada kolektivně působících organizací: prodejci zájezdů, cestovní kanceláře, dopravní společnosti,

stravovací zařízení, komerční ubytovací zařízení, návštěvnické atraktivita a zábavní parky.

2.1.2 Ekonomický význam cestovního ruchu

Cestovní ruch je součástí vyspělé světové ekonomiky, podstatnou součástí životního stylu pro stále více lidí a tvoří důležitou oblast národního hospodářství.

O cestovním ruchu se ví, že má důležité ekonomické přínosy. Podílí se na růstu HDP země, pomáhá vytvářet pracovní místa, umožňuje zvýšení příjmů domácností, má výrazné multiplikační efekty. Na druhé straně má zřejmý sezónní charakter a znamená zátěž pro životní prostředí (Jakubíková, 2009). S tímto tvrzením souhlasí i Foret, Foretová (2001) a doplňují, že cestovní ruch podporuje investiční aktivity a přispívá k vyrovnaní platební bilance. Objem tržeb se řadí ve světě na třetí místo za petrochemický a automobilový průmysl a rovněž rozsahem zaměstnanosti a tvorbou kvalitních pracovních příležitostí patří mezi nejvýznamnější ekonomická odvětví (Svatoš a kol., 2009). Následující tabulka č. 1 ukazuje, jak se cestovní ruch podílí na hrubém domácím produktu České republiky mezi roky 2003 a 2011.

Tabulka č. 1: Podíl cestovního ruchu na hrubém domácím produktu v České republice v letech 2003 - 2011

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Podíl CR na HDP (v %)	3,5	3,6	3,3	3,1	2,9	2,8	2,9	2,7	2,7

Zdroj: Český statistický úřad, 2012

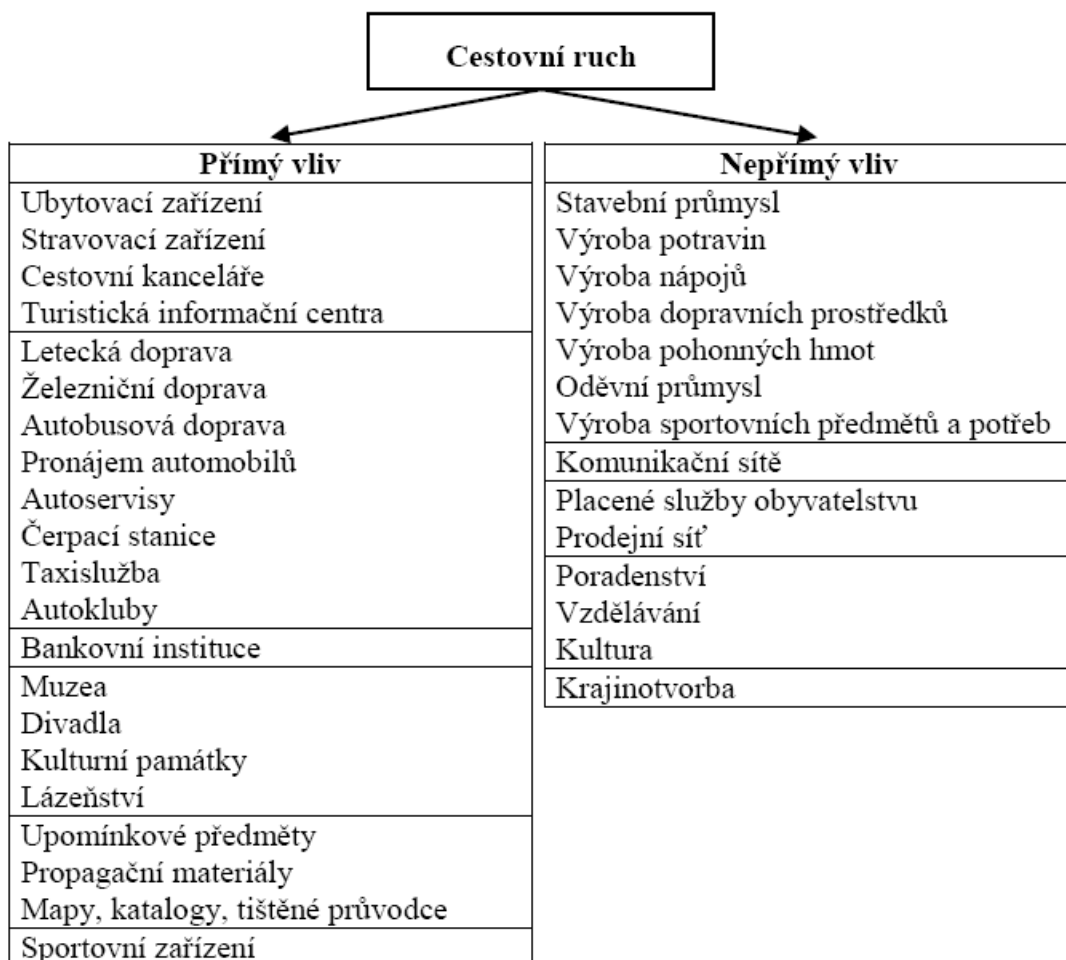
Česká centrála cestovního ruchu (CzechTourism) shrnuje vliv cestovního ruchu do několika bodů:

- zaměstnanost,
- podpora rozvoje malého a středního podnikání,
- příjem do státního rozpočtu,
- tvorba nových pracovních příležitostí,

- koloběh finančních prostředků,
- stimulování investic do místní infrastruktury,
- záchrana kulturních, uměleckých a historických památek,
- zvýšení všeobecné vzdělanosti úrovně a životního standardu obyvatelstva.

Níže je zobrazeno, jak cestovní ruch přímo i nepřímo ovlivňuje různé ekonomické činnosti.

Obrázek č. 2: Cestovní ruch a jeho vazby na odvětví ekonomické činnosti



Zdroj: Vystoupil, Šauer, Holešinská a kol., 2006, str. 73

Po shrnutí hlavních ekonomických přínosů cestovního ruchu Galvasová, Binek, Holeček a kol. (2008) uvádí následující oblasti pozitivního působení:

- ve zlepšení platební bilance státu prostřednictvím příjezdového cestovního ruchu (tzn. neviditelný export),

- skrze daně a poplatky, které zvyšují příjmy do místních i státního rozpočtu,
- v oblasti podpory rozvoje malého a středního podnikání,
- ve zvyšování zaměstnanosti,
- v oblasti stimulování investic do místní infrastruktury (vodovody, kanalizace, elektrifikace, telekomunikace, silniční a železniční síť, letiště) apod.,
- v oblasti rozvoje služeb, které může využívat i místní obyvatelstvo.

2.2 POTŘEBY

Jak již bylo zmíněno v předešlém textu, účastník cestovního ruchu může využívat široké spektrum služeb, které vnímá jako nástroj uspokojení svých potřeb. S tímto koresponduje i stanovisko autora Orišky (2010), který ve své knize již na začátku první kapitoly píše následující: „Účastí na cestovním ruchu dochází k uspokojování různých potřeb.“ Proto je nutné objasnit, co pojem potřeby znamená, jak se dělí a jak lze potřeby uspokojovat. Petřů (2007) pokládá potřebu za sociálně-ekonomickou kategorii navenek se projevující jako nedostatek něčeho, co člověk vědomě vnímá. Jedinec se obvykle snaží tento nedostatek snižovat nějakou činností, která je zpravidla motivována nějakým cílem.

Základní členění potřeb:

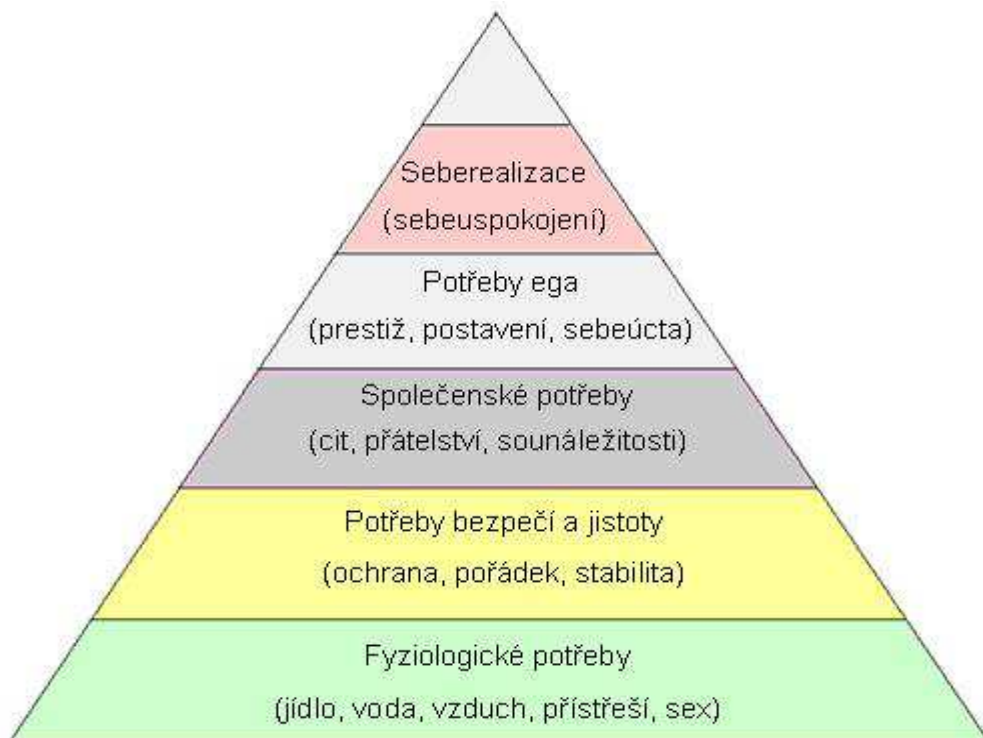
- biologické potřeby – souvisejí s existencí člověka jako přírodní bytosti – potřeba výživy,
- společenské potřeby – souvisejí s existencí člověka jako společenské bytosti – potřeby v oblasti vzdělání, kultury, rekreace, zábavy apod. (Petřů, 2007).

Malá (1999, str. 61) uvádí, že *„člověk nepociťuje okamžitě potřebu po cestovním ruchu jako takovém, nýbrž pociťuje řadu zcela konkrétních potřeb biologického i společenského charakteru (odpočinek, změna místa, klid, seberealizace apod.).“* Jedná se o potřeby, které se vyskytují a mohou být uspokojovány nezávisle na cestovním ruchu. Cestovní ruch vystupuje však jako jedna z cest, jeden ze způsobů jejich uspokojení. *„V cestovním ruchu se jedná o primární – cílové potřeby (např. potřeba odpočinku, zábavy, společenské komunikace aj.) a potřeby sekundární – zprostředkující, které podmiňují efektivní uspokojování cílových potřeb (např. potřeba*

výživy, přenocování, potřeba přepravit se do rekreačního prostoru“ (Orieška, 2010, str. 7).

Dle Ryglové, Buriana a Vajčnerové (2011) se v hierarchii potřeb člověka cestovní ruch krok za krokem přenesl z oblasti potřeb luxusních a zbytných do oblasti potřeb běžných, které jsou nedílnou složkou jeho spokojeného života. Pro potřeby této práce byla vybrána jedna z nejznámějších teorií potřeb – Maslowova teorie. „Tato teorie je založena na představě univerzální hierarchie lidských potřeb seřazených podle důležitosti do pěti úrovní. Teorie předpokládá, že jedinci usilují o uspokojení potřeb na spodní úrovni předtím, než se objeví potřeby na úrovni vyšší“ (Palatková, Zichová, 2011, str. 39).

Obrázek č. 3: Maslowova hierarchie potřeb



Zdroj: Schiffman, Kanuk, 2004, str. 111

Potřeby nemusejí být uspokojeny jen prostřednictvím cestovního ruchu, ale i jiným způsobem. Avšak cestovní ruch dokáže potřeby uspokojit v určitém svazku, tedy komplexně, a to často na kvalitativně vyšší úrovni (vzhledem ke změně obvyklého prostředí, eliminaci rušivých faktorů apod.) (Orieška, 2010). Při uspokojování potřeb dochází k neustále integraci, spojování i kombinování těchto potřeb, z nichž některé

se stávají dominantní a mají z hlediska účasti na cestovním ruchu motivační charakter (Malá, 1999).

Orieška (2010) dále uvádí, že potřeby účastníků cestovního ruchu mohou být uspokojovány pomocí:

- volných statků – přírodní statky nacházející se v rekreačním prostoru (sluneční svit, čistý vzduch, mořská voda atd.),
- služeb – podstatou služeb je činnost a její hodnota se od výrobku liší svou nemateriálností,
- zboží – výrobek určený na prodej (jídlo, nápoje, upomínkové předměty, suvenýry, turistické mapy atd.),
- veřejných statků – statek určený pro kolektivní spotřebu (městské prostory, kulturní krajina).

2.3 SLUŽBY

Jak již bylo v práci uvedeno, potřeby se uspokojují pomocí volných a veřejných statků, zboží a služeb. Kotler (2007) spolu s Jakubíkovou (2009) definují shodně službu jako činnost, kterou může jedna strana nabídnout straně druhé, je zcela nehmatatelná a nevytváří žádné nabyté vlastnictví.

Dále Jakubíková (2009) uvádí, že služby mají zpravidla hmotné a nehmotné aspekty:

- hmotné aspekty služeb – restaurace, hotely, dopravní prostředky,
- nehmotné aspekty služeb – zábava, přátelská obsluha, atmosféra, dostupnost, zážitky.

Payne (1996) dále doplňuje prvek nehmatatelnosti o nutnost určité interakce se zákazníkem nebo s jeho majetkem. Výsledkem služby není přenos vlastnictví. Služba může vést ke změně podmínek a její produkce může či nemusí být těsně spojena s fyzickým produktem.

Jednotlivé kategorie služeb Kotler (2007) charakterizuje jako:

1. výhradně hmotné zboží (např. drogerie, potraviny),
2. hmotný produkt spolu se službou. Zboží je nabízeno spolu se službou. Jedná se o technologicky vyspělé produkty (automobily, počítače),
3. hybrid. Nabídka se skládá ze dvou stejných částí zboží a služby (např. restaurace je oblíbená díky své kuchyni i prvotřídním službám),
4. hlavní služba spolu s malým podílem zboží (např. letecké služby). Letadlem se létá za účelem přemístění se, přesto se může stát, že obdržíme i něco hmotného – občerstvení,
5. čistá služba a nabídka se skládá pouze ze služby (např. hlídání dětí, kadeřník).

Masnikosová, Kuzmin (2007), Jakubíková (2009), Zamazalová a kol. (2010) i Oriška (2010) se shodují na specifických vlastnostech, kterými se služby odlišují od výrobních produktů. Službám přisuzují tyto čtyři vlastnosti: nehmotnost, proměnlivost (variabilita), nedělitelnost a pomíjivost. Jakubíková (2009) doplňuje předešlé čtyři vlastnosti o další pátou vlastnost: absence vlastnictví.

Nejjednodušším způsobem dle Payna (1996, str. 18) pro definování služeb je vylučovací metoda: „*Služby jsou ta část ekonomiky, která zbude po odečtení zemědělství, výroby a těžby.*“ Jinak lze služby jednoduše vymezit jejich vyjmenováním. Mezi služby lze dle autora zatřídit oblasti činností jako např. nemovitosti, zdravotnictví a také oblast cestovního ruchu, kde uvádí např. bankovníctví, pojišťovnictví, obchodní služby, rekreační a ubytovací služby, informační služby apod.

2.4 SLUŽBY CESTOVNÍHO RUCHU

Služby cestovního ruchu dle Gúčika a kol. (2004) jsou heterogenní soubor užitečných efektů, které uspokojují potřeby návštěvníků. Oriška (2010) doplňuje, že účastí na cestovním ruchu dochází k uspokojování různých potřeb souvisejících s cestováním a pobytem mimo místo trvalého bydliště, obvykle ve volném čase, za účelem získání komplexního zážitku podmíněného odpočinkem, poznáním, společenskými kontakty, zdravím, rozptýlením a zábavou, kulturním nebo sportovním vyžitím.

Služby poskytované v cestovním ruchu mají určité znaky. Jsou to jednak obecné znaky služeb, které se vztahují i na služby v cestovním ruchu, a jednak speciální znaky, charakteristické pouze pro služby cestovního ruchu (Orieška, 2010). Totožné speciální znaky služeb uvádí také Hesková a kol. (2006).

Tabulka č. 2: Znaky služeb

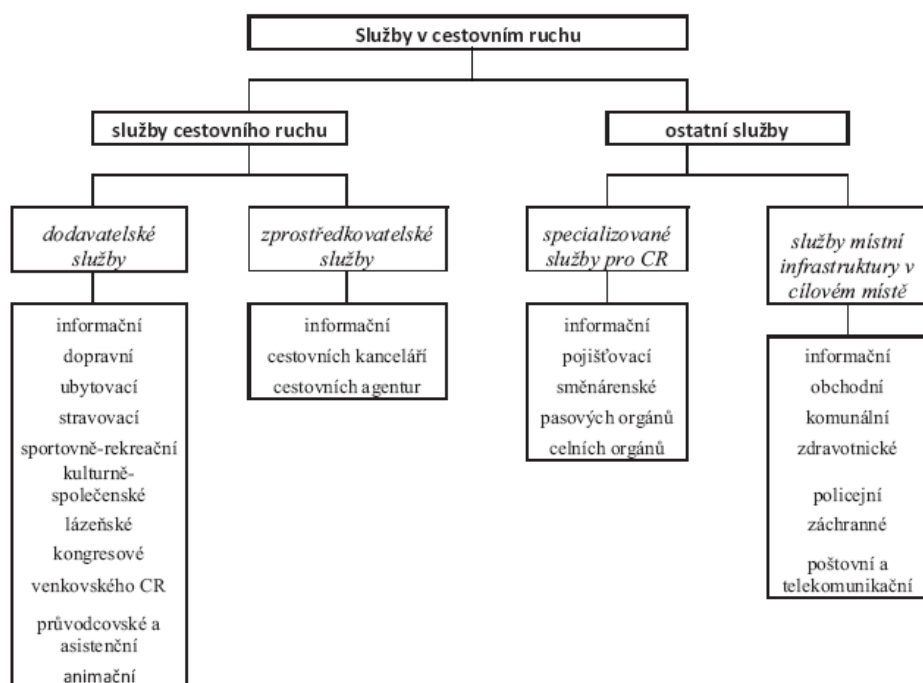
Znaky služeb	
Obecné znaky služeb (včetně služeb v cestovním ruchu)	Speciální znaky služeb (pouze u služeb cestovního ruchu)
<ul style="list-style-type: none"> • Nemateriální charakter služeb • Vysoká spotřeba živé práce při poskytování služeb • Začlenění vnějšího faktoru do procesu poskytování služeb • Soulad poskytování služeb s jejich spotřebou • Pomíjivost služeb 	<ul style="list-style-type: none"> • Časová a místní vázanost služeb na primární nabídku cestovního ruchu • Komplexnost a komplementárnost služeb • Zastupitelnost služeb • Mnohooborový charakter služeb • Nezbytnost zprostředkování služeb • Dynamika a sezónnost poptávky po službách • Nezbytnost poskytování informací o službách a jejich kvalitě • Neanonymita spotřebitele služby

Zdroj: Orieška, 2010, str. 9

Francová (2003) poukazuje na to, že mezi obecné charakteristiky služeb cestovního ruchu náleží také opačná distribuce (klient si službu sám vyžádá) a podmíněnost nákladů (u služeb vytvořených na zadání klienta nelze dopředu znát skutečnou výši nákladů, ty jsou známy až po zakalkulování všech cen služeb). Dle Ryglové, Buriana, Vajčnerové (2011) se objevují další specifické vlastnosti služeb cestovního ruchu: krátká expozice (její nabídce je vyhrazen limitovaný čas), velký význam ústní reklamy, význam image nabídky, závislost na dodavatelích, význam psychologických faktorů, reprodukovatelnost inovací (lze je jen těžce chránit patentem a snadno kopírovat), časování (je nutné je nabízet dlouho před jejich využitím – first minute).

Hesková a kol. (2006) dále doplňují, že služby v cestovním ruchu lze diferencovat v závislosti na heterogenosti na služby cestovního ruchu, které výlučně nebo převážně uspokojují potřeby účastníků cestovního ruchu a produkuje je podniky cestovního ruchu, a na ostatní služby, které produkuje podniky s polyfunkčním charakterem, tj. část jejich produkce spotřebovávají účastníci cestovního ruchu, v rozhodující míře však uspokojují potřeby místního obyvatelstva. Názor Heskové a kol. (2006) rozšiřuje tvrzení Gúčika a kol. (2004), že služby cestovního ruchu mají průřezový charakter, tzn. produkuje nejen podniky cestovního ruchu, ale i další subjekty soukromého a veřejného sektoru.

Schéma č. 1: Struktura služeb v cestovním ruchu



Zdroj: Hesková a kol., 2006, str. 106

Další pohled na členění služeb cestovního ruchu lze nalézt u Francové (2003), Novacké a kol. (2010) i Orišky (2010) a to členění na:

1. *základní služby cestovního ruchu* - určeny k poskytování základních služeb cestovního ruchu – dopravní, ubytovací a stravovací služby,
2. *doplňkové služby cestovního ruchu* - tvoří zařízení, která napomáhají a zlepšují možnosti využívat všechny funkce rekreačního prostoru, přispívají k lepšímu uspokojování potřeb, ke zlepšení ekonomických výsledků provozu zařízení ve středisku a k ochraně přírodního prostředí – sportovně-rekreační,

společensko-kulturní, obchodní, lázeňsko-léčebné, směnářské, komunální, zprostředkovatelské a horské služby.

Základní služby uspokojují nejčastěji primární potřeby účastníků cestovního ruchu. Tyto služby umožňují přemístění účastníků cestovního ruchu z míst jejich trvalého bydliště do cílových míst a zpět (dopravní služby) a pobyt v cílovém místě (stravovací a ubytovací služby) (Francová, 2003). Doplnkové služby cestovního ruchu uspokojují ne primární, ale sekundární potřeby účastníků, kteří svou potřebu uspokojí pomocí sportovně - rekreačních, společensko – kulturních nebo lázeňsko – léčebných služeb (Novacká a kol., 2010).

Ve službách cestovního ruchu vystupuje na straně poptávky i na straně nabídky člověk. Během spotřeby služeb je na straně poptávky zákazník, klient, který pochází z rozdílného kulturního prostředí a má rozdílné zvyklosti. Na straně nabídky vystupuje podnik, který poskytuje základní nebo doplnkové služby cestovního ruchu (Novacká a kol., 2010). V podniku cestovního ruchu jsou služby poskytovány lidmi - pracovníky. Királ'ová (2003) uvádí, že pracovníci v cestovním ruchu jsou téměř neustále ve styku s účastníky cestovního ruchu a proto je nutné výběru zaměstnanců věnovat velkou pozornost nejen z hlediska jejich zručnosti, ale také schopnosti komunikace s lidmi, asertivního chování, jazykových znalostí a motivace pracovat v cestovním ruchu. Hesková a kol. (2006) doplňují, že z důvodu nehmotnosti služby se stává zaměstnanec součástí nabízené služby. Pro úspěšnou realizaci je tedy rozhodující jak kvalita služby, tak styl chování pracovníků. Dále zmiňuje, že mnohdy je chování pracovníků významnější než kvalita služby samotné.

Dále se již budeme zabývat jen základními službami cestovního ruchu, protože ty jsou pro tuto práci nejdůležitější. U dopravních služeb se zaměříme na železniční dopravu.

2.4.1 Ubytovací služby

Většina autorů se shoduje, že ubytovací služby tvoří základní předpoklad pro rozvoj cestovního ruchu.

Orieška (2010) konstatuje, že posláním ubytovacích služeb je umožnění přenocování nebo přechodného ubytování účastníkům cestovního ruchu mimo místo trvalého

bydliště, včetně uspokojení dalších potřeb, které s přenocováním nebo přechodným ubytováním souvisejí, tedy především potřeby stravování. Čertík (2001) doplňuje, že služby související s ubytováním se často shrnují pod název hotelové služby. Jsou to aktivity, které host v ubytovacím zařízení požaduje a jsou obvykle i v místě jeho trvalého bydliště (čištění oděvů, žehlení). Ubytovací zařízení může zabezpečit i aktivity spojené s využitím volného času (sportovní, společenské, kulturní) a aktivity spojené s jeho profesí (fax, připojení na internet, sekretářský servis). Dle Novacké a kol. (2010) jsou ubytovací služby nevyhnutelným základním prvkem rozvoje cestovního ruchu a realizace služeb cestovního ruchu. V teoretickém pojetí služeb cestovního ruchu mají postavení základní služby. V praktickém pojetí jsou také vnímány jako základní a nezastupitelné v produktu cestovního ruchu a v balíčkovém produktu (v zájezdu).

Ubytovací služby bývají v mnoha případech spojeny se stravovacími službami a s dalšími doplňkovými službami (poskytování informací, možnosti kulturního a sportovního vyžití, kadeřník, čistírna aj.), které mohou být placené či neplacené a jejichž rozsah a množství se odvíjí od kategorie ubytovacího zařízení (Beránek, 2004).

Ubytovací služby se poskytují v ubytovacích zařízeních. Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 501/2006 Sb. (po novelizaci č. 20/2011 Sb.) o obecných požadavcích na využití území je obecným právním předpisem, který upravuje povinnosti provozovatelů ubytovacích zařízení a dále formuluje základní terminologické vymezení ubytovacích zařízení. Podle této vyhlášky se ubytovací zařízení člení do 4 kategorií: hotel, motel, penzion a ostatní ubytovací zařízení.

2.4.2 Stravovací služby

Tak jako ubytovací služby patří i stravovací služby do základních služeb cestovního ruchu. Stravovací služby uspokojují základní lidské potřeby a spokojenost s těmito službami může zásadně ovlivnit celkovou spokojenost účastníka cestovního ruchu. Do jaké míry bude zákazník spokojen dle kolektivu autorů (Management Consulting Group, 2008), ovlivňují tři základní prvky: subjekt (obsluha a jejich chování), objekt (pokrm, nápoje a poskytované služby) a prostory (umístění, interiér, výzdoba, zařízení).

Stravovací služby podle Francové (2003) uspokojují potřeby výživy účastníků cestovního ruchu během přepravy a pobytu. Jsou zajišťovány subjekty provozujícími společné stravování, tj. hostinskou činnost, a dalšími subjekty poskytujícími stravovací služby v omezené míře. Oriška (2010) doplňuje, že také poskytování stravovacích služeb je podmínkou rozvoje cestovního ruchu, neboť umožňuje uspokojování základních prvků výživy účastníků cestovního ruchu.

Malá (2002) uvádí, že existují dvě formy zajištění stravování – individuální a společné. Individuální stravování spočívá v přípravě pokrmů a nápojů, jež si realizují účastníci cestovního ruchu sami ve zvoleném čase a prostoru, s vynaložením sil a prostředků, které odpovídají jejich okamžitým možnostem a potřebám. Společné stravování je realizováno jako veřejné – restaurační nebo jako účelové – uzavřené (tzn. stravování specificky vymezených skupin osob nemající nic společného s cestovním ruchem). Pro veřejné stravování je charakteristické, že klientela není předem známa, zákazník hradí plnou cenu produktu a nabídka sortimentu je poměrně široká.

Beránek (2004) zdůrazňuje, že stravovací službou je výroba, příprava a rozvoz pokrmů za účelem jejich podávání v rámci provozování hostinské živnosti, ve školní jídelně, menze, atd. Pokrmem se rozumí potravina (včetně nápoje) kuchyňsky upravená studenou nebo teplou cestou nebo ošetřená tak, aby mohla být přímo nebo po ohřevu podána ke konzumaci v rámci stravovací služby.

Restaurační stravování je poskytované jako služba a tato služba zajišťuje uspokojení širšího spektra potřeb zákazníků pomocí svých tří funkcí:

1. *funkce základní* – *stravovací* spočívá v zajištění výživy podáváním hlavních jídel během dne,
2. *funkce doplňková* představuje možnost občerstvení mezi hlavními jídly a nabídku nápojů,
3. *funkce společensko-zábavní* vytváří podmínky pro uspokojení potřeby společenské komunikace, setkávání, zábavy, her a pobavení v zařízeních restauračního stravování (Indrová, 2009).

2.4.3 Dopravní služby

Doprava je nedílnou součástí dějin lidstva od jejich samotného počátku. Ve všech etapách vývoje lidské společnosti patřila k základním potřebám, neboť jednotlivé oblasti světa mají rozdílný potenciál. Znamená to, že lidé nenacházejí ve svém nejbližším okolí vše, co potřebují ke svému životu. Jsou tak nuceni přemísťovat hmotné statky a sami sebe. Doprava je tedy výsledkem cílevědomé činnosti obyvatel naší planety (Mirvald, 2000). Toušek (2009) na obecné úrovni dopravu formuluje jako činnost spojenou s přesouváním různého množství osob a hmotných statků v časových a prostorových souvislostech při využití různých dopravních cest. V užším smyslu se pak jedná o proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě.

Dopravní služby se z pohledu cestovního ruchu řadí společně s ubytovacími a stravovacími službami mezi základní služby cestovního ruchu a umožňují přepravu účastníka cestovního ruchu z místa trvalého bydliště do cílového místa a zpět a pohyb v cílovém místě (Orieška, 2010). Goeldner a Ritchie (2009) označují dopravu jako nedílnou součást cestovního ruchu. Rozvoj všech druhů dopravy potom závisí na výběru odpovídajícího způsobu dopravy ze strany účastníků cestovního ruchu. Vztah dopravy a cestovního ruchu je dle Francové (2003) oboustranným vztahem, protože rozvoj jednotlivých forem a druhů cestovního ruchu vyvolává vznik nových forem dopravy, rekonstrukci existující a výstavbu nové dopravní sítě, výrobu dopravních prostředků s přihlédnutím k požadavkům účastníků cestovního ruchu. Vývoj jednotlivých forem cestovního ruchu tedy automaticky oživuje i rozvoj dopravních služeb (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008). Pokud doprava uspokojuje potřeby účastníků cestovního ruchu, označuje se jako rekreační doprava (Francová, 2003).

V cestovním ruchu má významné místo nejen veřejná osobní doprava, ale i individuální doprava, uskutečňovaná osobními dopravními prostředky. Veřejná doprava je doprava provozovaná za předem určených a vyhlášených přepravních a tarifních podmínek a přístupná každému zájemci (Orieška, 2010). Indrová a kol. (2009) doplňují, že na kvalitě dopravních služeb do značné míry závisí spokojenost účastníka cestovního ruchu a splnění jeho představ, přání a vlastních cílů v místě cestovního ruchu. Dopravní infrastruktura má pro rozvoj cestovního ruchu zásadní význam. „*Postavení dopravy v rámci cestovního ruchu je však ve skutečnosti*

o něco komplikovanější, neboť doprava může představovat i samotný cíl, respektive hlavní náplň cestovního ruchu“ (Galvasová, Binek, Holeček a kol., 2008, str. 113).

Základní složky dopravy definuje Šíp (1997) i Brinke (1999) shodně: základními složkami dopravy jsou dopravní prostředky (automobily, vlaky, lodě, letadla), dopravní cesty (silnice, železnice, námořní linky), dopravní infrastruktura (nádraží, benzinová čerpadla, letiště, přístavy). Tyto složky ve vztahu s prostředím, kde se realizuje doprava, určují druhy dopravy.

Dopravní služby dle Jakubíkové (2009) zahrnují služby:

- letecké dopravy,
- železniční dopravy,
- silniční dopravy,
- námořní a říční dopravy,
- vertikální dopravy (lanovky a vleky),
- dopravy v terénu (chůze, koně, osli, velbloudi aj.),
- v poslední době i kosmické dopravy.

Francová (2003) dále klasifikuje dopravu podle následujících hledisek:

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| 1. z teritoriálního hlediska | 3. z hlediska doby |
| ▪ vnitrostátní, | ▪ celoroční, |
| ▪ mezinárodní, | ▪ sezónní, |
| 2. z hlediska periodicity | 4. z hlediska placení |
| ▪ pravidelná (linková), | ▪ placená, |
| ▪ nepravidelná, | ▪ neplacená. |

V návaznosti na téma diplomové práce si dále přiblížíme pouze dopravu železniční.

2.5 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční doprava patří ke kolejovým druhům dopravy. Hlavní přednosti železniční přepravy jsou v hromadnosti, plynulosti, relativní bezpečnosti a nižší zátěži pro životní prostředí (nižší znečištění, hlukové zatížení a také zábor půdy). Další výhodou je její nízká závislost na přírodních jevech a na ročním období a relativní nezávislost na fosilních palivech (zejména ropě). Naopak jako nevýhoda se jeví cena – železniční doprava je dražší než autobusová doprava (Rygllová, Burian, Vajčnerová, 2011).

Zurynek, Zelený, Mervart (2008) vidí největší nevýhodu železniční dopravy v omezené dostupnosti. Další nevýhody souvisí se stavem železniční infrastruktury obecně – zastaralost různých prvků infrastruktury, obecné vlastnosti či nekompatibilitu s okolím. Šíp (1997) uvádí, že vysoké náklady na výstavbu, provoz, údržbu a na vozový park výrazně ovlivňují hustotu železniční sítě, která je podstatně menší než silniční. V současné době délka železniční sítě neroste, naopak klesá. V cestovním ruchu je železnice využívána až po automobilové a letecké dopravě (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008). Mirvald (2000) doplňuje, že v přepravě osob mají železnice perspektivu jako součást integrovaných dopravních systémů měst, v zajišťování veřejné dopravy v regionech jako páteřní síť a v dopravě dálkové, kde již na střední vzdálenosti konkurují vysokorychlostní železnice nejen silniční, ale i letecké dopravě.

Základním kritériem pro členění železniční dopravy se uvádí charakter přepravovaného substrátu, kdy podle tohoto kritéria členíme železniční dopravu na nákladní a osobní (Čertík a kol., 2001). Osobní doprava se člení na pravidelnou dopravu (pro veřejnost a turisty), dopravu rekreačními vlaky a dopravu zvláštními mimořádnými vlaky (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008). Tato doprava se využívá především v případě mimořádně důležitých celostátních nebo mezinárodních akcí, které jsou cílem hromadné účasti. Z toho vyplývá, že využití železniční dopravy nespočívá jen v transferu mezi bydlištěm a cílovou destinací nebo turistickými atraktivitami, ale i v turistické přitažlivosti samotné železniční dopravy (Čertík a kol., 2001).

2.5.1 Železniční infrastruktura

Podle zákona č. 266/ 1994 o drahách, ve znění pozdějších předpisů, můžeme jako dráhu označit „cestu určenou k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.“ Podle tohoto zákona lze na dráze „provozovat drážní vozidlo, které se svojí konstrukcí a technickým stavem shoduje s požadavky na bezpečnost drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí.“ Dále tento zákon definuje provozování dráhy. Provozováním se zde označují činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Provozováním drážní dopravy dle zákona je jednání, při němž mezi provozovatelem této dopravy (dopravcem) a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká

právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí a zvířat. Železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických podmínek člení na dráhu celostátní (mezinárodní a celostátní veřejná železniční doprava), dráhu regionální (dráha regionálního či místního významu), vlečku (slouží vlastní potřebě provozovatele) a speciální dráhu (zabezpečení dopravní obslužnosti obce).

Podle zákona o drahách může být drážní doprava provozována veřejně nebo neveřejně. Veřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek a z veřejného jízdního řádu a tarifu. Neveřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování individuálních přepravních potřeb podle smluvních podmínek.

Infrastrukturou železniční dopravy dle Škapy (2003) se rozumí všechny dopravní cesty určené pro pohyb železničních vozidel včetně veškerého potřebného vybavení. Železniční sítě příslušného území se nazývá soubor všech železničních dopravních cest na daném území. Železniční síť může být vytvořena z úseků o stejném nebo různém rozchodu kolejí¹, může být elektrizována částečně nebo plně, mohou ji tvořit úseky neelektrizované, některé mohou být jednokolejné či vícekolejné. Podle toho jak je trať skloněna mohou být železniční sítě adhezní² či ozubnicové.

2.5.2 Železniční vozový park a trakce

Zurynek, Zelený, Mervart (2008) člení železniční vozidla na hnací a přípojná. Dále pak můžeme hnací vozidla dělit podle pohonu, přípojná a některá hnací podle konstrukce, tříd a zvláštní účelové úpravy interiéru (např. pro přepravu kol).

Zelený (2007) uvádí, že železniční vozový park zahrnuje drážní vozidla, do nichž řadí motorové nebo elektrické vozy a jednotky s vlastním pohonem, motorové nebo elektrické lokomotivy, speciální vozidla konstruovaná pro údržbu, opravy atd.,

¹ Rozchod kolejí (běžně užívaný v České republice) je definován jako vzájemná vzdálenost pojížděných hran pravého a levého kolejnicového pásu koleje, měřená pod temenem kolejnice v různé hloubce podle tvaru kolejnic (Polák, Slíva, 2004)

² Adheze = schopnost trakčního vozidla přesouvat tažnou sílu mezi koly a jízdni dráhou (Polák, Slíva, 2004)

vozy osobní a nákladní dopravy. Škapa (2003) dále doplňuje, že mezi hlavní hnací kolejová vozidla sloužící pro tažení přípojných vozů patří lokomotivy a motorové vozy. Lokomotivu můžeme popsat jako vozidlo určené výhradně pro vedení vlaku bez dalšího účelu (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008). Železniční hnací vozidla jsou při svých jízdách poháněny různými zdroji energie. Z tohoto pohledu je členíme na závislá (vozidla elektrické trakce), polozávislá (akumulátorová a setrvačnicková) a nezávislá (parní a motorová trakce). Dříve byl nejobvyklejším pohonem lokomotiv parní stroj, ale vývoj vyžadoval rozšiřování železniční dopravy po celém světě. Požadavky vyšších výkonů i rychlostí jízdy podpořilo použití spalovacích motorů, turbín a elektrických motorů (Škapa, 2003). Za lokomotivu se zapojují přípojné vozy. Tato „klasická“ souprava je z technických charakteristik vhodná zejména pro dálkové a silně vytížené spoje. Pro místní a méně vytíženou a zastávkovou dopravu je vhodnější motorový nebo elektrický vůz. Od lokomotivy se liší zásadně tím, že je kromě pohonu současně určen i pro přepravu cestujících či nákladů (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008).

Definici trakce Zelený (2007) formuluje jako soubor zařízení a činností souvisejících s poháněním hnacího vozidla, formou pohonu, vyvíjením tažné síly nebo dynamickým brzděním. Rozeznáváme trakce: elektrická stejnosměrná, elektrická střídavá, elektrická na oba trakční systémy, elektrické motorové vozy stejnosměrné trakce a střídavé trakce, diesellová trakce a parní trakce.

2.5.3 Železniční stanice, železniční zastávka

Železniční stanice je dopravna³ s kolejovým rozvětvením. Využívá se k odbavování cestujících, přijímání a vydávání zavazadel a nakládce a vykládce a odbavování vozových zásilek, řízení sledu vlaků, křižování a předjíždění vlaků, odvěšování a přivěšování vozů, rozřadování a sestavy vlaků. Je vybavena výpravní budovou s dopravní kanceláří a odbavovací plochou pro cestující. Místo sloužící na železniční trati k nastupování a vystupování cestujících, které není dopravnou, se nazývá železniční zastávka (Zelený, 2007).

³ Dopravna = místo na železniční trati, které má úlohu v řízení sledu vlaků a případně i v provádění posunu vlaků (Mirvald, 2000)

2.5.4 Bezpečnost drážní dopravy

K zajištění bezpečnosti provozu na železnici slouží zařízení, která se člení dle několika rozdílných hledisek. Nejdůležitější je členění podle jejich funkce na:

1. staniční zabezpečovací zařízení – zabezpečují jízdu vlaků a posunujících dílů ve stanici,
2. traťová zabezpečovací zařízení – zabezpečují jízdu následných vlaků a vylučují jízdu protisměrných vlaků po jedné koleji,
3. přejezdová zabezpečovací zařízení – zajišťují bezpečnost silničního a železničního provozu na železničním přejezdu,
4. vlakové zabezpečovací zařízení – zajišťuje přenos návěstních znaků hlavních návěstidel na hnací vozidlo a kontroluje bdělost strojvedoucího,
5. spádovištní zabezpečovací zařízení – zabezpečuje bezpečnosti provozu na spádovišti, případně umožňuje mechanizaci a automatizaci třídícího procesu (Leso, 2012).

2.5.5 Služby v železniční dopravě

Na železnici je nabízena také celá řada doplňkových služeb. Je to např. prodej cenin, informace o spojích, úschova a přeprava zavazadel, rezervace (ARES⁴), restaurační služby, odvoz a dovoz zavazadel z domu k železnici, půjčování kol a aut, placení platebními kartami, služby nosičů zavazadel, zajištění vozíků na zavazadla, směnářské služby. Mezi nejpopulárnější doplňkové služby tuzemských železnic patří přeprava jízdních kol, jež je uskutečňována ve vyhrazeném prostoru běžného osobního vozu pod dozorem cestujícího či ve speciálním vozu pod dohledem průvodčího (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011).

⁴ ARES = automatizovaný rezervační systém umožňující ve vnitrostátní přepravě rezervací míst, prodej místenek, jízdenek, lůžkových a lehátkových lístků (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011)

2.5.6 Zvláštní vlaky

Zvláštní vlak je vlak vypravený mimo pravidelný jízdní řád dle objednávky (např. cestovní kanceláře). Řídí se zvláštním jízdním řádem a jízdné se počítá na základě smlouvy. Zvláštní vlaky mohou být vypraveny na tratě s pravidelným provozem nebo na tratě s provozem omezeným⁵ (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008). Mimořádný vlak může být objednan např. firmou, cestovní kanceláří nebo organizátorem eventu⁶. Pro objednané vlaky lze použít zvláštní vlaky či speciální vozy připojené k pravidelnému vlaku pro prezentace nebo oslavy. Dle Šípa (1997) si objednatel speciálního vlaku zjedná přepravu u jakéhokoliv dopravce a ten ji zajistí dle svých technických a provozních dispozic. Cena obsahuje pronájem vozidel, mzdy vlakových a lokomotivních pracovníků a platby za dopravní cestu a přidělení kapacity dopravní cesty.

Mezi mimořádné zvláštní vlaky řadíme vlaky vyhlídkové, vzpomínkové nebo nostalgické (Čertík a kol, 2001). Když mluvíme o nostalgickém vlaku, jde obvykle o veřejnou jízdu historického dopravního prostředku (např. vlaku s parní lokomotivou a historickými vozy), nabízenou zpravidla za zvláštní jízdné a často spojenou s dalším programem (exkurze, koncerty). Historický dopravní prostředek kombinovaný s nějakou událostí může přilákat více účastníků než jen událost sama o sobě. Nostalgické vlaky jsou využívány k oslavám vzniku tratí nebo bývají využívány jako doprovod ke kulturním a sportovním akcím. Jízdné je stanoveno v jednotné výši, jejíž součástí může být volný vstup či sleva na průvodní událost (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008).

⁵ Trať s omezeným provozem = trať, na které byla pravidelná osobní doprava zrušena nebo se jedná o trať, která byla stanovena k jinému účelu než přepravě osob (např. lesní vlečky, důlní vlečky, cukrovarské dráhy) (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008)

⁶ Event = zvláštní představení (událost) či výjimečný zážitek, který je prožíván všemi smyslovými orgány vybraných lidí na určitém místě

2.6 PODNIKY SLUŽEB CESTOVNÍHO RUCHU

Dále pro potřeby diplomové práce je nutné vymezit pojem podnikání a podnikatel. Podnikání je v České republice upraveno **obchodním zákoníkem** (zákon č. 513/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Ten definuje podnikání jako soustavnou činnost prováděnou samostatně podnikatelem vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku.

V publikaci vydané Ministerstvem pro místní rozvoj (2008) autoři uvádějí, že podnikatelem může být fyzická či právnická osoba a že podnikem se pro účely obchodního zákoníku rozumí soubor hmotných, jakož i osobních a nehmotných složek podnikání. K podnikání náleží věci, práva a jiné majetkové hodnoty, které patří podnikateli a slouží k provozování podniku nebo vzhledem ke své povaze mají tomuto účelu sloužit. Oriška (2010) informuje, že základní právní normou upravující podnikatelskou činnost, jež souvisí s poskytováním služeb cestovního ruchu, je **živnostenský zákon** č. 455/1991 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Fyzická osoba, která chce podnikat, musí získat živnostenské nebo jiné oprávnění k provozování podnikatelské činnosti. Podle tohoto zákona se živností rozumí soustavná činnost provozovaná samostatně, vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených tímto zákonem.

Veber (2005) tvrdí, že existuje mnoho dalších definic „podnikání“, nicméně k obecným znakům všech pojetí podnikání patří:

- cílevědomá činnost,
- iniciativní, kreativní přístupy,
- organizování a řízení transformačních procesů,
- převzetí a zakalkulování rizika neúspěchu,
- praktický přínos, užitek, přidaná hodnota,
- opakování, cyklický proces.

Podmínkou podnikání je existence podniků, přičemž tyto podniky jsou základním podnikatelským subjektem v tržní ekonomice. Mají různou organizačně-právní formu,

liší se svou velikostí, ale i předmětem a oborem podnikání (Kučerová, Strašík a Šebová, 2010).

2.6.1 Subjekty věnující se železniční přepravě

Správa železniční dopravní cesty (zástupce státu - majitele většiny železničních tratí v České republice) umožňuje přístup na železniční dopravní cestu všem dopravcům, kteří splňují podmínky stanovené **zákonem o drahách**. Podmínky pro přístup odpovídají evropským standardům a jsou stejné pro všechny dopravce. S dopravcem, který splnil podmínky pro přístup na železniční dopravní cestu, uzavře Správa železniční dopravní cesty smlouvu o provozování drážní dopravy. Podrobnosti jsou v Prohlášení o dráze celostátní a regionální, které vydává Správa železniční dopravní cesty.

Základní podmínky pro přístup na železniční dopravní cestu ze zákona o drahách:

- být zapsán v obchodním rejstříku,
- být držitelem platné licence na provozování drážní dopravy,
- být držitelem platného osvědčení dopravce,
- sjednat pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy,
- s provozovatelem dráhy uzavřít smlouvu o provozování drážní dopravy,
- mít přidělenou kapacitu dopravní cesty.

V České republice provozuje osobní dopravu po železnici z největší části národní železniční společnost České dráhy, a.s., které vykonávají funkci provozovatele drážní dopravy. Výkon funkce vlastníka dráhy pro stát zajišťuje Správa železniční dopravní cesty, která také vykonává funkci provozovatele dráhy. Dále se osobní dopravou zabývají i další soukromé společnosti jako je například: dceřiná společnost Veolia transport Česká republika, a.s. – Connex Morava a.s., Jindřichohradecké místní dráhy a.s., Viamont Regio a.s. V rekreační přepravě působí i řada sdružení zajišťující jízdy speciálních vlaků, např. Klub přátel lokálek o.s., Klub českých turistů, KŽC Doprava, s.r.o.

2.7 PODNIKATELSKÝ ZÁMĚR

Při zakládání a poté i v průběhu provozu podnikání je podstatné vytvoření určité osnovy podnikání. V této části se proto budeme věnovat podnikatelskému záměru.

Bednářová a Škodová Parmová (2010) uvádějí, že jednou z klíčových činností při zakládání podniku je sestavení podnikatelského záměru. Ten slouží nejen podnikateli a jeho zaměstnancům, ale též externím subjektům (poskytovatelům kapitálu, jako jsou banky a investoři, obchodním partnerům a privátním či veřejnoprávním institucím) při posuzování životaschopnosti firmy. Kvalitně zpracovaný podnikatelský záměr může významně podpořit získání potřebného kapitálu. Synek a kol. (1998) dodává, že podnikatelský plán se vytváří na základě vnitřní potřeby managementu ovlivňovat budoucí vývoj podniku.

Podnikatelský záměr je písemný dokument, ve kterém jsou uvedeny všechny faktory pro úspěšné založení firmy, či revitalizace již založené firmy. Představuje aktuální situaci, vizi do budoucna, plány jak realizovat vizi, popisuje základní smysl existence firmy, její cíle a cestu k jejich dosažení. Podnikatelský záměr odpovídá na otázky jaký je náš podnikatelský záměr, kdo jsou potencionální zákazníci, jak se o nás dozvědí, jaké jsou cíle firmy, financování firmy, kdo je konkurence, a podobně (Abrams, 2007).

Podnikatelský záměr se využívá při zakládání firmy, při poskytování bankovního úvěru, při plánování vstupu nových investorů, vlastníků a využívá se pro rozhodování a plánování (Bednářová, Škodová Parmová, 2010).

Dle Srpové, Řehoře a kol. (2010) by se při zpracování podnikatelského záměru měly respektovat obecně platné zásady. Podnikatelský záměr by měl být:

- inovativní,
- srozumitelný a stručný,
- logický a přehledný,
- pravdivý a reálný,
- respektující rizika.

Smetana a Krátká (2009) k výše uvedenému výčtu doplňují, že podnikatelský plán by měl být ještě orientovaný na budoucnost a rozepsaný na kratší časové úseky.

Jak již bylo zmíněno výše, podniky mají různou organizačně-právní formu, liší se svou velikostí a i předmětem a oborem podnikání, ale základní náležitosti jsou stejné. Veber (2005) shrnuje základní body podnikatelského plánu:

- popis podnikatelského záměru (základní informace o podniku, obor podnikání, nabízené výrobky a služby, konkurence, dodavatelé, zákazníci),
- ekonomické propočty (rozvaha, výkaz zisku a ztrát, výkaz o peněžních tocích, zdroje financování, ekonomické analýzy, hodnocení),
- přílohy (dokumentace faktů uvedených v podnikatelském plánu).

Fotr, Souček (2005) definují, jaké základní části by podnikatelský záměr měl mít:

1. Realizační resumé – 2. Charakteristika firmy a jejích cílů – 3. Organizační řízení a manažerský tým – 4. Přehled základních výsledků a závěrů technicko-ekonomických studií – 5. Shrnutí a závěry – 6. Přílohy.

V porovnání struktury plánů uváděných v literatuře se zkušenostmi z praxe Koráb, Peterka a Režňáková (2007) uvádějí, že podnikatelský plán se skládá z těchto částí:

1. Titulní strana – 2. Exekutivní souhrn – 3. Analýza trhu – 4. Popis podniku – 5. Výrobní plán – 6. Marketingový plán – 7. Organizační plán – 8. Hodnocení rizik – 9. Finanční plán – 10. Přílohy.

3 METODIKA

Předkládaná práce je úzce svázána s již obhájenou diplomovou prací kolegyně Ing. Moniky Veselé na téma Podnikatelský koncept ubytovacího zařízení jako součást využití železniční tratě Dívčice – Netolice pro cestovní ruch. Vzhledem k podobným cílům a stejné geografické oblasti zkoumaní jsou některé výzkumné části vypracovány společně, což umožnilo efektivnější využívání výzkumných metod.

Práce odpovídá metodologii vědeckovýzkumných prací a je založena na využití široké škály vědeckých poznatků, získaných studiem vědecké a odborné literatury v podobě monografií a dalších publikací, vědeckých a odborných časopisů, výzkumů, studií a materiálů. Vzhledem k řešenému tématu je třeba shromáždit dostatečné množství dat, která by umožnila vlastní výzkum. Základní použitou metodou celé práce je analýza, při srovnání jednotlivých zařízení jde o komparativní analýzu. Výzkum proběhne ve čtyřech etapách, které na sebe logicky navazují a vychází z výše určených cílů.

Mezi klíčové v práci použité výzkumné techniky se řadí:

- studium odborné literatury,
- analýza dat vztahující se k dané oblasti,
- charakteristika stávajícího stavu na zkoumané trati,
- dotazníkové šetření na vzorku 103 respondentů,
- řízené rozhovory.

První etapa obsahuje vymezení zkoumané oblasti. Vzhledem k plánovanému navržení produktu cestovního ruchu, se vymezení opíralo o geografické informace a lokalizaci atraktivit cestovního ruchu v tomto území.

Pro další analýzu bylo nutné zajistit dostatečné množství informací z dostupných zdrojů (informační materiály města Netolice, turistického informačního centra, Českého statistického úřadu, agentury CzechTourism, webových stránek Místní akční skupiny Netolicko – Blanský les) a tyto informace komparovat mezi sebou, aby byl zajištěn neutrální pohled na celou aktuální situaci kolem zkoumané železniční tratě. Zajištění informací proběhlo formou rešerší statí v periodickém a odborném tisku.

V této části bylo potřeba prozkoumat železniční trať ze všech stran: jak ze strany historie, současného využití, tak i ze strany potenciálu železniční tratě. Zpracovány byly také dostupné články o vybrané železniční trati. Na základě získaných informací byla vytvořena část práce nazvaná „Vymezení zkoumané oblasti“, která obsahuje charakteristiku zkoumané oblasti, analýzu situace na vybrané železniční trati, analýzu konkurence, analýzu návazných služeb a příklady užití železničních tratí pro cestovní ruch v České republice a i v jiných státech Evropy.

Třetí etapa zahrnovala přípravu a následné vyhodnocení dotazníků distribuovanému pomocí informačního centra a vlastního sběru v terénu v období tří měsíců – od začátku srpna do konce října. Sběr dat proběhl ve spolupráci se zmiňovanou kolegyní. V dotazníkovém šetření byl využit předem připravený dotazník obsahující úhrnem 19 otázek, který po provedení pilotního výzkumu a následné úpravě byl dále šířen. Otázky v dotazníku byly spíše uzavřeného typu a byly zpracovány pomocí programu Microsoft Excel. Respondenti vyplnili celkem 103 dotazníků. Výsledky vyplývající z dotazníků byly vyjádřeny v procentech a poté znázorněny pomocí výsečových grafů. Cílem dotazníkového šetření bylo určit profil účastníka cestovního ruchu.

Čtvrtá neméně důležitá etapa výzkumu spočívala v realizaci řízených rozhovorů, které měly podpořit snahu o poznání situace na dané železniční trati. Rozhovory probíhaly v Turistickém informačním centru, s pracovníkem Českých drah a se starostou města Netolice. První rozhovor byl uskutečněn v srpnu 2011 v prostorách turistického informačního centra s pracovnící tohoto centra. Snahou bylo získat informace o návštěvnicích přijíždějících do města Netolic. Dále byl kontaktován starosta města Netolic Oldřich Petrášek, který s rozhovorem také souhlasil. Nejprve doporučil promluvit si s pracovníkem Českých Drah panem Mgr. Pavlem Kosmatou, který podle jeho slov je „duší“ projektů na trati z Dívčic do Netolic. I přes pracovní vytížení pan Mgr. Kosmata neváhal a na řízený rozhovor si čas udělal. Druhý rozhovor byl tedy realizován s tímto pracovníkem Krajského centra Českých drah v Českých Budějovicích v červnu roku 2012. V pořadí třetí řízený rozhovor proběhl opět v červnu roku 2012 se starostou města Netolic Oldřichem Petráškem. Jednalo se spíše o doplnění informací získaných od pana Kosmaty a nahlédnutí na problematiku z jiné strany. Všichni oslovení byli velmi vstřícní a ochotní.

Na základě všech získaných dat byla vytvořena syntéza a diskuze, kde byly informace vzájemně porovnány. Ze syntézy byly následně vyvozeny návrhy na využití železniční tratě. Dále zjištěné informace souží pro formulaci závěrů a pro potvrzení či vyvrácení stanovených pracovních hypotéz a jako podklad pro případnou diskusi o návrzích.

Pro tuto diplomovou práci byly stanoveny následující pracovní hypotézy, které budou v průběhu jejího zpracování potvrzeny či vyvráceny.

H:0 Železniční trať 193 je využitelná pro potřeby cestovního ruchu.

H:1 Stávající technický stav trati umožňuje její provozování.

H:2 Účastníci cestovního ruchu by rádi využívali zrušenou místní železniční trať.

H:3 Zkoumaná oblast nabízí ideální podmínky pro cykloturistiku, ovšem kola nelze do oblasti díky neexistenci železničního spojení dopravit.

4 VYMEZENÍ ZKOUMANÉ OBLASTI

V této části diplomové práce bylo využito dat získaných z veřejně dostupných internetových a tištěných zdrojů, především z oficiálních stránek města Netolice, Českého statistického úřadu, agentury CzechTourism a dalších.

4.1 CHARAKTERISTIKA ZKOUMANÉ OBLASTI

4.1.1 Vymezení oblasti

Netolicko je typický venkovský region, který se rozkládá v Jihočeském kraji v okrese Prachatice na rozhraní Šumavy a jihočeských Blat. Rozprostírá se mezi nejvýznamnějšími turistickými centry jižních Čech, reprezentovanými městy Český Krumlov, České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Prachatice a Vodňany. Centrem Netolicka je město Netolice, které leží v nadmořské výšce 427 m. Velkou výhodou pro rozvoj cestovního ruchu je okolní neporušená krajina a strategické umístění poblíž významných měst jižních Čech (Rozvojová strategie města Netolice, 2010-2013).

Obrázek č. 4: Umístění Netolic



Zdroj: www.mapy.cz, vlastní úprava

Netolice mají dle zákona 128/2000 Sb., o obcích pověřený obecní úřad, který vykonává činnosti v oblasti samostatné působnosti vztahující se na územní obvod města a činnosti v přenesené působnosti. Město Netolice spravuje místní části Netolice a Petrův dvůr. Obecní úřad v rámci přenesené působnosti má na starosti další obce: Babice, Chvalovice, Lužice, Mahouš, Němčice, Malovice a Olšovice. Celé území města můžeme dle Zákona o obcích zařadit do okresu Prachatice a vyššího územního celku Jihočeský kraj (<<http://www.netolice.cz/>>[online].[cit. 2012-04-21]).

Podle regionálního informačního servisu (RIS) můžeme administrativně Netolice začlenit do oblasti NUTS 2 Jihozápad, dále pod NUTS 3 Jihočeský kraj a ještě dále do části LAU 1 neboli NUTS 4 Prachatice (<<http://www.risy.cz/>>[online].[cit. 2012-03-04]).

Obrázek č. 5: Mapa NUTS 4



Zdroj: Regionální informační servis

Česká centrála cestovního ruchu Czech tourism rozděluje Českou republiku na 40 turistických oblastí (viz příloha č. 1) a 17 turistických regionů (viz příloha č. 2). Z pohledu cestovního ruchu jsou tedy Netolice zařazeny do turistické oblasti Šumava a regionu Šumava (<<http://www.czechtourism.cz/>>[online].[cit. 2012-03-04]).

Mikroregion Netolicko

Dále město Netolice můžeme zařadit mezi dobrovolný svazek obcí nazývaný se Mikroregion Netolicko. Kromě města Netolice tvoří tento mikroregion ještě dalších 9 členských obcí: Babice, Chvalovice, Hracholusky, Lužice, Matouš, Malovice, Němčice, Olšovice a Vitějovice. Tento svazek obcí byl založen podle zákona č. 128/2000 Sb. O obcích v roce 2003 (<<http://www.netolice.cz/>>[online].[cit. 2012-04-21]).

Obrázek č. 6: Mikroregion Netolicko



Zdroj: www.netolice.cz

Předmětem činnosti svazku je především dosahování ekologické stability zájmového území a jeho trvalé obyvatelnosti, například společný postup při řešení otázek protipovodňové ochrany, koordinace významných investičních akcí, obecních a územních plánování v regionálním měřítku, sladování zájmů a činností místních samospráv a propagace svazku a jeho zájmového území. Mikroregion realizoval projekt naučných stezek, informačního střediska a také archeologického parku (<<http://www.netolice.cz/>>[online].[cit. 2012-04-21]).

Svazek obcí je od roku 2004 spoluzakladatelem a členem **Místní akční skupiny Blanský les-Netolicko, o.p.s.**⁷ (dále jen MAS Blanský les – Netolicko o.p.s.).

⁷ o.p.s. = obecně prospěšná společnost

Tato akční společnost vznikla z potřeby vzniku aktivního partnerství měst a obcí, neziskových organizací, podnikatelských subjektů a občanů v otázkách dalšího rozvoje venkova a především daného území.

MAS Blanský les – Netolicko o.p.s. působí ve 3 jihočeských svazcích obcí:

- Blanský les – podhůří (okres České Budějovice – celkem 20 obcí),
- Netolicko (okres Prachatice – celkem 9 obcí),
- Podkletí (okres Český Krumlov – 6 obcí).

Celková rozloha území MAS Blanský les – Netolicko o.p.s. je 420 km² a kromě již zmíněných tří svazků obcí jsou členy ještě podnikatelské subjekty a nestátní neziskové organizace. V roce 2005 a 2006 se podařilo MAS Blanský les – Netolicko o.p.s. získat více než 7,5 milionu Kč na projekty z oblasti agroturistiky, cestovního ruchu, zemědělského podnikání a občanské vybavenosti v obcích (<<http://www.mas-netolice.cz/>>[online],[cit. 2012-02-23]).

4.1.2 Dopravní dostupnost

Dopravní služby v oblasti Netolic jsou vázány na silniční infrastrukturu. Na místní železniční trati č. 193 vedoucí z Netolic do Dívčic, kde se poté trať napojovala na hlavní železniční trať č. 190 Plzeň – České Budějovice, byla pravidelná doprava dne 26. 2. 2011 zrušena. Nejbližší železniční stanice je tedy v Dívčicích (ve vzdálenosti 11 km).

Územím prochází komunikace II. a III. třídy, jejichž stav není příliš dobrý. K hlavní komunikaci I. třídy E49 I/20 Plzeň – České Budějovice vede z města Netolic silnice II. třídy č. 122. Město je od tohoto hlavního tahu vzdáleno 7 km. Okolo města dále vede silnice II. třídy č. 145 na západ ve směru Vimperk a na jihovýchod ve směru Česnovice (k silnici I. třídy E49 I/20 Plzeň – České Budějovice). Mezi místní částí Petrův Dvůr a Netolicemi vychází směr severozápad silnice II. třídy č. 142 ve směru Bavorov a dále Volyně. Netolice jsou poměrně snadno přístupné po silnici ze všech světových stran.

Cestující hromadné autobusové dopravy mohou využívat autobusové linky ze stanic České Budějovice, Prachatice, Vimperk, Klatovy, Plzeň, Český Krumlov, Lhenice,

Vodňany, Týn nad Vltavou, Praha a Strunkovice nad Blanicí. Autobusy na trase České Budějovice – Netolice (a zpět) a Netolice – Prachatice (a zpět) jezdí téměř každou hodinu, což jistě vyhovuje místním obyvatelům i návštěvníkům Netolic. Situace se mění o víkend (sobota + neděle), kdy se intenzita linek sníží a dostupnost se tím pádem zhorší (<<http://www.netolice.cz/>> [online].[cit. 2012-04-21]).

Služby motoristům nabízí v Netolicích odtahová služba, autoopravna a čerpací stanice. Najdeme zde i místní TAXI službu Netolice. Parkování v centru města je možné na poměrně velkém parkovišti na náměstí a není zpoplatněno.

4.1.3 Rozvoj cestovního ruchu v oblasti

V rozvoji cestovního ruchu mimo aktivit samotného města napomáhá skutečnost, že Netolice jsou členem **MAS Blanský les - Netolicko, o.p.s.**, která podporuje projekty v oblasti cestovního ruchu a to i finančně (viz výše). Dále je obec členem **Euroregionu Šumava**, ve kterém se buduje příhraniční spolupráce, reprezentuje se region a jednotlivé členské obce (<<http://www.euregio.cz/>>[online].[cit. 2012-03-04]). Turistický region Šumava, jehož součástí je město Netolice, je členem **Asociace turistických regionů České republiky – ATUR CZ**, která usiluje o dobré jméno a kvalitní rozvoj služeb cestovního ruchu v turistických regionech a oblastech a o jejich připravenost přijímat domácí a zahraniční turisty (<<http://www.atur.cz/>>[online].[cit. 2012-04-8]).

Do rozvoje cestovního ruchu můžeme zahrnout i **Rozvojovou strategii města Netolice na období 2010 – 2013**, kterou si nechala obec individuálně zpracovat a ve které se mimo jiné upravuje rozvoj cestovního ruchu. Ve strategii jsou formulovány čtyři prioritní oblasti rozvoje:

1. Venkovská infrastruktura,
2. Podnikání a rozvoj cestovního ruchu,
3. Zemědělství, lesnictví,
4. Kvalita života.

Prioritní oblast 2: Podnikání a rozvoj cestovního ruchu má za cíl zlepšit podmínky pro rozvoj podnikání a cestovního ruchu. Tohoto cíle by mělo být dosaženo pomocí dvou opatření:

1) *Vybudování infrastruktury pro rozvoj podnikání a cestovního ruchu* - podporou velkých investičních záměrů; vytvořením předpokladů pro využití ubytovacích kapacit a pro prodloužení pobytu turistů na území města; vytyčováním cyklotras a tras pro koně, jednáním s provozovateli; podpořením vzniku regionálních podnikatelských sítí s důrazem na agroturistiku,

2) *Zvýšení návštěvnosti města* - pomocí zmapování nabídky historických a kulturních památek, zajímavostí; propojení a využití kulturních akcí pro rozvoj cestovního ruchu; zlepšení informovanosti návštěvníků v terénu; propagace města.

Atraktivita cestovního ruchu

Město Netolice a jeho okolí je charakteristické neporušenou krajinou a je tedy ideálním místem pro rozvoj cestovního ruchu. Jeho dalším kladem je bezesporu strategické umístění poblíž významných měst jižních Čech. Na Netolicku mohou uspokojit své potřeby jak turisté, milovníci architektury a jihočeské přírody, tak i houbaři a sportovní rybáři. Najdeme zde totiž množství lesů, rybníků a kulturních památek a také síť značených pěších stezek, cyklotras a naučných stezek.

Centrem kultury, zejména v letních měsících, je státní **zámek Kratochvíle** s nabídkou prohlídky interiéru i exteriéru zámku. Tento letohrádek leží cca 2 km severozápadně od Netolic a pro turisty je velkým lákadlem, což také dosvědčuje jeho vysoká návštěvnost (<http://www.zamek-kratochvile.eu/> [online]. [cit. 2012-03-04]). Velkou předností je také jeho dostupnost na tzv. velkém okruhu **naučné cyklotrasy** kolem Netolic, která je asi cca 50 km dlouhá a vede nejatraktivnějšími přírodními a historickými lokalitami v Netolicích a jejich okolí. Tzv. malý okruh, **naučná pěší stezka**, je dlouhá cca 3 km a vede historickými částmi města Netolice (<http://www.netolice.cz/> [online]. [cit. 2012-04-21]).

V Netolicích se nachází řada zajímavých architektonických památek. Tou nejvýznamnější je přemyslovský kastelánský hrad, na jehož akropoli vzniká v současné době **archeologický park** budovaný již několik let. Tento archeopark

je první jihočeskou archeologickou památkou prezentovanou moderní formou přímé rekonstrukce. Cílem je vybudovat archeologický park se zaměřením na dobu vzniku českého státu (10. - 13. století), vybudování replik opevnění a obydlí včetně rozhledny ve stylu strážní věže, předvádění historických řemesel, prezentace archeologických nálezů a konání kulturních a vzdělávacích akcí (<<http://www.netolice.cz/>>[online].[cit. 2012-04-21]).

Dále v renesančním domě na náměstí sídlí **Muzeum JUDr. Otakara Kudrny** s expozicí muzea informující o historii města, regionu a místních řemeslnických ceších a je zde umístěna jedna z největších sbírek pohlednic v Čechách a největší sbírka blatských lidových výšivek vůbec. V Netolicích se nacházejí dva kostely – **kostel sv. Václava**, původně gotický s románskými prvky a **kostel Nanebevzetí Panny Marie** z poloviny 13. století. Nejdeme zde také **neorenesanční radnici**, kašnu s chrličí na náměstí, vedle které byla slavnostně roku 1879 vysazena pamětní lípa na počest stříbrné svatby císaře Františka Josefa I., **Měšťanský pivovar**, **barokní špýchar** zvaný „Solnice“, budovu **novogotické školy**, dva **kamenné obloukové mosty** ze 17. století, **sochu sv. Jana Nepomuckého**, **roubené usedlosti** s hliněnou omazávkou, **Ziegrosserův mlýn** z roku 1664, **železniční trať** Netolice – Dívčice a nedaleké původně menší feudální sídlo **Petrův dvůr** (<<http://www.blanet.cz/>>[online].[cit. 2012-03-08]).

Zajímavostí města jsou i tři **šikmé věže** (na radnici, u kostela P. Marie a u kostela na zámku Kratochvíle) a dva **vodopády** u rybníka Mnich. Z technických památek zde najdeme **umělou stoku** zvanou „Křčínka“, na rybníku Mnich replika původní historické **káležky** a zrekonstruované části historického **výpustního potrubí** z rybníka (<<http://www.netolice.cz/>>[online].[cit. 2012-04-21]).

Pro místní obyvatele i účastníky cestovního ruchu je po celý rok připraven široký kulturní program, například **divadelní představení**, **autorské čtení** nebo **výstavy** fotografií na zámku Kratochvíle, výstavy obrazů a fotografií v muzeu JUDr. Otakara Kudrny, **Májové oslavy**, **Posezení pod Kaštany** (s hudbou, tancem, opékáním selete a tombolou), **Posezení pod Lípou** (s pohádkami pro děti, občerstvením, tancem), **nostalgické vlaky** přijíždějící z Českých Budějovic, **motokros**, **dostihy**

u zámku Kratochvíle, Staročeský řemeslný **jarmark** nebo **parforsní hon**⁸ (<<http://www.netolice.cz/>>[online].[cit. 2012-04-21]).

Pro sportovní nadšence se ve městě nachází **sportovní hala** s fotbalovým hřištěm, běžeckou dráhou, tenisovými kurty, kurty na volejbal a saunou. Dále se ve městě najdeme několik **hřišť** a **koupaliště**. V okolí se nachází hustá síť **cyklotras** (<<http://www.blanet.cz/>>[online].[cit. 2012-03-08]).

Pro cestovní ruch města Netolice je také velmi důležitá tradice netolických koní, netolických jarmarků, rybníkářství, místní gastronomie a lidové zvyky (<<http://www.netolice.cz/>>[online].[cit. 2012-04-21]).

4.2 ANALÝZA SITUACE NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 193

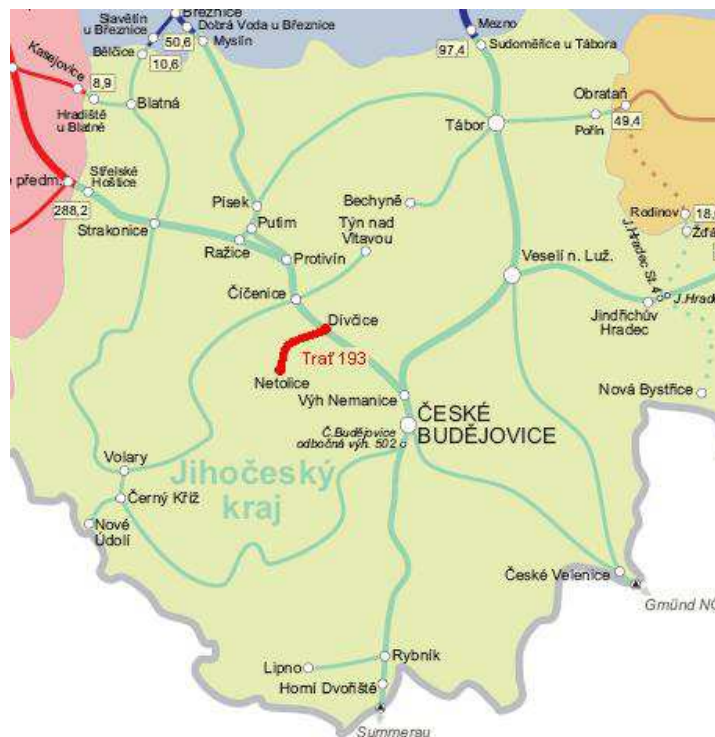
Jižní Čechy mají dlouholetou železniční tradici. Právě v jižních Čechách vznikla první veřejná železnice na evropském kontinentu – koněspřežka z Českých Budějovic do Lince. Jihočeský kraj je druhý největší v republice, ovšem s nejmenší hustotou obyvatelstva, pouhých 1,61 obyvatele na kilometr čtvereční. Pro Jihočechy má tedy veřejná doprava velice důležitý význam. Železnice v jižních Čechách má celkovou délku 932 kilometrů s 266 stanicemi a zastávkami. Železnice je nezastupitelná pro tisíce turistů, cyklistů či lyžařů, kteří využívají vlaky při výletech či dovolených. Účastníci cestovního ruchu mohou využít horské tratě Šumavy, linie kolejí mezi jihočeskými rybníky či odvážné mosty přes jihočeské řeky a přehradní jezera (<<http://www.cd.cz/>>[online].[cit. 2013-03-02]).

⁸ Parforsní hon = předem připravená štvance, kdy jezdcí na koních ve volném terénu sledují vystopovaného nebo předem odchyceného jelena prchajícího před psí smečkou. Cílem je jelena zcela vyčerpat a neschopného dalšího unikání zabít tesákem nebo jen vyčerpat tak, že již není schopný dalšího útěku a pak jej vrátit zpět do jeho původního prostředí (<<http://www.honebnijezdectvi.cz/>>[online].[cit. 2012-03-08])

4.2.1 Železniční trať 193

Železniční trať 193 (obrázek č. 7) je jednokolejná regionální trať v délce 13,6 km, která začíná ve městě Netolice, vede přes obce Holečkov, Malovice u Netolic, Libějovice a končí ve vsi Dívčice, kde se napojuje na železniční trať č. 190 Plzeň – České Budějovice (<<http://www.zelpage.cz/>> [online].[cit. 2012-03-04]). U místních obyvatel je trať známá pod názvem „Netolička“. V současné době trať vlastní stát a provozuje jí Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (<<http://www.szdc.cz/>>[online]. [cit. 2012-01-10]). Železniční trať 193 Dívčice – Netolice prochází přes hranice třech bývalých okresů: České Budějovice, Strakonice a Prachatice. Popis trati je uveden v tabulce č.3.

Obrázek č. 7: Poloha trati 193



Zdroj: www.szdc.cz, vlastní úprava

Historie trati sahá až do roku 1895, kdy došlo 28. října k slavnostnímu zahájení provozu. Trať byla určena pro osobní a nákladní přepravu. V prvních letech provozu nabývala osobní přeprava obrovského významu, protože spojovala odlehlé město Netolice s okolním světem. Trať se využívala k přepravě komodit jako cukrové řepy, obilí, uhlí a dřeva. Pravidelný provoz byl na této trati zastaven 26. 2. 2011 (<<http://www.szdc.cz/>> [online].[cit. 2012-01-10]).

Tabulka č. 3: Popis trati 193

Km	Stanice	Typ	Nadmořská výška	Okres
0	Dívčice	železniční stanice	400 m	České Budějovice
5	Libějovice	zastávka	425 m	Strakonice
7	Malovice u Netolic	zastávka	420 m	Prachatice
9	Holečkov	zastávka	430 m	Prachatice
11	Netolice zastávka	zastávka	430 m	Prachatice
13	Netolice	dopravna s výkonem dopravní služby podle předpisu D3	425 m	Prachatice

Zdroj: www.zelpage.cz

Po uzavření trati byl realizován spíše experimentální projekt financovaný společností JIP – Papír Větrní za spolupráce Českých drah a města Netolice. Projekt probíhal od 23. května 2011 až 3. června 2011 na trase České Budějovice – Netolice (viz příloha č. 3). Vlak, který zde jezdil a byl nazván „Netolický čert“, tvořila motorová jednotka Regionova s nízkopodlažním vstupem, osmdesáti čtyřmi místy k sezení a bezbariérovou toaletou. Ve vlaku byl vlakvedoucím zdarma rozdáván denní tisk a pro osvěžení ochucená Dobrá voda. Na trasu byl vlak vyslán vždy v pracovní dny ve 14:57 ze zastávky České Budějovice a do Netolic dorazil v 15:40, kde se zdržel 20 minut a vyrazil na cestu zpáteční. Projekt byl zaměřen spíše na cesty ze zaměstnání a ze školy, ale dle mého názoru zde chyběl vlak, který by jezdil ráno anebo vícekrát denně.

V roce 2012 byla trať částečně obnovena a to díky zavedením zvláštních a historických vlaků. Na tomto projektu se podílelo město Netolice ve spolupráci s Českými drahami a správou zámku Kratochvíle (<<http://www.cd.cz/>> [online].[cit. 2012-03-02]).

Pro „fyzickou“ ochranu a znovuoobnovení provozu osobní dopravy na trati č. 193 Dívčice – Netolice byl založen občanský spolek *Netolická dráha*. Tento spolek v roce 2011 zorganizoval ve spolupráci s Všeobecnou zdravotní pojišťovnou a Českými drahami Mikulášskou jízdu z Českých Budějovic do Netolic (<<http://netolickadraha.webnode.cz/>>[online].[cit. 2012-03-04]).

4.2.2 Analýza konkurence

Za konkurenci v oblasti Netolic lze považovat autobusovou dopravu a dopravu individuální. V autobusové dopravě lze jako konkurenci zmínit dopravní firmu **ČSAD JIHOTRANS a.s.**, která se přepravou osob zabývá již několik let. Informace uvedené níže jsou převzaté z webových stránek společnosti <http://www.jihotrans.cz>.

Jízdní doba autobusu z Českých Budějovic do Netolic se pohybuje od 40 až 50 minut. Tato trasa je v délce 26 -30 km (podle zvoleného druhu cesty) a cestovní rychlost se v průměru přibližuje 45 km/h. Cena jedné cesty činí 36 Kč (obyčejné jízdné). ČSAD nabízí i možnost zakoupení zvláštního jízdného se slevou z jízdného. Za děti 6 – 15 let nebo za psa by se zaplatilo 18 Kč, za žáka do 15 let 13 Kč, za žáky/studenty od 15 do 26 let 27 Kč a za osoby zdravotně postižené nebo jejich doprovod 9 Kč. Za zavazadla do 50 km se příplácí 5 Kč, od 51 a více km 10 Kč. Autobusy z Netolic do Českých Budějovic a z Českých Budějovic do Netolic jezdí v pracovní dny téměř každou hodinu od páté hodiny až do hodiny devatenácté. V sobotu se pravidelnost autobusového spojení sníží a v neděli do Netolic jedou čtyři spoje za celý den a z Netolic pět spojů.

Již desátým rokem ČSAD JIHOTRANS a.s. ve spolupráci s Jihočeským krajem a Jihomoravským krajem podporuje **dopravní systém Cyklotrans**. Společnost ČEZ⁹ podporuje už třetím rokem tento systém částkou 1,8 mil. korun ročně. Provoz na linkách mezi atraktivními místy jižních Čech zajišťují cyklobusy se speciálními vleky s kapacitou 25 kol. Tento dopravní systém představuje síť autobusových linek provázaných s ostatními dopravci – podobně koncipované linky na Šumavě, železnice a vodní doprava na přehradách Lipno, Orlický a Vranov. Přes město Netolice jezdí pravidelná linka „modrá“ a „šedá“. **Modrá linka** č. 320028 Č. Budějovice – Prachatice – Vimperk – Kvilda jezdí každou sobotu od 2. 6. 2012 do 22. 9. 2012 v 7:00 z Českých Budějovic, v 7:30 zastavuje v Netolicích a v 9:10 končí v zastávce Kvilda. Zpáteční trasa začíná v 17:30 ve Kvildě, v 19:25 projíždí přes Netolice a do Českých Budějovic se autobus dostane ve 20:00 hodin. Od 30. 6. 2012 do 2. 9. 2012 jede cyklobus také v neděli a ve svátek ve stejné časy jako sobotní autobus. V zastávce Vimperk

⁹ ČEZ = České energetické závody – výrobce a distributor elektřiny v České republice

lze přestoupit na navazující vlakové spoje s přepravou jízdních kol a v zastávce Kvilda lze pokračovat v cestě na navazujících autobusových spojích s přepravou jízdních kol. **Šedá linka** č. 320022 České Budějovice – Prachatice – Volary - Kvilda jezdí v pracovní dny od 30. 6. 2012 do 1. 9. 2012. Z autobusového nádraží v Českých Budějovicích vyjíždí cyklobus v 7:20, v 7:55 je v Netolicích a trasu zakončuje v 9:45 ve Kvildě. Cesta zpět začíná v 17:50 v zastávce Kvilda, zastávku v Netolicích mívá v 19:32 a trasa je ukončena v Českých Budějovicích ve 20:10. Na navazující vlakové spoje s přepravou jízdních kol lze přejít na zastávkách Valary a Lenora a na navazující autobusové spoje s přepravou jízdních kol opět v zastávce Kvilda. Cena jízdenky se řídí dle platného ceníku jízdného ČSAD JIHOTRANS a.s. Trasa České Budějovice – Netolice by dle ceníku platného od 1. 9. 2011 zveřejněného na internetových stránkách Cyklotrans stála 36 Kč pro dospělého člověka, pro žáky do 15 let 13 Kč, pro žáky/studenty od 15 do 26 let 27 Kč, pro osoby zdravotně postižené nebo jejich doprovod 9 Kč, dovozní pro psa by činilo 18 Kč, za zavazadlo 5 Kč a za jízdní kolo 30 Kč.

4.2.3 Analýza návazných služeb

Ubytovací zařízení

Dle údajů ze statistik cestovního ruchu Českého statistického úřadu se v Netolicích k 19. 6. 2012 vyskytují 3 ubytovací zařízení s 67 pokoji a 221 lůžky. V Netolicích se nachází 1 hotel, 1 autokemp a 1 turistická ubytovna. Mimo autokempu poskytují obě zbylé ubytovací zařízení celoroční provoz, ale pouze autokemp s letním provozem nabízí místa i pro stany a karavany (<http://www.czso.cz/> [online].[cit. 2012-06-19]).

Informace zveřejněné Turistickým informačním centrem (dále jen TIC) v Netolicích na internetových stránkách ukazují, že se údaje o hromadných ubytovacích zařízeních zcela odlišují od údajů Českého statistického úřadu. Stránky TIC uvádějí celkem 11 ubytovacích zařízení, z toho 2 hotely, 5 penzionů a z ostatních ubytovacích zařízení 1 kemp, 1 turistická ubytovna, 1 chata a 1 ubytování v soukromí. Celková kapacita ubytovacích zařízení podle TIC dosahuje počtu 474 (<http://www.netolice.cz/> [online].[cit. 2012-04-03]). Pouze Autokemp Podroužek je otevřen sezónně. Ostatních

10 zařízení funguje po celý rok. Kapacity ubytovacích zařízení jsou však nedostačující zvláště pro movitější klientelu, která si klade na kvalitu ubytování velké nároky.

Podle mého názoru jsou informace z Turistického informačního centra blíže skutečnosti, jelikož se informační centrum nachází přímo ve městě Netolice a tudíž by mělo mít aktuálnější informace o ubytovacích zařízeních v oblasti.

Stravovací zařízení

Podle netolického informačního centra se zde nachází 15 stravovacích zařízení. Do kategorie „Restaurace“ lze zařadit 8 restaurací, 1 bufet, 1 bistro, 1 bufet a 1 občerstvení. V druhé kategorii „Bary“ se nachází 1 kavárna a 2 cukrárny. Tři stravovací zařízení mají sezónní provoz: restaurace Podroužek, restaurace u Kratochvíle a cukrárna na zámku Kratochvíle. 14 zařízení se nachází přímo ve městě Netolice. Pouze stravovací zařízení u zámku Kratochvíle je přibližně 2 km vzdálené od města. Konkurencí pro stravovací zařízení mohou být i v Netolicích umístěné prodejny potravin.

4.3 VYUŽITÍ ŽELEZNICE PRO CESTOVNÍ RUCH V ČESKÉ REPUBLICE A V NĚKTERÝCH EVROPSKÝCH ZEMÍCH

V této části práce uvedeme některé příklady využití železničních tratí pro cestovní ruch v České republice a ve vybraných evropských zemích. Na Slovensku jsou dochované lesní železnice, které jsou nyní využívány k turistickým jízdám. V Rakousku a Německu se zachovalo větší množství úzkokolejných železnic, ve Švýcarsku jsou ve velké míře rozšířeny turistické a výletní vlaky.

4.3.1 Česká republika

Železniční síť v České republice tvořilo v roce 2009 celkem 9478 km železničních tratí ve vlastnictví státu a přes 100 kilometrů regionálních tratí vlastněných jinými subjekty (79 km Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., 22 km Svazek obcí údolí Desné, 5 km KŽC, s. r. o.) (<<http://www.szdc.cz/>> [online].[cit. 2012-01-10]).

Společnost Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. (dále jen JHMD) je výlučným vlastníkem a provozovatelem železniční dopravy na úzkokolejných tratích Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Provozuje pravidelnou osobní a nákladní dopravu v motorové trakci a během letní sezóny pravidelné parní vlaky s historickými vozy. V železničních stanicích Jindřichohradeckých místních drah jsou vydávány dobové lepenkové jízdenky jak pro vlaky motorové, tak parní trakce, které tisknou JHMD ve vlastní tiskárně provozované v Kamenici nad Lipou. Třetinu její produkce používají JHMD pro vlastní potřebu, zbytek odebírají České dráhy pro nostalgické jízdy, různé muzejní železnice. Ve stejném formátu se vyrábějí i různé vstupenky, losy či vizitky. Od června 2009 se JHMD také podílí na provozování vlaků s normálním rozchodem. Jedná se o dvě tratě v Ústeckém kraji - Doupovskou a Švestkovou dráhu. V roce 2012 JHMD na své úzkorozchodné železnici přepravily téměř 400 000 cestujících. U aktivit na normálním rozchodu v severních Čechách bylo na Doupovské dráze přepraveno více než 6 000 a na Švestkové dráze přes 1 800 osob (<<http://www.jhmd.cz/>> [online].[cit. 2013-03-04]).

Tratě Praha – Vrané – Čerčany a Čerčany – Kácov – Světlá nad Sázavou jsou nositelkami legendárního jména – Posázavský pacifik. Název pochází již z 20. let 20. století, kdy se rozšířil mezi trampy navštěvující tyto lokality. Kromě pravidelného provozu se na tratích uskutečňuje řada historických a svátečních jízd (např. Posázavské linky). Většina z nich se koná ve spojení se zajímavými kulturními akcemi (např. Sázavská pouť) či při příležitosti svátků a významných dnů (např. Velikonoční jízdy). Účastníky cestovního ruchu může přilákat romantický kraj kolem soutoku Vltavy a Sázavy, Týnecký hrad, Muzeum hlavně pro chlapy, Žampašský viadukt nebo také Zlatá štola sv. Josefa. V rámci běžného provozu dnes slouží trať mnoha cestujícím jako praktický hromadný prostředek pro přepravu do zaměstnání, školy a za zábavou (<<http://www.pacifikem.cz/>> [online].[cit. 2013-03-02]).

Železniční trať Velké Březno – Zubrnice – Lovečnovice – Verneřice a její větev Lovečkovice – Úštěk byly zprovozněny v roce 1890 a zrušeny v roce 1978. V úseku Velké Březno – Zubrnice byla krátce muzeálně provozována doprava v roce 1993. O obnovení muzejního provozu v tomto úseku usilovalo od roku 1993 občanské sdružení Zubrnická museální železnice, která se o trať stará dodnes. Od roku 1996 je v Zubrnících na nádraží v provozu železniční muzeum. V roce 1998 byl zachovaný

úsek Velké Březno – Lovečkovice prohlášen kulturní památkou (<<http://www.cd.cz/>> [online].[cit. 2013-03-02]). Provoz byl obnoven v říjnu 2010. V roce 2013 se na tuto trať vypraví několik vlaků, např. Velikonoce ve skanzenu, Zubnický jarmark, Dny evropského kulturního dědictví, Evropský den mobility, Podzim na vesnici nebo Vánoce ve skanzenu. Od konce června do konce srpna bude jezdit každou sobotu speciální prázdninový vlak (<<http://www.zmz.cz/>> [online].[cit. 2013-02-04]).

KŽC (Klub železničních cestovatelů) Doprava, s.r.o. provozuje historickými motoráčky výletní nostalgické vlaky pro nejširší veřejnost již 7. rokem. Tato společnost doplňuje vlaky Českých drah, a.s. nabídkou zvláštních turistických vlaků o pravidelný a koncepční provoz historických motorových vlaků v celé turistické sezoně. Pro rok 2013 pro všechny přátele železnice připravili provoz na celkem 12 trasách. Vlaky jezdí na území hlavního města Prahy, Středočeského kraje, Libereckého kraje a Ústeckého kraje. Názvy některých výletních nostalgických vlaků jsou: Boleslavský motoráček, Pražský motoráček, Podlipanský motoráček, Polabský motoráček, Kamenický motoráček, Podřipský motoráček, Středohorský motoráček (<<http://www.kzc.cz/>> [online]. [cit. 2013-02-04]).

Elektrická dráha Tábor – Bechyně (též Bechyňská dráha, Bechyňka) byla první elektrifikovanou tratí v České republice, která se neřadila mezi tramvajové, ale mezi železniční dráhy. V provozu je od června 1903 a jejím stavitelem byl známý elektrotechnik a vynálezce František Křižík. Dráha disponující normálním rozchodem 1435 mm je 24 km dlouhá a je napájena systémem stejnosměrného napětí 1500 V¹⁰ (jediná v Čechách s tímto napětím). Bechyňka byla první železniční dráhou ve střední Evropě, která byla od počátku stavěna i provozována jako elektrická. Dráha je v provozu dodnes, v letní sezoně se zde konají nostalgické jízdy (<<http://www.kudyznudy.cz/>> [online].[cit. 2013-02-04]).

¹⁰ Volt – jednotka elektrického napětí

4.3.2 Slovensko

Na Slovensku se do dnešní doby zachovalo několik lesních železnic, které jsou využívány pro cestovní ruch. Jde např. o Čiernohronskou lesní železnici, která byla až do roku 1982 určena pro přepravu dřeva. Poté byla trať uzavřena a díky místním nadšencům prohlášena národní kulturní památkou. Dnes je úzkokolejná dráha o rozchodu 760 mm využívána v turistické sezóně k provozu turistických vlaků z Chvatimechu do Čierneho Balogu a do Vydrovskej doliny – 14 km. V roce 2012 byla s podporou Evropské unie otevřena čtyřkilometrová trať z Čierneho Balogu do městské části Dobroč. Jízdu vlakem zde lze propojit s návštěvou lesnického skanzenu. Na této železnici lze objednat vypravení mimořádného vlaku, vystoupení folklorního souboru nebo přepadení vlaku lupiči. V roce 2007 bylo na Čiernohronske železnici přepraveno cca 70 000 návštěvníků, tj. o 20 000 více než v roce 2006 (<<http://www.chz.sk/>> [online].[cit. 2013-02-04]).

Ve slovenské Nitře se nachází Nitrianská polní železnice (Nitrianská poľna železnica). Jde o muzejní úzkorozchodnou železnici, která slouží k dokumentování zašlé slávy zemědělských, ale i průmyslových, lesních a veřejných železnic s rozchodem menším než 1435 mm. Tato železnice disponuje rozchodem kolejí 760 mm a zároveň slouží jako dopravní prostředek po rozsáhlém areálu Slovenského zemědělského muzea a Výstaviště Agrokomplex, ve kterém se nachází. Trať tvoří okruh kolem skanzenu (1,6 km) a trať spojující skanzen s hlavní vstupní branou výstaviště Agrokomplex (1 km). Pravidelné i objednané jízdy zajišťují v současnosti tři unikátní parní a jedna motorová lokomotiva. Pro přepravu osob se používají čtyři vyhlídkové osobní vozy nebo dva malé kryté stoleté vozy (<<http://npz.yw.sk/>> [online].[cit. 2013-01-12]).

Netradiční železnici nalezneme v Košicích - Košická dětská historická železnice (Košická detská historická železnica). Jedná se o unikátní historickou úzkorozchodnou železnici se vzácným rozchodem 1000 mm. Dráhu provozuje společnost Železnice Slovenské republiky, status dopravce vlastní Dětská železnice Košice a dozor nad tratí provádí Město Košice ve spolupráci s Dopravním podnikem města Košice. (<<http://www.dpmk.sk/>>[online].[cit. 2013-01-12]). V provozu železnice jsou historické vozy a vzácná parní lokomotiva „Katka“, která byla vyrobena v Německu v roce 1884, což jí činí nejstarší provozovanou parní lokomotivou ve střední Evropě. Trať je dlouhá

4 km a vlaky zde jezdí od dubna do listopadu během víkendů, svátků a také v určené pracovní dny (<<http://www.detskazeleznica.sk/>> [online].[cit. 2013-01-12]).

4.3.3 Rakousko

V Rakousku s ohledem na horský terén bylo vybudováno mnoho tratí s úzkým rozchodem. Na dochovaných tratích se uskutečňuje jak celoroční, tak sezónní provoz. Příkladem úzkorozchodné tratě s pravidelným provozem je trať z St. Pöltenu do důležitého poutního místa v Rakousku – Mariazellu. K provozu jsou využívány parní i elektrické lokomotivy. Na určených tratích je možnost cestovat v panoramatickém voze s prosklenou střechou (Plch, 2010).

V Bavorských Alpách v Tyrolsku se nachází ozubnicová dráha Achenseebahn, která byla otevřena roku 1889. Na trati o délce 6,8 km a rozchodu 1000 mm mezi Jenbachem a jezerem Achensee jezdí parní vlaky. Zajímavostí je částečně adhezní a částečně ozubnicový provoz. Další ozubnicové tratě, na kterých jsou vypravovány parní vlaky, se nazývají Schafbergbahn a Schneebergbahn (<<http://www.austria.info/>> [online].[cit. 2013-02-05]).

Z rakouského města Gmünd, které se nachází nedaleko Českých Velenic, vychází síť úzkorozchodných tratí. Jde o tratě Gmünd – Litschau/Heidenreichstein a Gmünd – Gross Gerungs. Tratě jsou provozovány pouze v letní sezóně. Projíždějí zde výletní vlaky, které jsou tažené parními i motorovými lokomotivami. Soupravy jsou složeny obvykle z krátkých, osm metrů dlouhých dvounápravových vozů. Provoz financuje spolková země Dolní Rakousko (<<http://www.waldviertlerbahn.at/>> [online].[cit. 2013-02-05]). Obce, které leží poblíž tratě, se snaží zvýšit atraktivitu regionu pořádáním eventů nebo zavedením autobusu, který propojuje rakouské a české úzkokolejné tratě na Jindřichohradecku.

4.3.4 Německo

V německém příhraničí najdeme systém úzkorozchodných tratí kolem města Zittau, v okolí Drážďan a v Krušných horách, např. trať Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal. Regionální železniční společnost SDG¹¹ na 17 km dlouhé trati každodenně provozuje jízdy vlaků tažené jednou z pěti parních lokomotiv vyrobených v letech 1952 – 1956. Cestující mohou využít jízdu na lokomotivě, jídelní vozy nebo si zpestřit jízdu průvodním programem v muzeích a atrakcích regionu. Trať je snadno přístupná z České republiky ve výchozí stanici z Vejprt a v koncové stanici z Božího Daru (Plch, 2010). Turistická atrakce spojená s železnicí se nachází v německých Drážďanech a jde o Drážďanskou parkovou železnici. Dětem a mládeži slouží jako smysluplná činnost volného času, jelikož se podílejí na provozu železnice. Trať o rozchodu 381 mm je dlouhá 5,6 km a jezdí zde 2 parní a 2 elektrické lokomotivy (<<http://www.dresden.de/>> [online].[cit. 2013-02-05]).

4.3.5 Polsko

V jihovýchodním Polsku je od roku 1997 znovuobnověný provoz na bývalé lesní dráze – dnes Bieszczadzská lesní dráha. Provoz je pouze sezónní na trase Wola Michowa – Balnica – Cisna-Majdan – Cisna – Dolzycza – Przyszlup. Depo, muzeum a výchozí stanice se nachází v Cisně-Mejdanu. Jelikož se v okolí dráhy nachází Národní park Poloviny, je o jízdy vlaků velký zájem (<<http://www.karpaty.net/>> [online].[cit. 2013-02-05]).

4.3.6 Švýcarsko

Z evropských zemí je nejvíce rozšířený provoz turistických a výletních vlaků ve Švýcarsku. Mnoho tratí nacházejících se v horách má stálý provoz z velké části s turistickým významem. Světovým unikátem jsou ozubené a adhezní dráhy, po nichž

¹¹ SDG = Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft – Saská parní železniční společnost

jezdí vyhlídkové vlaky a lanovky. Horské tratě většinou provozují soukromé společnosti.

Za nejnámější se považuje Glacier Express - Ledovcový Express. Jde o nejpomalejší expres na světě jedoucí ze St. Moritzu přes Chur, Andermatt a Brig do Zermattu. Cesta tímto expresem trvá sedm a půl hodiny a vede přes 291 mostů a 91 tunelů. Většinu trasy tvoří tzv. „zubačka“. V komfortních vagónech (klasické stavby nebo panoramatických - prosklené stěny a strop) je možné vidět to nejkrásnější ze švýcarské alpské přírody – horské lesy a louky, kláštery, divoké alpské potoky a historická města. Švýcaři označují tento vlak jako „open air kino“. Jízda expresem se přirovnává k safari, jen se nepozoruje divoká zvěř, ale rozmanitá krajina (<http://mojesvycarsko.com/> [online],[cit. 2013-02-05]).

Mezi další významné turistické vlaky se řadí Bernina Express, který spojuje Chur, St. Moritz a italské Tirano, a Heidi Express vedoucí mezi městy Landquart, Klosters, Davos a Filisur, kde se připojuje na trasu Bernina Express do Tirana. Bernina Express je nejvýše položená železniční trať křižující Alpy. Vlak se po horských terasách, viaduktech a skrz točité tunely dostane průsmekem Berninapass do nadmořské výšky 2 253 m. Trať z Thusis do Tirana byla díky své jedinečnosti zapsána v roce 2008 na seznam památek UNESCO (<http://rhb.ch/> [online],[cit. 2013-02-05]).

Netradiční zážitek mohou návštěvníci okusit ve Swiss Chocolate Train („Švýcarský čokoládový vlak“). Jde o společný projekt GoldenPass Services Cailler a Nestlé. Trasa vlaku začíná v Montreux, pokračuje do Gruyeres a kovčí v Broc. Cestuje se v secesním vagónu „Belle Epoque Pullman“ z roku 1915 nebo v moderním panoramatickém voze s částečně prosklenou střechou. Součástí cesty je návštěva zámku v Gruyeres, tradiční sýrové výroby v Gruyeres a čokoládovny Cailler-Nestlé v Broc s ochutnávkami (<http://mojesvycarsko.com/> [online],[cit. 2013-02-05]).

5 VÝSLEDKY A JEJICH DISKUZE

K doplnění informací uvedených v předešlé části práce byla využita metoda dotazování a řízených rozhovorů. V diskuzi byly porovnány články o zkoumané železniční trati.

5.1 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

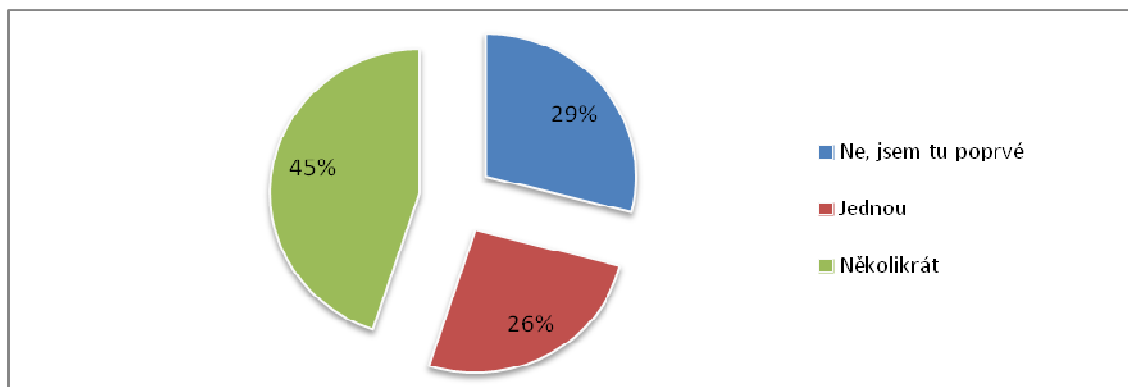
Dotazníkové šetření bylo provedeno ve městě Netolice a uskutečnilo se v období tří měsíců – od začátku srpna do konce října 2011. Dotazování probíhalo pomocí předem připraveného dotazníku (viz příloha č. 4), který obsahoval úhrnem 16 otázek včetně otázek identifikačních. V dotazníku převládaly otázky uzavřené z důvodu menší časové náročnosti. Pouze 2 otázky byly otevřeného typu. Dotazníky byly umístěny v centru města Netolice na Mírovém náměstí v Turistickém informačním centru po dobu tří měsíců. Cílem dotazníkového šetření bylo určit profil účastníka cestovního ruchu. Ke zjištěným informacím vyplývajících z dotazníkového šetření byly následně připojeny informace z řízených rozhovorů.

Výsledky dotazníkového šetření:

Otázka č. 1: Už jste oblast Netolice někdy navštívili?

Jedná se o uzavřenou otázku, která měla zjistit, zda návštěvníci jsou v této oblasti poprvé nebo již zde byli. Respondenti mohli vybírat ze tří různých odpovědí.

Graf č. 1: Počet návštěv dané oblasti respondenty



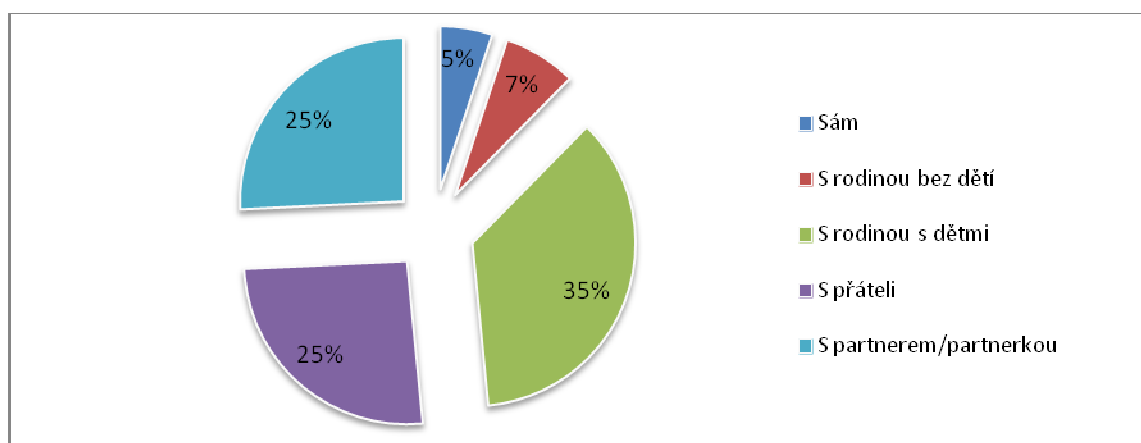
Zdroj: Vlastní šetření

Z prvního grafu vyčteme, že téměř polovina všech dotázaných (45 %) tuto oblast v minulosti několikrát navštívila. 26 % návštěvníků již zde jednou bylo a zbylých 29 % přijelo do Netolic poprvé. Z toho lze usoudit, že účastníkům cestovního ruchu se v dané oblasti líbí a rádi se vracejí.

Otázka č. 2: S kým jste přijeli?

Tato otázka má charakter otázky uzavřené, jejímž účelem bylo zjistit, s kým nejčastěji respondenti do oblasti Netolic přijíždějí.

Graf č. 2: Doprovod respondentů



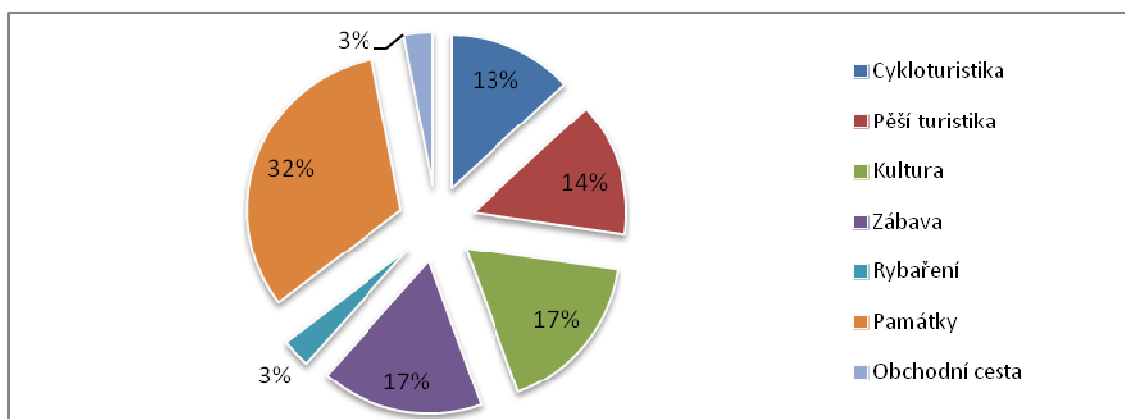
Zdroj: Vlastní šetření

Výsledky druhé otázky ukazují, že nejvíce dotazovaných přijelo s rodinou s dětmi (35%), s partnerem/partnerkou (25%) anebo s přáteli (25%). Tato převážná část návštěvníků do Netolic přijela právě proto, že zde nachází všichni členové rodiny různé vyžití. Jen malé množství respondentů cestovalo bez doprovodu (5%) nebo s rodinou bez dětí (7%).

Otázka č. 3: Za jakým účelem jste přijeli?

Jde o uzavřenou otázku. Dotazovaní volili jednu ze sedmi nabízených možností odpovědi. Otázka měla objasnit, proč účastníci cestovního ruchu tuto oblast navštívili nebo navštěvují.

Graf č. 3: Účel návštěvy



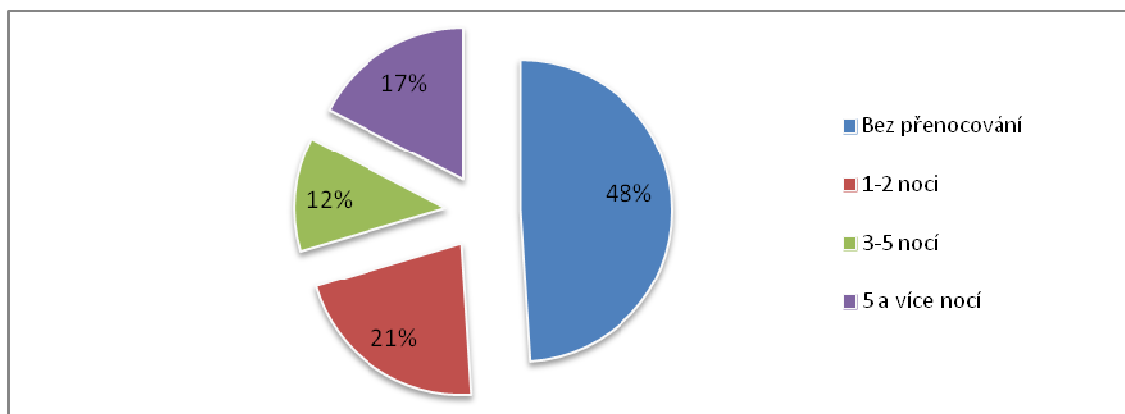
Zdroj: Vlastní šetření

Největší podíl dotázaných účastníků cestovního ruchu přijíždí do oblasti Netolic za památkami, kulturou a zábavou. Tuto situaci dokládá i fakt, že se zde nachází množství kulturních památek, například zámek Kratochvíle, archeopark, a také bohatý kulturní program (výstavy fotografií, obrazů, divadelní představení) jak pro dospělé tak i dětské účastníky cestovního ruchu. Významnou část přijíždějících zaujala zdejší pěší turistika (14 %) a cykloturistika (13%). Jen malé množství dotázaných je v oblasti za účelem rybaření nebo obchodní cesty.

Otázka č. 4: Jaká je délka vašeho pobytu?

Tato uzavřená otázka měla odhalit nejčastější délky pobytu oslovených lidí. Na výběr bylo ze čtyř variant odpovědí - bez přenocování, 1-2 noci, 3-5 nocí, 5 a více nocí.

Graf č. 4: Délka pobytu



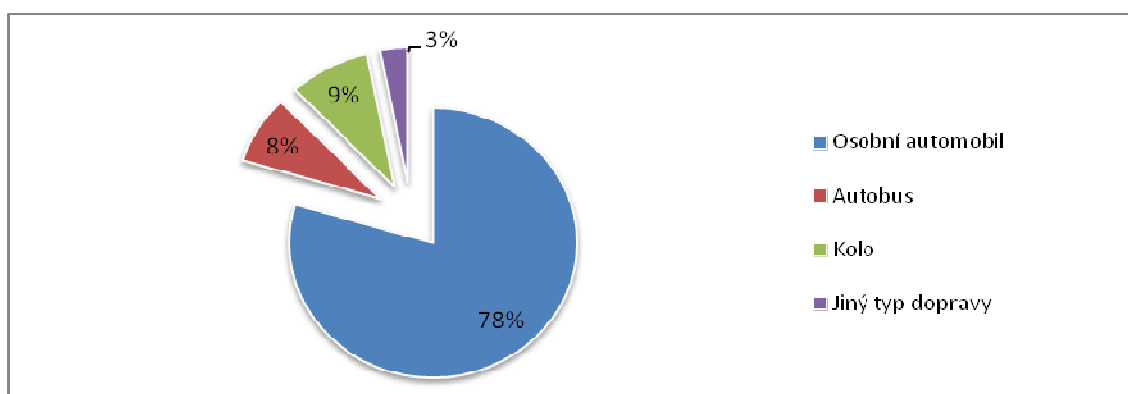
Zdroj: Vlastní šetření

Graf nám říká, že 48% respondentů jsou výletníci a nestráví zde ani jednu noc. Nejspíše to budou obyvatelé okolních okresů, kteří to do oblasti Netolice nemají daleko a na návštěvu nebo poznání určité památky či zajímavosti jim stačí pouze 1 den či méně. Na 1 až 2 noci se ubytuje 21 % účastníků a na 3 až 5 nocí 17 %. Nižší procento se zdrží na 5 a více nocí (12 %). Tyto výsledky mohou být ovšem zkresleny v důsledku toho, že dotazník byl zveřejněn částečně i po skončení hlavní sezóny a také z důvodu zhoršeného počasí v období zveřejnění.

Otázka č. 5: Jakým dopravním prostředkem jste se na místo dostali?

Tato uzavřená otázka měla odhalit dopravní dostupnost regionu a nejpoužívanější dopravní prostředek, kterým se návštěvníci do oblasti Netolice dopravují.

Graf č. 5: Způsob dopravy



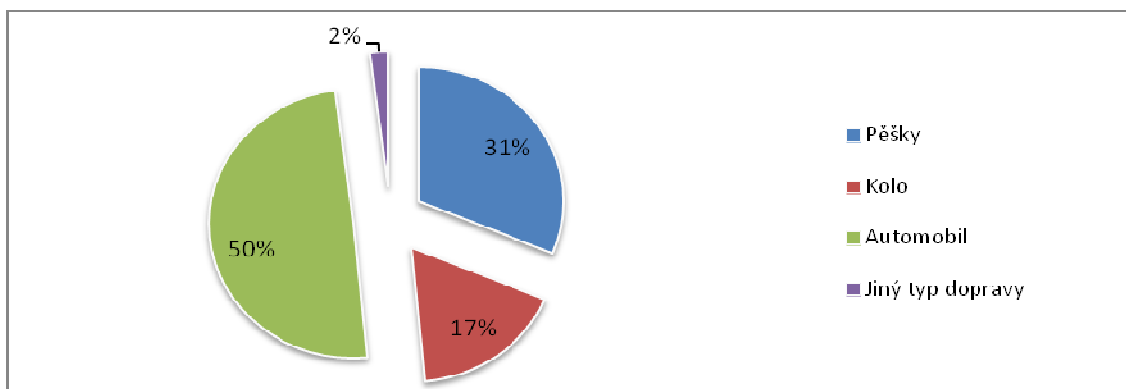
Zdroj: Vlastní šetření

Jelikož jsou Netolice poměrně dobře přístupné ze všech světových stran po silnicích II. třídy, přijela převážná část dotazovaných (78 %) osobním automobilem. 9 % respondentů, kteří se do oblasti dopravili pomocí kola, zřejmě využilo širokou místní síť cyklotras. Zbývající účastníci cestovního ruchu užili autobus nebo jiný typ dopravy. V oblasti se nachází železniční trať, ale jelikož je od roku 2011 uzavřená, do odpovědí nebyla samozřejmě zahrnuta.

Otázka č. 6: Jak se po regionu pohybujete?

V návaznosti na předchozí otázku „Jakým dopravním prostředkem jste se na místo dostali?“ má tato otázka objasnit, jak se návštěvníci dále po regionu pohybují. K vysvětlení slouží tato otázka uzavřeného typu.

Graf č. 6: Způsob dopravy po regionu



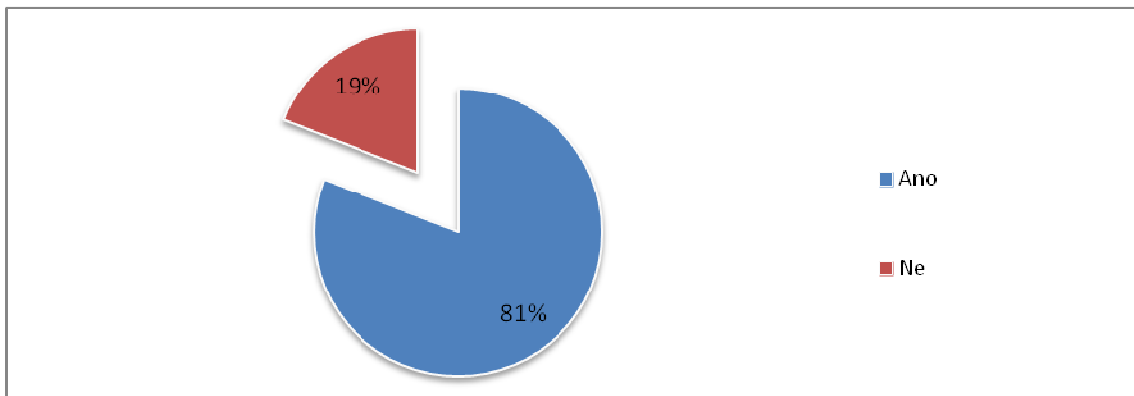
Zdroj: Vlastní šetření

Ze 78 % účastníků cestovního ruchu, kteří do oblasti přijeli vlastním automobilem, se i po regionu 50 % z nich dále pohybuje pomocí automobilu. Z odpovědí také můžeme vyvodit fakt, že respondenti, kteří přijeli do Netolic osobním automobilem, si přivezli kola sebou a pak po oblasti na těchto kolech cestují (17 % respondentů). 31 % dotazovaných využívá blízkosti atraktivit cestovního ruchu a chodí po okolí pěšky.

Otázka č. 7: Uvítali byste obnovení železniční tratě Netolice – Dívčice?

Hlavním důvodem zařazení této otázky bylo zjištění, zda respondenti stojí o obnovení železniční tratě Netolice – Dívčice. Otázka je dichotomická s možností pouze dvou odpovědí.

Graf č. 7: Názor respondentů na obnovení železniční tratě Netolice – Dívčice



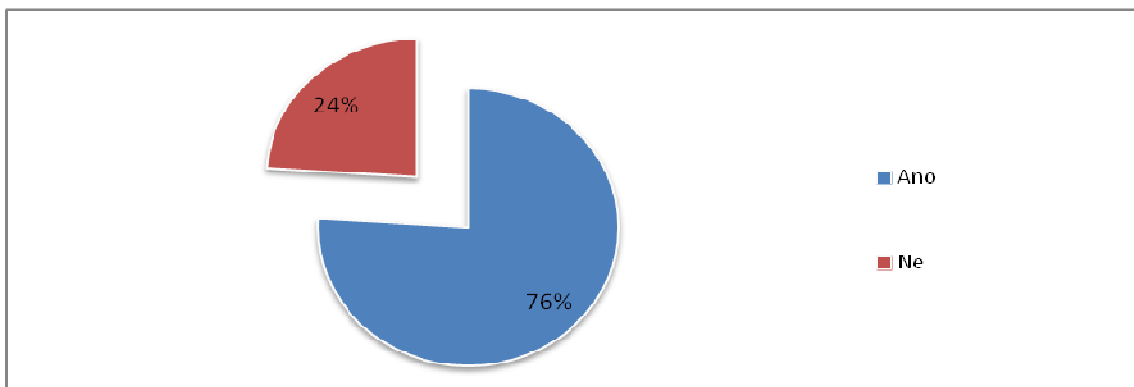
Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu č. 7 můžeme vyčíst, že více než 80 % respondentů by uvítalo obnovení železniční tratě Netolice – Dívčice. Zrušení této tratě vyvolalo mnoho negativních ohlasů jak z řady místních obyvatel, tak jak dokládají výsledky této otázky z řad účastníků cestovního ruchu. 19 % dotázaných by obnovení tratě neuvítalo.

Otázka č. 8: Přivítali byste speciální vlak s možností přepravy kol?

Tato otázka je typem uzavřené otázky s možností dvou odpovědí. Respondenti měli vyjádřit svůj názor se zavedením speciálního vlaku s možností přepravy jízdních kol.

Graf č. 8: Názor respondentů na speciální vlak s možností přepravy kol



Zdroj: Vlastní šetření

Jen 24 % ze všech dotázaných by tuto službu nevyužila. Zbylá část účastníků cestovního ruchu by přepravu kol přivítala.

Otázka č. 9: Chybí Vám nějaká služba při cestování vlakem? Co byste změnili?

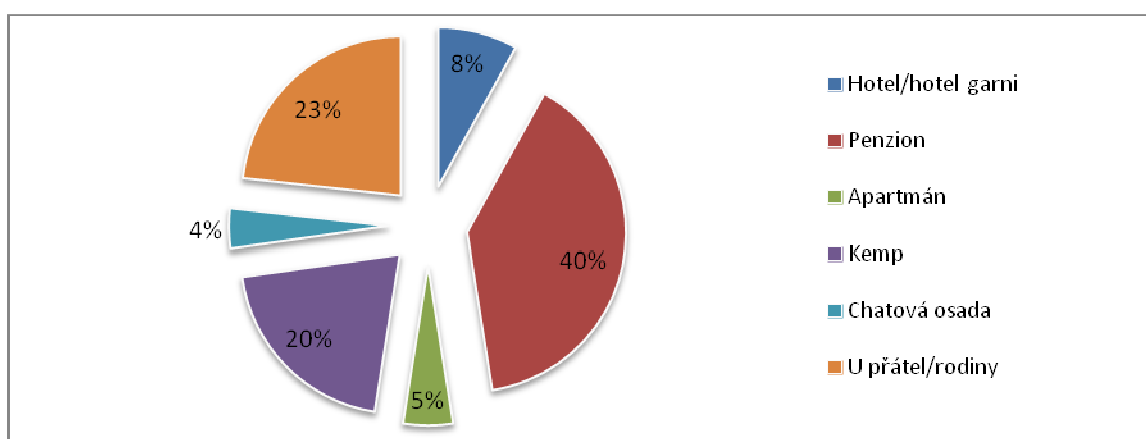
Jedná se o otevřený typ otázky. Dotazovaní se měli zamyslet nad tím, zda jim při cestování vlakem schází nějaká služba nebo co by změnili.

Na tuto otázku respondenti nejčastěji odpovídali, že by uvítali lepší informovanost o problémech na železnici (důvody zpoždění), vyšší čistotu ve vagonech a celkovou modernizaci vozového parku, častější spoje a jeden dotazovaný by zavedl vagon pro kuřáky, aby někteří cestující neměli potřebu kouřit na toaletách přímo ve vlaku.

Otázka č. 10: Kde jste ubytováni během pobytu?

Otázka je zcela uzavřená a má objasnit, kde se respondenti během svého pobytu v oblasti Netolic většinou ubytovávají. Na výběr měli z šesti variant ubytování.

Graf č. 9: Způsob ubytování



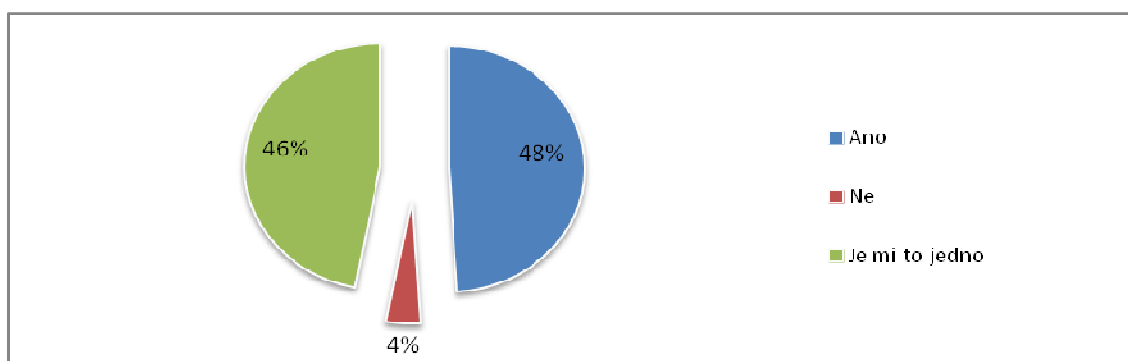
Zdroj: Vlastní šetření

Z dotazníkového šetření vyplývá, že nejvíce dotazovaných, tj. celých 40 %, si vybralo z nabídky pěti místních penzionů. U přátel/rodiny přespávalo 23 % respondentů a 20 % využilo služeb místního kempu Podroužek.

Otázka č. 11: Uvítali byste ubytování v blízkosti nádraží a nedaleko zámku Kratochvíle?

Jde o uzavřený typ otázky, kde respondenti mohli volit mezi třemi odpověďmi – ano/ne/je mi to jedno. Účelem této otázky bylo zjistit, zda by dotazovaní ocenili ubytování v blízkosti netolického nádraží a nedaleko zámku Kratochvíle.

Graf č. 10: Názor respondentů na ubytování v blízkosti nádraží a nedaleko zámku Kratochvíle



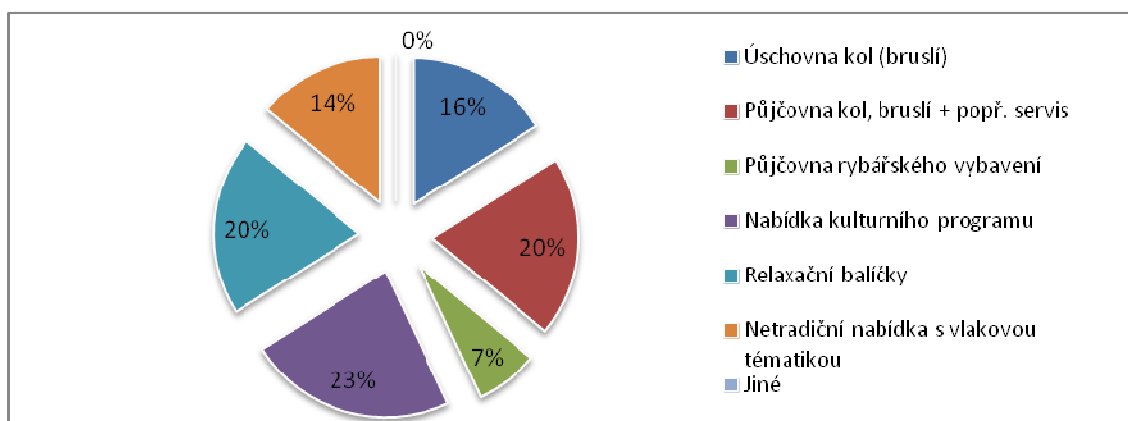
Zdroj: Vlastní šetření

Na tuto otázku odpovědělo kladně celých 48 % respondentů, že by uvítali ubytování v blízkosti nádraží a nedaleko zámku Kratochvíle. Zbývající dotazovaní by toto ubytování nechtěli nebo jim bylo zcela lhostejné, zda by v blízkosti nádraží ubytování fungovalo či nefungovalo.

Otázka č. 12: Jaké služby byste požadovali?

Největším lákadlem, proč účastníci cestovního ruchu navštěvují Netolice, jsou památky, kultura a zábava, následně pak pěší turistika a cykloturistika. Otázka byla položena tak, aby respondenti popřemýšleli, které služby by v ubytování v blízkosti nádraží a nedaleko zámku Kratochvíle požadovali. Tato otázka je polootevřená a dotazovaní mohli zaškrtnout více odpovědí nebo napsat návrh vlastní služby, kterou by zde požadovali.

Graf č. 11: Požadované služby



Zdroj: Vlastní šetření

Na základě odpovědí respondentů vyšlo najevo, že by nejvíce uvítali nabídku kulturního programu (23 %), půjčovnu kol, bruslí + popř. servis (20 %) a relaxační balíčky (20 %). Potřeba půjčovny kol vychází ze skutečnosti, že v okolí města se nachází mnoho cyklotras, ale v oblasti půjčovna chybí.

Otázka č. 13: Co byste v ubytovacím zařízení uvítali a co Vám chybí?

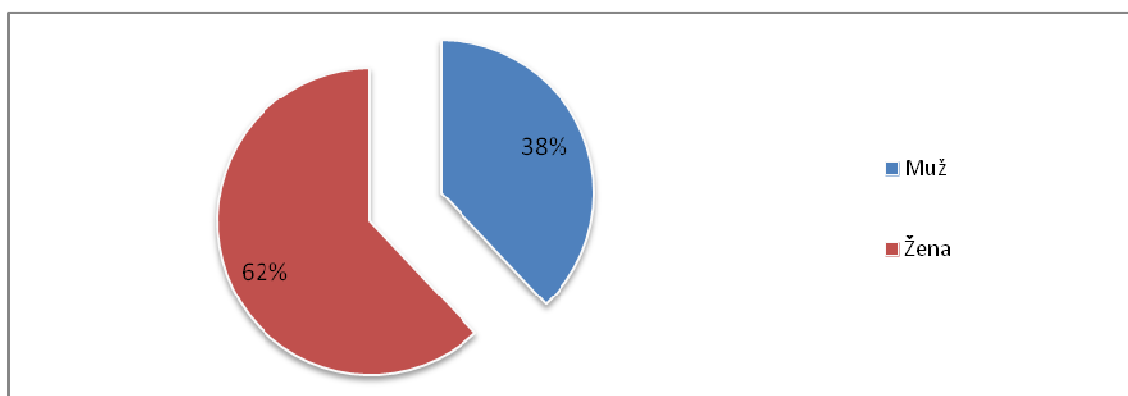
Tato otázka je plně otevřená a měla dát dotazovaným prostor k tomu, aby formulovali vlastní požadavky na to, co by v ubytovacím zařízení uvítali a co jim v současném zařízení chybí.

Z odpovědí na tuto otázku vyplývá, že ubytovaní účastníci cestovního ruchu by uvítali wellness, saunu, fitcentrum, dětskou místnost nebo hernu, aby mohli vyplnit svůj volný čas, když počasí venku není příznivé. Dále by velká část dotazovaných uvítala lepší komunikaci mezi personálem a zákazníkem a více restaurací s nabídkou poledního menu. Třem respondentům chybí v ubytovacím zařízení televizor a v bližším okolí půjčovnu kol.

Otázka č. 14: Jakého jste pohlaví?

Tato otázka je uzavřená dichotomická, u které je možnost výběru pouze ze dvou odpovědí.

Graf č. 12: Pohlaví respondentů



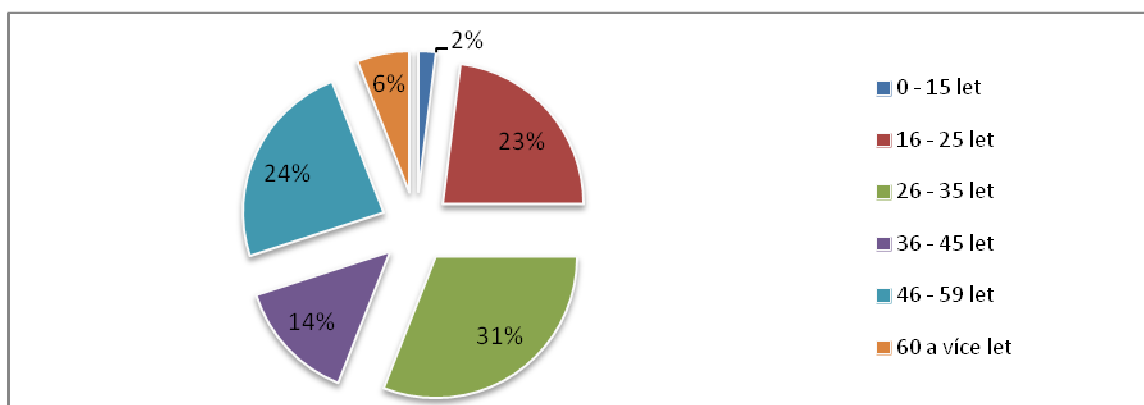
Zdroj: Vlastní šetření

Z výsledků tohoto grafu by se dalo vyčíst, že do oblasti spíše přijíždějí ženy (62 %). Jelikož do destinace přijíždějí nejvíce rodiny (viz otázka č. 2), dá se předpokládat, že spíše ženy častěji odpovídají za celou rodinu než muži.

Otázka č. 15: Jaký je Váš věk?

Předposlední otázka je uzavřená. Dotazovaní se měli zařadit podle svého věku do jedné ze šesti možných věkových skupin.

Graf č. 13: Věková kategorie respondentů



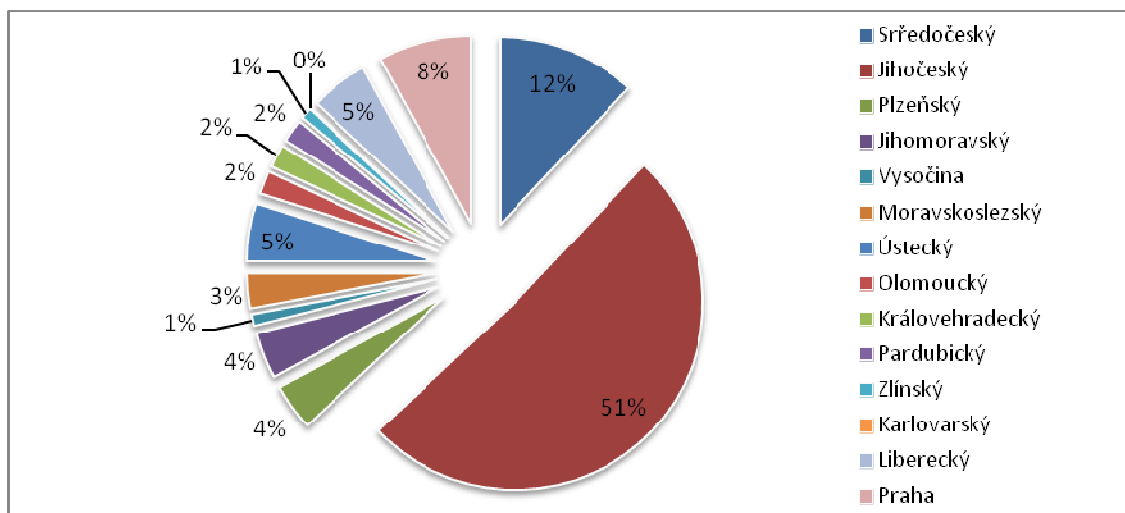
Zdroj: Vlastní šetření

Dotazníkové šetření bylo provedeno u všech věkových skupin. Nejvíce odpovídajících osob bylo v rozmezí 26 – 35 let a to 31 %. Od 16 do 25 let dotazník vyplnilo 23 % dotazovaných, kteří navštívili destinaci nejvíce jako výletníci. 14 % respondentů bylo ve věku 36 – 45 let. Významná byla i skupina ve věku 46 – 59 let (24 %).

Otázka č. 16: Z jakého kraje jste přijeli?

Poslední otázka v dotazníku je typem uzavřené otázky, která měla objasnit, z jakého kraje všichni oslovení respondenti pocházejí.

Graf č. 14: Bydliště respondentů



Zdroj: Vlastní šetření

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že více než polovina (tj. 51 %) respondentů přijela do oblasti z Jihočeského kraje. Dále nejvíce účastníků cestovního ruchu přicestovalo ze Středočeského kraje (12 %) a Prahy (8 %). Z krajů Libereckého, Ústeckého, Plzeňského a Jihomoravského dorazilo do oblasti Netolic celkem 18 % všech respondentů. Zbylé kraje představují jen nepatrné procento ze všech dotázaných účastníků cestovního ruchu.

5.2 ŘÍZENÉ ROZHOVORY

Pro získání hlubšího poznání problematiky byly provedeny tři řízené rozhovory, které proběhly v Turistickém informačním centru, s pracovníkem Českých drah a se starostou města Netolic Oldřichem Petráškem.

5.2.1 Turistické informační centrum Netolice

Řízený rozhovor byl uskutečněn na konci srpna 2011 v prostorách Turistického informačního centra s pracovníci tohoto centra. Rozhovor směřoval k získání informací o návštěvnících, kteří přijíždějí do města Netolic.

Otázka 1: *Jaké segmenty návštěvníků využívají služeb turistického informačního centra?*

Služby turistického informačního centra nejčastěji využívají rodiny s dětmi a senioři. Z jiného pohledu přichází do centra velké množství lidí projíždějící oblastí na kole či ti, kteří v oblasti Netolic tráví několik nocí a chtějí danou oblast projet na kole.

Otázka 2: *V jaké věkové kategorii účastníci cestovního ruchu přicházejí?*

Tato otázka navazuje na otázku předchozí a lze říct, že se slučuje z výše uvedenými informacemi, tj. do oblasti přijíždějí lidé nejčastěji ve věku do 25 let, dále ve věku 26 – 45 let a ve věkové kategorii 55 a více let.

Otázka 3: *Z jakých krajů České republiky nejčastěji přicházejí?*

Návštěvníci přijíždějí ze všech krajů České republiky. Významnou část návštěvníků představují i Němci, Rakušané a zajímavostí je, že v létě 2011 byl poprvé zaznamenán významný nárůst návštěvníků ze Slovenska. Tuto skutečnost lze doložit i statistikami za celou Českou republiku.

Otázka 4: *V jakých měsících je turistické informační centrum nejintenzivněji využíváno?*

Z odpovědí vyplynulo, že návštěvníci vyhledávají služby turistického informačního centra nejvíce v období od července do srpna, což je ovlivněno obdobím letních prázdnin žáků a studentů. Lidé přicházejí i během celého roku, ovšem už v daleko menším počtu.

Otázka 5: *Po jakých aktivitách se nejčastěji účastníci cestovního ruchu ptají?*

Vzhledem ke skutečnosti, že před 8 lety se začal budovat Archeopark Netolice na Sv. Jánů, který je v současnosti již přístupný veřejnosti, stal se právě tento Archeopark místem, po kterém se návštěvníci turistického informačního centra nejčastěji ptají. Po Archeoparku se nejvíce dotazují na dopravní spojení.

Tato skutečnost byla vysvětlena tím, že ve městě se nenachází autobusové nádraží ani není v provozu vlakové nádraží, kde by lidé mohli informace o dopravě získat. K tomuto účelu proto využívají turistické informační centrum. Až následně se ptají na atraktivitu města.

5.2.2 České dráhy

Předem domluvený řízený rozhovor proběhl v červnu roku 2012 s pracovníkem Krajského centra Českých drah v Českých Budějovicích panem Mgr. Pavlem Kosmatou v prostorách krajského centra. Na pana Kosmatu jsem byla odkázána starostou města Netolice panem Oldřichem Petráškem, který doslova řekl: „Pan Kosmata je „duší“ projektu na trati z Dívčic do Netolic.“ Pan Kosmata pracuje u Českých drah jako tvůrce železničních jízdních řádů pro Jihočeský kraj a jelikož je rodákem z Netolic, zajímá se o využití této dráhy. Rozhovor byl zaměřen na zjištění informací o trati č. 193 Dívčice – Netolice.

Na začátku rozhovoru jsem byla informovaná, že na projektu speciálních vlaků v roce 2012 na trati č. 193 Dívčice – Netolice spolupracují 50 % České dráhy a 50 % město Netolice. Na financování těchto speciálních vlaků se podílí Jihočeský kraj, město Netolice a také České dráhy, jelikož z jízdenek se vydělá pouze na přibližně 20 % nákladů na provoz vlaků. Po uzavření tratě v roce 2011 se začalo přemýšlet, jak by se provoz na trati mohl alespoň částečně udržet. Pro rok 2012 bylo vymyšleno několik speciálních a historických vlaků na podporu trati a cestovního ruchu. Většinou vlaky na trať vyjíždějí k nějaké zajímavé události v obci. Začalo to 16. března, kdy z Českých Budějovic do Netolic vyrazil „Tak trošku pohádkový vlak“ s pohádkovým králem Zdeňkem Troškou, který měl veliký úspěch jak u místních obyvatel, tak u turistů. Dále bude vypraven parní vlak na netolické řemeslné trhy, speciální vlak na divadelní představení na zámku Kratochvíle, zvláštní vlak pro cyklisty s jejich koly za neobjevenými cyklostezkami Netolicka, motorový vlak na jedinou dostihovou dráhu v jižních Čechách a nakonec na adventní zámek Kratochvíle s vánočním koncertem lovecké hudby a chrámového sboru. Pan Kosmata dále řekl, že pro rok 2013 se již takový počet zvláštních vlaků připravovat nebude. K využití tratě

by se mělo zajímat hlavně město Netolice nebo místní akční skupina zabývající se touto tratí, protože České dráhy podle jeho slov s pravidelným provozem tratě nepočítají.

5.2.3 Město Netolice

Poslední řízený rozhovor se uskutečnil v také v červnu roku 2012 se starostou města Netolic Oldřichem Petráškem. Jednalo se spíše o doplnění informací od pana Kosmaty (pracovníka Českých drah) a nahlédnutí na problematiku z jiné strany.

Nejdříve řeč přišla na současný stav na trati č. 193 z Dívčic do Netolic. Pan Petrášek řekl, že trať je v pořádku a vyžaduje pouze minimum financí na údržbu. Dále město Netolice usiluje o obnovení pravidelné dopravy na trati č. 193. Snaží se o zavedení alespoň dvou párů vlaků denně, protože zrušením osobní dopravy se zhoršila dopravní dostupnost regionu. Pan starosta uvedl příklad, že vlak z Českých Budějovic až do Netolic kolem 15:00 by byl určitě hojně využíván, což město vyzkoušelo minulý rok 14 denním zavedením zkušebních jízd, tzv. Netolický čert. Na otázku týkající se zvláštních a speciálních vlaků jsem dostala odpověď podobnou jako v rozhovoru s panem Kosmatou. Bylo mi řečeno, že tento rok přijelo nebo přijede celkem 6 zvláštních vlaků: na dostihy, na divadlo, parní vlak na jarmark, Mikulášský vlak atd. Město Netolice stále pracuje na tom, aby provoz zvláštních a speciálních vlaků zůstal zachován. Dále město podalo žádost o bezúplatné převedení tratě z vlastnictví státu na město a věří, že by se našla řada provozovatelů, kteří by měli zájem s městem spolupracovat a zahájit na trati provoz. Nakonec mě zajímalo, zda město nepřemýšlelo o úpravě hráze (cesty) pro chodce (cyklisty), která vede od železniční stanice v Netolicích k zámku Kratochvíle a která je nyní ve stavu spíše vyšlapané cestičky. Pan Petrášek odpověděl, že město má rozpracovaný projekt na cyklostezku a pěší stezku spojující město se zámek. Nyní je spojení se zámek jen po značně frekventované silnici II. třídy. Přestože se jedná asi jen o 2 km, je to pro chodce a cyklisty vyloženě nebezpečná záležitost. V současné době se připravuje podání žádosti na 1. etapu do ROP Jihozápad¹². Spojení by výrazně podpořilo i cestovní ruch, protože

¹² ROP Jihozápad = Regionální operační program Jihozápad

pro cca 40 000 návštěvníků zámku Kratochvíle by procházky nebo projížďka do Netolic byla několika minutová záležitost.

5.3 SHRNU TÍ ZJIŠTĚNÝCH ÚDAJŮ

Z provedených průzkumů plynou důležité informace pro přípravu návrhů na využití železniční tratě 193 pro cestovní ruch. Jde o tyto zásadní informace:

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že většina dotázaných respondentů již oblast Netolicka navštívila z větší části vícekrát. Základním segmentem jsou rodiny s dětmi, mladé páry a mladé skupiny z jižních Čech, středních Čech a Prahy. Do zkoumané oblasti nejvíce účastníku cestovního ruchu přijíždí za účelem návštěvy památek a návštěvy kulturních akcí. Z odpovědí v dotazníku plyne, že většina účastníku cestovního ruchu zde nepřenocuje a přes 75 % přijelo do zkoumané oblasti automobilem a ve zkoumané oblasti se dále pohybovalo. U otázky na možné zprovoznění železniční dráhy Dívčice – Netolice odpovědělo přes 80 % respondentů kladně. Z dotazníkového šetření dále vyplynulo, že respondenti by při cestování vlakem nejčastěji uvítali lepší informovanost o problémech na železnici (důvody zpoždění), vyšší čistotu ve vagoněch a celkovou modernizaci vozového parku, častější spoje a jeden dotazovaný by zavedl vagon pro kuřáky, aby někteří cestující neměli potřebu kouřit na toaletách přímo ve vlaku.

Ze zjištěných sekundárních dat vyplývá existence společnosti JIKORD, která koordinuje osobní dopravu v kraji. Tato společnost objednává osobní dopravu a rozhoduje o dotacích pro jednotlivé subjekty poskytující přepravu a má tak vliv neobjednání vlaků na trati 193. Společnost JIKORD objednala dopravní obslužnost autobusy, kdy největším provozovatelem autobusů v této oblasti je ČSAD Jihotrans. Společnost JIKORD je za výsledky své práce často kritizována z nejrůznějších stran za neřešení dlouhodobě nevyhovující v oblasti návaznosti vlakového spojení a přímého spojení Netolic a Českých Budějovic. Na základě řízeného rozvoru byla zjištěna přibližná cena jednoho vlakkilometru společnostmi mimo České dráhy na 45 -70 Kč/km.

V řízených rozhovorech se potvrzuje fakt, že do oblasti jezdí rodiny s dětmi a oproti dotazníkovému šetření jsou uvedeny také příjezdy věkové skupiny nad 55 let a seniorů.

Zároveň byl zjištěn nárůst návštěvnosti účastníků cestovního ruchu ze Slovenska. Nejvíce návštěvníků podle zpráv z informačního centra přijíždí do oblasti v období letních prázdnin, což potvrzují i slova dalších oslovených podnikatelů. Mezi nejvyhledávanější aktivity v oblasti patří Archeopark a zámek Kratochvíle. Zatím co do prvně uvedené atraktivity dopravní spojení neexistuje, spojení do zámku Kratochvíle je realizováno prostřednictvím linkových autobusů na trase České Budějovice – Vimperk či Netolice – Prachatice. Ze sdělení kompetentních osob je patrné, že je počítáno s úpravou přístupu na zámek Kratochvíle, který je v současné době nevyhovující. Zámek bude nově dostupný jak pěším, tak cyklistům. Při zjišťování relevantních informací o železniční trati jsou zaznamenány často protichůdné názory zainteresovaných stran zejména společnosti JIKORD a iniciativ bojujících za obnovení provozu a orgánů místní správy. V současné době je provoz na trati veden pouze výletními vlaky, jejichž počet má být do budoucna omezen. Ze strany Českých drah neexistuje zájem o další pravidelné provozování této tratě a obce a město Netolice mají zájem o bezúplatné převedení tratě na dotčené obce a město.

5.4 DISKUZE

V této části práce byly mezi sebou komparovány články, které obsahují různé názory na zrušení zkoumané železniční tratě.

Na **Dopravní web** (dopravni.net) byl dne 10. 3. 2011 vložen článek o „Netoličce“. Autor zde informuje o ukončení provozu osobních vlaků (k 26. 2. 2011) na trati z Dívčic do Netolic po 115 letech. Podle slov autora to tato trať nikdy neměla lehké a vždy se jednalo o železnici na hraně opravdové rentability. Po otevření Dráhy císaře Františka Josefa z Budějovic do Plzně v roce 1868 se město Netolice, které leželo na hlavní silnici do Českých Budějovic, ocitlo stranou životodárné dopravy, což se nepříznivě projevilo jak při pořádání místních trhů, tak v průmyslu. Vedení města se snažilo tento vývoj zvrátit a jedním z výsledků bylo zahájení provozu přípojně dráhy z Dívčic do Netolic dne 28. října 1895. Určitě není od věci zmínit neuskutečněný projekt z roku 1910, kdy měla trať z Netolic pokračovat dále na Lhenice, Ktiš, Chvalšiny a Český Krumlov. I bez plánovaného prodloužení vykazovala místní dráha každoročně provozní zisky, avšak první světová válka zamíchala v hospodářství karty

tak výrazně, že ani „Netolička“ nezůstala stranou. Největší problém představoval propad tržeb a s tím spojená ztrátovost provozu. Ze strany provozovatele logicky následovaly snahy o úspory. Ty představovaly zejména zavedení řízení provozu dle předpisu pro zjednodušenou dopravu D9 od 1. dubna 1924 a motorizace provozu nasazením prvního kolejového autobusu Škoda (M 120.101) v prosinci 1927 do osobní a od 2. světové války i do nákladní dopravy. Smíšený provoz se zde udržel, jako na jedné ze dvou posledních tratí, až do přelomu tisíciletí, kdy jej zajišťovaly motorové vozy řady 810. Přes všechny ekonomické potíže trať fungovala v podstatě stále bez problému. Počet cestujících nikdy nebyl nijak závratný, ale vlak vždy plnil funkci, jakou plnit má. Dopravoval cestující i náklady. První problém, na který trať narazila, představuje minutí veškerých významnějších dopravních uzlů. Navázat tak smysluplné přípoje nebylo nikdy moc jednoduché. Navíc prostým pohledem na mapu se jeví, že starodávné silniční spojení s Českými Budějovicemi je rychlejší a použitelnější. V roce 1992 se Netolická dráha objevuje mezi 20 tratěmi určenými k zastavení provozu. V roce 2010 zaútočili likvidátoři na trať s největší vervou. Materiál SŽDC hodnotící ekonomickou výtěžnost trati a ospravedlňující likvidaci vycházel ze dvou hlavních podkladů: z fandovské internetové diskusní skupiny K-report a z disertační práce - Trvale udržitelná mobilita na železnici v ČR. Autor tvrdí, že jde v podstatě o odborně se tvářící práce plná polopravd a subjektivních zcela mylných a nepravdivých čísel, která se stala podkladem pro rozjetí likvidační mašinerie. Do terénu vyrazili pracovníci s úkolem přesvědčit objednavatele osobní dopravy a tras nákladních vlaků, aby nic po kolejích neobjednávali, protože trať se bude rušit a žádné výjimky se udělovat nebudou. Dále také následovala série článků v tisku o tom, jak to má trať v podstatě za sebou: *Železniční trať Dívčice – Netolice zřejmě zanikne. Navrhuje to Správa železniční dopravní cesty. Jihočeský kraj s jejím zrušením souhlasí. “Je to jedna z tratí, která je opravdu málo využívaná,” řekl ČTK náměstek hejtmána Martin Kuba. Nejasnou budoucnost má i trať Blatná – Nepomuk. Ale její velká část vede Plzeňským krajem a rozhodování bude na něm. Jiným tratím v kraji podle Kuby rušení nehrozí. Kraj o rušení tratě Dívčice – Netolice jedná, a to i s dotčenými obcemi. Tuto oblast by místo vlaků obsluhovaly autobusy nebo mikrobuses, poznamenal náměstek. Autobusy jsou podle něj z pohledu komfortu přepravy výhodnější a výrazně levnější. Na ujetý kilometr na železnici kraj doplácí 112 korun, u autobusů je to 25 korun.* Ani světlo světa nespatriła autobusová varianta

železniční dopravy připravovaný samotnými Českými drahami, která byla koncipována tak, že se jednalo v podstatě o náhradní autobusovou dopravu a vlaky se bylo kdykoli možno vrátit zpět. Autor na svou otázku, zda *Netoličku zabil drahý železniční provoz*, ihned odpovídá, že nezabil. Sice kraj vykazuje Českým drahám úhradu za službu 95,05 Kč/km, jenže to je průměrná částka za celý kraj. To znamená, že vyjadřuje jak cenu za jeden motoráček pouze se strojvedoucím, tak i za soupravu několika čtyřnápravových vozů za elektrickou lokomotivu. Skutečná nákladová cena motorového vozu u Českých drah se pohybuje v rozmezí od 32 do 40 Kč/km a v případě jiného dopravce za podmínky totožných vozů by bylo nákladově možno jít i mírně pod 30 Kč. K této úhradové částce se limitně blíží i autobusy a v některých případech ji i překročí. Ve výsledku tak máme vedle sebe dva druhy dopravy, které v podstatě stojí stejné peníze. Za zánik provozu trati vidí autor i v nevyhovujícím konceptu jízdního řádu. Ale za největšího viníka zastavení provozu spatřuje v politice. Zájem o Netoličku ukazuje, že první předpoklad pro život je zájem lidí kolem tratí, či těch, kteří jsou na trati nějakým způsobem závislí. Zájem o trať projevilo i město Netollice a obec Dívčice.

Pod tímto článkem je 12 různých komentářů, které souhlasí s informacemi v článku a sdílejí podobný názor.

16. 3. 2011 se na **stránce hejtmana Jihočeského kraje** Jiřího Zimoly (www.jirizimola.cz) i na oficiálních internetových stránkách Jihočeského kraje (www.kraj-jihocesky.cz) objevil článek s názvem: „K poslednímu sbohem jedné trati“, kde hejtman obhajuje zrušení provozu na více než sto let staré trati 193 Dívčice – Netolice. V článku zmiňuje, že provoz regionální železniční dopravy je ztrátový na většině železničních tratí v České republice i Evropě. Zvýšení jízdného na úroveň nákladů dopravců není reálné, v současné době pokrývají tržby z osobní přepravy v Jihočeském kraji jen necelých 17 % nákladů dopravce (dotování z veřejných rozpočtů – v Jihočeském kraji je podíl 66 % z rozpočtu kraje a 34 % ze státního rozpočtu). V přepočtu na jeden vlakový kilometr činila v roce 2010 průměrná dotace částku 95,05 Kč, dotace autobusovým dopravcům se pohybuje okolo 20 Kč na ujetý kilometr. Z toho vyplývá, že jedním z koordinačních řešení je převedení vysoce ztrátové osobní dopravy z málo využitých tratí na levnější autobusovou dopravu. Jihočeský kraj dospěl k rozhodnutí ukončit od 27. 2. 2011 objednávku železniční dopravy na regionální trati

Dívčice – Netolice (13 km) a nahradit ji autobusovým konceptem. Jihočeský koordinátor dopravy JIKORD (koordinátor veřejné dopravy Jihočeského kraje) trať Dívčice – Netolice dlouhodobě sleduje a návrh na neobjednání dopravy byl podložen řadou kontrol frekvence cestujících vlastními pracovníky i z údajů dalších organizací. Průměrné obsazení vlaků je 5 cestujících na vlak a průměrná dotace na 1 osobu na trati Dívčice – Netolice je 247 Kč. Rozhodnutí o ukončení provozu na trati ve vztahu k veřejným rozpočtům představuje roční úsporu prostředků z krajského rozpočtu ve výši 5,064 mil. Kč. Tento článek podle pana Zimoly měl otevřít oči i těm největším kritikům.

Ve vydání **jihočeské Mladé fronty Dnes** ze dne 13. 3. 2011 vyšla na článek pana hejtmana reakce čtenáře Ladislava Leva s názvem „Omyly pana hejtmana ohledně Netoličky“. Autor chtěl uvést některé polopravdy na pravou míru. Uvádí, že již kolem roku 1980 se zrodil nápad na zrušení této trati, ale toho roku se tak nestalo. Zrušení trati není jednoduchá záležitost a v očích veřejnosti vždy vyvolá emoce a je proto potřeba ji náležitě připravit. Podle autora se to v tomto případě povedlo téměř dokonale. Společnost JIKORD objednala již v minulém jízdním řádu přepravní relaci Netolice - Týn nad Vltavou a doslova „tak nějak pozapomněla“ na skutečnost, že lidé potřebují jezdit zejména z Netolic do Českých Budějovic, a nebudou tudíž jezdit do Týna, tak jak zamýšlela společnost JIKORD. Z této skutečnosti vychází čísla uváděná panem hejtmanem. Skutečně z Netolic do Týna jezdilo 5 cestujících a náklady stoupaly v přepočtu na jednoho cestujícího možná na 400 korun na kilometr. Zmiňovaná dotace autobusovým dopravcům 20 Kč/km je pouze jednou složkou z této ceny, to by se pak z částky 95,05 Kč musel odečíst například poplatek za dopravní cestu a další. Podle autora článku by tedy byl autobus podstatně levnější než vozidlo taxi. Reálná cena na vlakokilometr, pokud by se jednalo i s jinými dopravci, se pohybuje mezi 45 a 70 Kč na vlakokilometr u tohoto typu tratě. Celková dotace by se tedy pohybovala kolem 2,7 milionu korun (namísto 5 miliony deklarovanými v článku pana hejtmana). Úspora, tak jak je uváděno v článku pana hejtmana, je podle Ladislava Leva virtuálním aritmetickým výpočtem záměrně přizpůsobených podkladů. Společnost JIKORD o této skutečnosti věděla a neučinila nic a pouze jen dlouhodobě sbírala argumenty pro zrušení této tratě i za cenu plýtvání penězi daňových poplatníků. Dále uvádí otázky, zda a jak vedla jednání s majoritním dopravcem o snížení ceny vlakokilometru, oslovila i jiné známé dopravce, neredukovala počet spojů, nezkoordinovala jízdní řád tak,

aby bylo možné v Dívčicích přímo přestoupit na vlak do Českých Budějovic a zpět. Pan Lev svým postojem podporuje všechny lidi, kteří jsou přesvědčeni o smysluplnosti své práce a snaží se zachránit tuto dráhu. Jejich snaha je motivována zachovat dalším generacím místní dráhu s plnohodnotným využitím. Neberou dopravu jako politiku, ale jako veřejnou službu a považuje hustotu železniční sítě jako jeden z ukazatelů kultury národa.

Na **internetových stránkách občanského sdružení Netolické dráhy** (netolickadraha.webnode.cz) byl celý článek Ladislava Leva zveřejněn i se stanoviskem občanského sdružení Klub přátel lokálek (www.klub-pratel-lokalek.cz) a ten je následující: „Výpočty pana hejtmána jsou zcestné, stejně jako „analýzy“ party placené krajem zvané JIKORD. Ostatně sám hejtmán zapříčinil svým podpisem exkluzivní smlouvy s Českými drahami, a. s., že skutečnou nákladovost není možné platit.“

Na názory Ladislava Leva reagoval jednatel společnosti JIKORD Zdeněk Žemlička spolu s poradcem hejtmána Ivanem Študlarem článkem zveřejněným **na internetových stránkách hejtmána Jiřího Zimoly**. Uvedli zde například, že cestující z Netolic do Českých Budějovic či naopak museli využívat spojení s přestupem přes Číčenice za tarifní blahovůle Českých drah, které neúčtovaly cestujícím 2 x projetý osmikilometrový úsek Dívčice – Číčenice. Přitom existovalo vyhovující autobusové spojení z Netolic do krajského města a bylo zajištěno a nadále je zlepšováno i dopravní spojení mezilehlých obcí dle jejich připomínek. Ukončení objednávky kraje na trati 193 neznamena její zrušení. Jihočeský kraj nečiní a nehodlá v tomto směru realizovat žádné kroky, protože se jedná o dopravní infrastrukturu státu. Je samozřejmé, že zastavení dopravy vyvolalo negativní reakce zejména u té části občanů, kteří si neuvědomují ekonomické souvislosti duplicitního financování veřejné dopravy, kterou dotují ze svých daní. Úvahy o tom, že mohl být k zajištění provozu na trati Dívčice – Netolice osloven jiný, levnější dopravce, jsou zcela liché. Výběr dopravce je podřízen legislativě EU v České republice, příprava a realizace nabídkového řízení trvá několik let.

Z výše uvedeného je zřejmé, že někteří uzavření tratě schvalují, někteří naopak s tímto uzavřením nesouhlasí a uvítali by obnovení provozu. Okolní obce jsou pro znovuzavedení vlakových spojů. Provoz trati se jeví jako ztrátový, ale pokud by se nabízel dostatečně atraktivní program či balíčky služeb spojené s touto tratí, mohla by se situace změnit. Atraktivní program by mohl přilákat nové účastníky

cestovního ruchu a zvýšit povědomí o této oblasti, což by přispívalo k rozvoji cestovního ruchu. V předešlé části práce (4.3 Využití železnice pro cestovní ruch v některých evropských zemích) je patrné, že jak v České republice, tak i v jiných státech Evropy funguje provozování speciálních vlaků. Dle mého názoru by právě z těchto důvodů nebylo vhodné zcela ukončit provoz na provozuschopné trati. I starosta města Netolic uvedl, že trať je v pořádku a vyžaduje pouze minimum finančních prostředků na údržbu.

5.5 PODNIKATELSKÝ KONCEPT

V předcházejícím textu byla provedena analýza dat, analýza dané oblasti, analýza situace na železniční trati 193, analýza konkurence a analýza účastníků cestovního ruchu. Ze získaných dat bude v této části práce vycházeno a bude navržen způsob využití železniční tratě 193 Dívčice – Netolice pro cestovní ruch.

5.5.1 Základní informace

Název společnosti: Místní dráha Netolička

Právní forma: Společnost s ručením omezeným

Sídlo: Nádražní 403, 384 11 Netolice

Telefon: 723 623 532, 777 982 345

email: info@mistnidrahanetolicka.cz

www: <http://www.mistnidrahanetolicka.cz>

IČO: 46581223

Bankovní spojení: Československá obchodní banka, číslo účtu: 446927483/0300

Na základě typologie firem dle obchodního zákoníku bude společnost Místní dráha Netolička založena jako kapitálová společnost - společnost s ručením omezeným, zapsáním do obchodního rejstříku. Společnost založí dva společníci, kteří spolu sepíší společenskou smlouvu. V této smlouvě se stanoví základní kapitál ve výši 900 000 Kč,

kdy výše vkladu obou společníků bude 450 000 Kč. Ve společenské smlouvě bude uveden i podíl při rozdělení celkového čistého zisku z podnikání. Oba společníci se dohodli, že před podáním návrhu na zápis společnosti do obchodního rejstříku bude každým společníkem splaceno 100 % z výše jejich celkových vkladů. Statutárním orgánem bude společník 1. i společník 2. a stanou se tedy oba jednateli. Dozorčí rada zřizována nebude.

Společníci:

Společník 1. - jednatel

Jméno: Ing. Karel H.

Bydliště: Dívčice 123, 373 48 Dívčice

Vzdělání: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, Střední škola a vyšší odborná škola cestovního ruchu v Českých Budějovicích

Výše vkladu: 450 000 Kč

Společník 2. - jednatel

Jméno: Marek P.

Bydliště: Olšovice 456, 384 11 Netolice

Vzdělání: Střední odborná škola veterinární, mechanizační a zahradnická a Jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky

Výše vkladu: 450 000 Kč

Předmětem podnikání bude obchodní činnost – Koupě zboží za účelem jeho dalšího prodeje (mimo zboží zařazené v přílohách zákona č. 455/91 Sb.) a Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona – 73. Provozování kulturních, kulturně-vzdělávacích a zábavních zařízení, pořádání kulturních produkcí, zábav, výstav, veletrhů, přehlídek, prodejních a obdobných akcí.

Předpokládané datum zahájení činnosti by mělo být 1. ledna 2014.

5.5.2 Vize a cíle podniku

Místní dráha Netolička, s.r.o. bude ztělesňovat prosperující společnost, která svými aktivitami bude navazovat na tradici provozu tratě z Netolic do Dívčic a podpoří rozvoj cestovního ruchu v oblasti Netolic.

Cíle společnosti:

- vytvoření příjemné atmosféry,
- uspokojení potřeb zákazníků vzhledem k jejich touze poznávat nové věci,
- poskytovat kvalitní služby s příjemným a ochotným personálem,
- vytvořit netradiční zážitek pro každého účastníka cestovního ruchu,
- dostatečné příjmy.

5.5.3 Umístění podnikatelského konceptu

Zadáním práce bylo vypracovat projekt využití železniční tratě 193 Dívčice - Netolice. Jak je uvedeno v kapitole č. 4, trať je dlouhá 13,6 km a na konci této tratě v Netolicích je několik historických budov, které budou k podnikání použity (<http://www.zelpage.cz/> [online].[cit. 2012-03-04]). Jde o nevyužitou nádražní budovu, která bývala výpravní budovou a má označení 16/H (viz příloha č. 5), historické depo a historická vodárna pro parní lokomotivy. Správou tratě i budov je pověřena Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a po rozhovoru s paní Ing. Zralou, která má na starosti správu majetku železnice v jižních Čechách, by byla možnost dočasně budovy pronajmout. V budoucnu nelze vyloučit prodej stávajících budov. Kancelář společnosti by se nacházela v přízemí nádražní budovy. Výše nájemného budov by byla 16 500 Kč/měsíc.

Obrázek č. 8: Nádražní budova a vlakové depo s vodárnou



Zdroj: Vlastní zpracování

Trať je od centra vzdálena 750 m a nachází se přímo u silnice II. třídy č. 145, která tvoří jeden z hlavních tahů na Vimperk a Prachatice (okolo 2 km vzdáleného zámku Kratochvíle) a na opačnou stranu silnice vede ve směru na Češnovice (k silnici I. třídy E49 I/20 Plzeň – České Budějovice). Někteří lidé mohou vidět nevýhodu ve skutečnosti, že se trať nachází vedle rušnější komunikace. Pro tento podnikatelský koncept je umístění tratě ale velkou výhodou, protože je dobře přístupná pro motoristy i cyklisty a také se zde nachází dostatek místa na parkování motorových vozidel nebo pro pořádání doprovodného programu.

5.5.4 Technické řešení projektu

Společnost by ráda aktivně využila v prvním roce podnikání přízemí nádražní budovy, kde by byla kancelář společnosti. Zbylá část přízemí by byla využita pro účastníky cestovního ruchu. Po domluvě se Správou železniční dopravní cesty, která má ve správě železniční budovu, by přízemí této budovy bylo uzpůsobeno pro provoz a bylo povoleno, aby společnost potřebné úpravy provedla. Tyto úpravy se budou moci vykonat bez ohlášení stavebnímu úřadu.

5.5.5 Pracovníci

Jak již bylo zmíněno, podnik bude mít dva vlastníky, kteří budou oba současně jednateli společnosti. Společník č. 1 bude zařizovat vše, co se týká financí a ekonomické stránky

podniku a společník č. 2 bude nabízet služby poskytované společnostmi a komunikovat se spolupracujícími firmami. Žádní další pracovníci ve společnosti na hlavní pracovní poměr zaměstnání nebudou. Pokud bude společnost při zajištění speciálních vlaků potřebovat výpomoc, budou najímáni dodateční zaměstnanci formou dohody o provedení práce. Může se jednat o pracovníky obsluhující vlakové soupravy, hostesky nebo promotéry. Pracovníci potřební ve vlakové soupravě by se najímali společně s pronajmutím této speciální soupravy. Společnost by také využila služeb firem, které hostesky a promotéry nabízejí, např. Borovka Promotion, Noe's nebo Art4promotion.

5.5.6 Nabízené služby

Společnost Místní dráha Netolička, s.r.o. bude ve spolupráci s městem Netolice, která (jak již bylo uvedeno výše) usiluje o obnovení dopravy na trati 193, nabízet jízdy speciálních vlaků. Společnost bude zajišťovat kompletní organizaci: speciální vlak, doprovodný program, občerstvení. Jízdy zvláštních vlaků budou přístupné široké veřejnosti. Výjimkou budou speciální jízdy objednané firemními zákazníky nebo objednané pro uzavřenou skupinu osob. Mohlo by se jednat o firemní večírky, výročí firmy, různé rodinné či firemní oslavy, svatby, výročí, životní jubilea apod.

Hlavní náplní společnosti bude zajištění jízdy speciálního vlaku, potřebného personálu, doprovodného programu, popř. zajištění občerstvení, výzdoby (vlaku či jiných vybraných prostor), sportovních či jiných atrakcí nebo technického vybavení.

Zajištění speciálního vlaku

Z hlediska finanční a technické náročnosti společnost nebude vlastnit žádná hnací ani přípojná drážní vozidla, ale potřebná vozidla si bude pronajímat. Místní dráha Netolička, s.r.o. bude tedy spolupracovat s jinou společností, od které si vozidla pronajme. Rozhodovat se bude mezi několika společnostmi: České dráhy, a.s. (občanské sdružení Stocker club pracujícího při Českých drahách a.s., Depa kolejových vozidel České Budějovice), Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. nebo KŽD Doprava, s.r.o. Jednalo by se o pronajmutí jak novějších typů vozidel (motorové/elektrické lokomotivy spolu s vagóny či motorové/elektrické osobní vozy), tak i o historická železniční vozidla (parní lokomotivy s historickými vagóny).

Zajištění potřebného personálu

Zde bude využíváno externích firem, na které se bude společnost Místní dráha Netolička, s.r.o. obracet, pokud bude potřebovat pomocný personál, hostesky či promotéry. Jak již bylo zmíněno výše, jednalo by se o firmy nabízející služby v jižních Čechách, např. Borovka Promotion, Noe's nebo Art4promotion. V závislosti na povaze pořádané akce by pro pracovníky byly zajištěny kostýmy, dobové či speciální oděvy.

Zajištění doprovodného programu a atrakcí

Společnost bude schopna zabezpečit i různý doprovodný program. Podle potřeby lze objednat různá zábavná představení, hudbu (kapela či Dj), tanečnický, baviče či moderátory. Na výběr by bylo např. z:

- taneční vystoupení - latinskoamerické tance, electric boogie, orientální tance, tahitský tanec, brazilský tanec,
- umělecká vystoupení - bubbleshow, laser show, barmanská show, elastic show, fakír, karikaturista, vystoupení kouzelníka nebo iluzionisty (kouzelnická show, mikromagie s lidmi, kouzelník pro děti),
- speciální program pro děti – modelování balónek, malování na obličej, klaunské vystoupení,
- mobilní kasino, řízená degustace (vín, kávy, čokolády, čaje), módní přehlídky.

Z netradičních atrakcí by společnost mohla obstarat např. tyto:

- skákací hrad, trampolína, bungee trampolína, obří nafukovací bludiště,
- lidský stolní fotbal, lidské kuželky,
- elektrický býk, jízdy na čtyřkolkách, segway, elektrokola, koloběžky, zorbing,
- lukostřelba, střelba z kuše, ze vzduchového revolveru, házení nožem a hvězdí, foukací šípky, ruční praky, sněhová střelnice, paintbal,
- geocaching.

Zajištění občerstvení, technického vybavení, výzdoby

Jelikož Místní dráha Netolička, s.r.o. bude k zajištění speciálních akcí potřebovat různé druhy občerstvení, výzdoby, rozličné technické vybavení a inventář, bude tudíž spolupracovat s několika cateringovými firmami na dodávce potřebného vybavení. Na základě předběžné nabídky jednotlivých firem bude vybrána buď ta nejvhodnější, se kterou se bude dále spolupracovat, nebo se zvolí dvě či více firem, které nabízejí různorodé produkty. Osloveny budou např. CateringBohemia s.r.o. z Týna nad Vltavou, City catering (provozuje Dansen a.s.) z Českých Budějovic, Gastronom1 s.r.o. z Českých Budějovic a GASTRO ZÁRUBA M&K a.s. také z Českých Budějovic.

5.5.7 Analýza okolí podniku

Analýza situace na určené železniční trati, analýzu konkurence, analýzu návazných služeb a analýza dat informující o provedeném dotazníkovém šetření a řízených rozhovorech byla provedena v předcházejících částech diplomové práce. Dále bylo ze získaných informací vycházeno. Proto tato část práce bude obsahovat pouze strukturu zákazníků, na které se bude společnost zaměřovat, spolupracující podniky a dodavatele.

Struktura zákazníků

V návaznosti na zjištěné informace z dotazníkového šetření a řízeného rozhovoru v Turistickém informačním centru se společnost bude zaměřovat na nejčastější návštěvníky Netolic, a to na mladé páry a rodiny s dětmi. Nejvíce budou přijíždět zákazníci z České republiky, ale rádi bychom uvítali i zahraniční účastníky cestovního ruchu. Společnost vidí potenciál i ve starší generaci a v možnosti nabízet služby firmám.

Spolupracující podniky

V první řadě bude společnost Místní dráha Netolička, s.r.o. spolupracovat s městem Netolice. Jednání by probíhalo především s Oborovým úsekem - investice, doprava a správa majetku, který zajišťuje kulturní a sportovní akce.

Společnost bude také spolupracovat s Turistickým informačním centrem sídlícím v centru města Netolic v muzeu JUDr. Otakara Kudrny. Informační centrum poskytuje

informace o turistické a další sportovní nabídce, památkách, programech pro volný čas, jízdnicích řádech, možnostech ubytování a stravování. Zajišťuje prodej map, průvodců, pohlednic a upomínkových předmětů. Návštěvníkům je k dispozici počítač s připojením na internet a síť informačních středisek. Informační centrum také spolupracuje na různých akcích pořádaných jak pro místní obyvatele, tak pro účastníky cestovního ruchu. Ve spolupráci s informačním centrem by společnost vytvářela tematické výstavy či přednášky v netolické železniční budově.

Dále by společnost Místní dráha Netolička, s.r.o. ráda spolupracovala s Nadací Jihočeské cyklostezky, která podporuje budování infrastruktury pro cyklisty, projektů pro cyklisty a pořádání akcí spojených s cyklistikou.

Část firem, které mohou se společností Místní dráha Netolička, s.r.o. spolupracovat, je řešena v analýze návazných služeb – ubytovací a stravovací zařízení. Nejvíce dotázaných účastníků cestovního ruchu se v oblasti Netolic zdrží pouze maximálně jeden den (bez přenocování). Proto by se společnost ráda pokusila o prodloužení pobytu účastníků ve spolupráci s ubytovacími zařízeními v Netolicích formou nabídky zajímavých balíčků služeb.

Společnost by také ráda spolupracovala i s ostatními podniky nacházejícími se ve zkoumané oblasti a ráda by využila všech atraktivit lákající účastníky cestovního ruchu do oblasti.

Dodavatelé

Z výčtu nabízených služeb vyplývá, že dodavatelé budou pro tuto společnost hrát velmi důležitou roli. Zde bude uveden souhrn hlavních dodavatelů spolupracujících se společností Místní dráha Netolička, s.r.o. K pronajmutí železničních vozidel využije společnost České dráhy, a.s. (občanské sdružení Stocker club pracujícího při Českých drahách a.s., Depa kolejových vozidel České Budějovice), Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. nebo KŽD Doprava, s.r.o. Pokud bude společnost potřebovat pomocný personál, hostesky či promotéry, bude využívat externích firem - Borovka Promotion, Noe's nebo Art4promotion. Místní dráha Netolička, s.r.o. bude také spolupracovat s několika cateringovými firmami na dodávce potřebného vybavení, např. CateringBohemia s.r.o. z Týna nad Vltavou, City catering z Českých Budějovic

(provozuje Dansen a.s.), Gastronom1 s.r.o. z Českých Budějovic a GASTRO ZÁRUBA M&K a.s. také z Českých Budějovic.

5.5.8 Marketingová komunikace

V dnešní době je velice důležité, aby začínající i stávající společnosti kladly velký důraz na marketingovou komunikaci. Smyslem je vytvořit povědomí o nabízených službách, seznámit potenciální hosty s těmito službami a vyvolat touhu po nich. Místní dráha Netolička, s.r.o. je začínající společnost, proto je nutné se na marketingovou komunikaci více zaměřit. Společnost bude ke své komunikaci využívat místních rádií, webových stránek, novin a časopisů. Důležitou složkou propagace firmy bude vytvoření vlastních webových stránek. Ke komunikaci bude využito také sociálních sítí – Facebook a Twitter. Dále by společnost pomocí podpory prodeje informovala zákazníky o akcích pořádaných přímo v Netolicích a okolí. Bylo by využito vizitek, letáků (umístěných přímo v železniční budově, ale také např. v Turistickém informačním centru a u spolupracujících podniků), brožur, upomínkových předmětů a v neposlední řadě i plakátů lákajících na pořádané akce na trati.

5.5.9 Ocenění majetku podniku

Jak již bylo uvedeno výše, společnost si bude pronajímat vlakové soupravy i budovy na netolickém nádraží. Z toho plyne, že nebudou zapotřebí příliš vysoké počáteční investiční náklady. V tabulce č. 4 je zobrazena hypotetická zahajovací rozvaha společnosti.

Tabulka č. 4: Hypotetická zahajovací rozvaha

AKTIVA		PASIVA	
Splacené vklady		Základní kapitál:	900 000 Kč
Společník č. 1:	450 000 Kč		
Společník č. 2:	450 000 Kč		
Celkem:	900 000 Kč	Celkem:	900 000 Kč

Zdroj:vlastní zpracování

Společnost Místní dráha Netolička, s.r.o. bude vlastnit drobný majetek (doba užívání používání je delší než jeden rok a pořizovací cena je nižší než 40 000 Kč) i majetek

dlouhodobý. Do drobného majetku firmy budou zařazeny dva počítače každý v pořizovací ceně 15 000 Kč za kus a vybavení kanceláře a vedlejší místnosti, které se bude nacházet v nádražní budově v Netolicích, v celkové pořizovací hodnotě 38 000 Kč. Do dlouhodobého majetku, který by byl používán déle než jeden rok a jehož pořizovací cena by byla vyšší než 40 000 Kč, bude na začátku podnikání zařazen pouze počítač v pořizovací hodnotě 42 000 Kč.

Tabulka č. 5: Předpokládaný drobný majetek

Drobný majetek	Pořizovací cena
Notebook 1	15 000 Kč
Notebook 2	15 000 Kč
Vybavení kanceláře a vedlejší místnosti	38 000 Kč
Celkem:	68 000 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

5.5.10 Finanční stránka podniku

Náklady

Do nákladů budou zahrnuty náklady na spotřebu energie, náklady na stavební úpravy, mzdové náklady, odpisy a náklady na ostatní služby.

Náklady na spotřebu energie a vody

Tyto náklady plynou z užívání nádražní budovy. Hrubý odhad nákladů na spotřebu energie a vody byl sestaven na základě aktuálních cen. Místní dráha Netolička, s.r.o. bude dle smlouvy se Správou železniční dopravní cesty za spotřebu energie a vody platit 4 300 Kč měsíčně. Celkové náklady na spotřebu energie a vody činí za rok 51 600 Kč.

Náklady na stavební úpravy

Jak již bylo uvedeno výše, pro provoz kanceláře společnosti by bylo nutné stavebně upravit přízemí nádražní budovy. Jednalo by se o úpravu všech místností a přilehlých toalet. Celková výše stavebních úprav, která byla konzultována s pracovníkem stavební firmy, by měla být přibližně ve výši 60 000 Kč.

Mzdové náklady

Jelikož společnost nebude na hlavní pracovní poměr zaměstnávat žádného zaměstnance, mzdové náklady se budou tudíž odvíjet od jednotlivých pořádaných akcí na trati nebo v okolí tratě. Najímání pracovníci, kteří budou mít se společností sepsanou dohodu o provedení práce s hodinovou mzdovou sazbou, budou odměňováni v závislosti na počtu odpracovaných hodin za měsíc.

Odpisy

Dlouhodobý majetek společnosti, do kterého je zařazen počítač v pořizovací hodnotě 42 000, se bude odepisovat. Bylo zvoleno rovnoměrné odepisování. Počítač se dle zákona zařazuje do odpisové skupiny č. 1 s dobou odepisování 3 let. Jak je vidět v tabulce č. 6, roční odpis za první rok bude ve výši 8 400 Kč.

Tabulka č. 6: Odpisy dlouhodobého majetku – odpisy počítače

Rok	Vstupní cena	Roční odpis	Oprávky	Zůstatková cena
1	42 000 Kč	8 400 Kč	8 400 Kč	33 600 Kč
2	42 000 Kč	16 800 Kč	25 200 Kč	16 800 Kč
3	42 000 Kč	16 800 Kč	42 000 Kč	0 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Náklady na ostatní služby

Do nákladů na ostatní služby se bude řadit nájemné za pronájem nevyužívaných nádražních budov, které budou pronajaty od vlastníka nemovitostí - Správy železniční dopravní cesty. Měsíční nájemné bylo stanoveno ve výši 16 500 Kč a to i s ohledem na skutečnost, že společnost z vlastních zdrojů upraví přízemí nádražní budovy. K této částce bude ještě připočtena částka za spotřebu energie a vody uvedená v předešlém textu. Do ostatních služeb se také řadí platby za připojení k internetu a jeho využívání a platby za telefon. Místní dráha Netolička, s.r.o. bude využívat mobilní paušál vztahující se na oba společníky s měsíčním plněním 1 900 Kč. K nákladům na ostatní služby budou také zahrnuty náklady na vytvoření webových stránek ve výši 9 000 Kč. Roční náklady na pronájem budov činí 198 000 Kč, na telefon a internet 22 800 Kč a na webové stránky 9 000 Kč.

Výnosy

Výnosy u této společnosti jde velmi těžké předpovídat a to zejména proto, že nelze v prvním roce plně odhadnout, kolik bude vypraveno speciálních vlaků a k jakému účelu. Vlaky budou vypravovány jak ve spolupráci s městem Netolice, které budou naplánovány dopředu, ale také na základě poptávky firem nebo soukromých osob, které jsou jen těžko reálně odhadnutelné. Ceny za vypravení jednotlivých vlaků se budou odvíjet od doprovodného programu a dalších požadovaných služeb. K celkovým nákladům se ještě bude připočítávat zisková přírážka společnosti ve výši přibližně 15 - 20 %.

5.5.11 Návrhy na využití železniční tratě

V této části budou navrženy možnosti, jak by společnost Místní dráha Netolička, s.r.o. mohla danou trať využít. Navazováno bude na informace zjištěných v předcházející kapitole.

Cyklovlak

Na otázku vztahující se k obnovení železniční tratě Netolice – Dívčice odpovědělo více než 80 % dotázaných, že by znovuzavedení vlaku uvítali. Dále celých 76 % potvrdilo, že by přivítali i speciální vlak s možností přepravy kol. Proto by společnost ráda vypravila vlaky věnované účastníkům cestovního ruchu milující jízdní kola. K vlakové soupravě by se připojil nákladní vůz speciálně na přepravu kol. Cestující by měli ve vlaku možnost si zakoupit cyklistické mapy nebo získat informace od obsluhy vlakové soupravy. Příklady cyklistických tras jsou uvedeny v příloze č. 6. Cyklovlak by pomohl přivést účastníky cestovního ruchu do oblasti a ti by zde poté utratili určité finanční prostředky. Oblast Netolic by se tím dostala do povědomí účastníků. V rámci cestovního ruchu by také přispělo, kdyby se cyklisté v oblasti ubytovali.

Cyklotezka

Dle odpovědí získaných v dotazníkovém šetření 9 % respondentů se do oblasti dopravilo pomocí kola a 17 % ze všech dotázaných se na kole po oblasti pohybuje. I řízený rozhovor potvrdil, že do Netolic přijíždí velké množství cyklistů. Na základě

těchto zjištění by se mohla podél zrušené tratě z Netolic do Dívčic vytvořit cyklistická stezka, kde by se na jednotlivých vlakových stanicích účastníci cestovního ruchu dozvěděli veškeré informace o této trati a také například zajímavé rekordy vztahující se k železnici. Již nyní mohou cyklisté projet veškeré zastávky železniční trasy z Netolic do Dívčic z části po silnici a z části po polních cestách. Z netolické vlakové stanice se cyklisté mohou vypravit po silnici směrem na Malovice, kde se přibližně v polovině trasy nalézají zastávka Holečkov. U vsi Malovice se nachází zastávka Malovice u Netolic. Dále se pokračuje okolo Maloviček k zastávce Libějovice. Z této zastávky by se nejelo přímo do Dívčic, jelikož tam vede hlavní, velice frekventovaná silnice, kde by bylo nebezpečné na jízdám kole vjet. Proto by trasa vedla směrem na ves Radomilice okolo Radomilického rybníka po polní cestě, dále do Dubence a následně až do obce Dívčice, kde se nachází i konečná stanice železniční trasy. Celá trasa je dlouhá přibližně 15 km a je zobrazena na obrázku č. 9. Tento návrh by také sloužil ke zviditelnění oblasti a přilákání účastníků cestovního ruchu. Vyznačenou stezku by samozřejmě nevyužívali jen účastníci cestovního ruchu, ale i obyvatelé bydlicí v okolí.

Obrázek č. 9: Trasa pro cyklisty Netolice – Dívčice



Zdroj: www.mapy.cz, vlastní úprava

Psí olympiáda

Jelikož má mnoho lidí v této době svého psího kamaráda, mohl by být vytvořen balíček zaměřený na psy a jejich páníčky. I v cestovním ruchu se rozvíjí trend brát s sebou zvířata na výlety či dovolené. Vlak by byl vypraven z Českých Budějovic přes zastávky/stanice České Budějovice severní zastávka, Hluboká nad Vltavou, Zliv, Dívčice, Libějovice, Malovice u Netolic, Holečkov až do Netolic. U netolického nádraží by byla připravena malá „psí olympiáda“. Pro páníčky se svými pejsky by byly přichystány překážky a úkoly, jejichž princip by byl všem na začátku „olympiády“ vysvětlen. Jednotlivé úkony by byly hodnoceny a nakonec by byli vyhlášeni nejšikovnější dvojice. Pro páníčky i pejsky by bylo připraveno různé občerstvení i s možností zakoupení doplňků pro pejsky - od misek, přes vodítka po všelijaké oblečky. Při této příležitosti by byla využita vyznačená pěší stezka až na vrch sv. Ján. Účastníci i návštěvníci psí olympiády by mohli oddychovou procházkou dojít přes město až na tento vrch, kde by si mohli prohlédnout místní archeopark. Po skončení akce by vlaková souprava opět všechny účastníky odvezla ve směru do Českých Budějovic. Pravděpodobně by olympiádu navštívili spíše obyvatelé Českých Budějovic, Netolicka a oblastí, kudy by vlak projížděl. Tato speciální akce by příliš nepřispěla rozvoji cestovního ruchu, např. by nebyly využity ubytovací zařízení v Netolicích, ale oblast by na sebe mohla v kladném smyslu upozornit. Což by následně mohlo účastníky cestovního ruchu do oblasti přilákat.

Vlak plný pletení

Z dotazníkového šetření vyšlo najevo, že 24 % respondentů bylo ve věku 46 – 59 let a do netolického informačního centra také ve věkové kategorii 55 a více let. Pro tuto věkovou skupinu by město Netolice mohlo objednat „Vlak plný pletení“. V dřívějších dobách bylo obvyklé a rozšířené, že bylo pletení běžnou součástí domácností. Nyní se na tuto činnost poněkud zapomíná. Tento vlak by pletení opět připomněl a zajistil by setkání všech účastníků, které spojuje stejný zájem, a měl by zajistit pěkně strávené odpoledne. Vlak by samozřejmě nebyl určen jen pro starší generaci ale i pro mladší, kde by se pak mohly přenášet různé tipy a zkušenosti s pletením. Vlak by byl vypraven z Českých Budějovic do Netolic, kde by bylo zajištěné občerstvení s hudebním doprovodem. Proběhla by zde soutěž o nejdelší upletenou šálu za určený časový úsek. Nakonec by se vlak s „pletači“ vypravil zpět do Českých Budějovic.

To, co osoby mimo jiné láká k účasti na cestovním ruchu, je touha se něco naučit, něco nového poznat. Tato akce by touhu po učení a poznání mohla uspokojit. Zajisté by přispěla také k tomu, aby na sebe Netolice upoutaly pozornost a tím mohly zlákat nové účastníky cestovního ruchu k návštěvě této oblasti.

Parním vlakem zpět do minulosti

Už když by návštěvník přišel k nádražní budově, měla by na něj dýchnout atmosféra období 1. poloviny 20. století – historické budovy, parní vlak, pracovníci v uniformách dob minulých. Vše by se mělo doplňovat a působit jako jeden celek a zprostředkovat návštěvníkovi nevšední zážitek. Železniční trať 193 by se využila pomocí výletního vlaku jedoucího ze stanice České Budějovice do stanice Netolice, který by byl určen pro všechny účastníky cestovního ruchu. Pro provoz by byla využita parní lokomotiva a historické vozy. Mohlo by se jednat např. o parní lokomotivu 310.093 zvanou „Kafemlejek“, bufetový vůz, vozy pro cestující a krytý nákladní vůz sloužící k přepravě kol. V případě vhodného počasí (bez deště) by se do soupravy mohl připojit letní vyhlídkový vůz bez uzavíratelných oken a letní vyhlídkový vůz, kdy horní polovina vozu by byla zcela otevřena a umožňovala by nerušený výhled na krajinu. V bufetovém voze by se nabízelo drobné občerstvení a také čerstvé pekařské produkty a výrobky z místní Netolické pekárny, která je známá v širokém okolí Netolic. Návštěvníkům by byla k dispozici ochutnávka pravého netolického chlebu nebo vyhlášeného netolického kvasového pecnu, který se ručně hněte, ručně tvaruje a peče se zde už od roku 1926. V průběhu cesty by se po celém vlaku pohybovali průvodčí v historických uniformách, kteří by poskytovali informace například o historii železnice, o Netolicích, o možnostech kulturního či sportovního vyžití na Netolicku. Vždy v jednom z velkých vozů by probíhal program pro děti – vypravování pohádek s možností kreslení v průběhu příběhu a konání různých menších soutěží využívající znalostí dětí. Tato speciální akce by byla propojena se Staročeským řemeslným jarmarkem, který se každoročně v Netolicích pořádá. Vlak by byl tedy využit jednak jako prostředek pro přivezení účastníků na jarmark, jednak jako vlastní cíl cestovního ruchu.

Vlak pro děti

Trat' by mohla být využita i pro školní výlety. Do vlaku by ve stanicích České Budějovice, Hluboká nad Vltavou a Zliv nastoupily děti i s jejich učitelským doprovodem a putovaly by směr Netolice. Dále by pro ně byly vymyšleny různé soutěže přímo na trati, na netolickém nádraží nebo v Netolicích.

- V železniční stanici Dívčice by začala „Cesta kolem světa“, která by pro děti byla připravena. Jednotlivé zastávky na trati by představovaly světadíly světa – Afrika, Amerika, Antarktida, Asie, Austrálie a Oceánie, Evropa. Každé dítě by mělo cestovní pas, do kterého by za splněné úkoly či správně zodpovězené otázky získávalo razítka ze zemí uvedených světadílů. Na netolickém nádraží by na „cestovatele“ čekala sladká odměna v podobě vyhlášené „netolické točené zmrzliny“. Poté by cesta pokračovala pěším výletem po atraktivitách města či k zámku Kratochvíle, kde by byla zajištěna prohlídka.
- Na netolickém nádraží by mohly být také pro děti připraveny menší „sportovní hry“. Děti by byly rozděleny do týmů, které by soutěžily mezi sebou. Soutěžilo by se v různých aktivitách (podle věku dětí), např. závody na koloběžkách, lidské dostihy, chůze na chůdách, skákání v pytli, koulení kola, přetahování lana, lukostřelba, střelba z praku, lodičky. Nejlepší tým by získal medaile. Všichni dětské účastníci by také dostaly sladké odměny a poukázky na služby poskytované ve městě Netolice a okolí, což by mohlo zajistit opakovanou návštěvu např. s rodiči či rodinou.

Jak již bylo uvedeno v řízeném rozhovoru, město Netolice má zpracovaný projekt na vytvoření cyklostezky a pěší stezky spojující město Netolice od nádražní budovy k zámku Kratochvíle, což by bylo pro vytvořenou společnost výborné, protože by vedla přímo okolo nádražní budovy a společnost by jí tedy mohla náležitě využít. Po propojení nádraží a zámku by společnost zakoupila koloběžky, které by si účastníci cestovního ruchu mohli zapůjčit a k zámku dojet. U školních výletů by se mohly pořádat soutěže jak o nejrychlejšího, tak i o nejšikovnějšího „koloběžkáře“.

Firemní event

Společnost Místní dráha Netolička, s.r.o. by se ráda také zaměřila na firemní zákazníky. Jak je vidět v předešlém textu, měla by být schopna obstarat nejrůznější program a zaměření pořádané akce. V této části bude nastíněna varianta, jak by firemní event mohl vypadat.

- *Pravá jihočeská zabijačka*

Na základě objednávky byla vytvořena speciální akce pro českobudějovickou pobočku mezinárodní firmy „X“, která působí v dopravě. Jednalo by se o jednodenní firemní akci, zaměřenou na získání nevšedního zážitku.

Firma „X“ požadovala vytvoření firemního eventu s datem konání 1. – 2. 3. 2014 pro 30 zaměstnanců s možností ubytování přímo v místě konání akce. Maximální rozpočet určila firma „X“ ve výši 135 000 Kč.

Společnost místní dráha Netolička, s.r.o. vytvořila speciální event pro tuto firmu. Na začátku března 2014 se uskuteční „Pravá jihočeská zabijačka“ pro zaměstnance firmy „X“. Ti budou do Netolic přivezeni speciálně vypraveným vlakem z Českých Budějovic, kde je uvítá nejvyšší vedení českobudějovické pobočky. Pro zaměstnance, kteří nebydlí v Českých Budějovicích, budou zajištěna parkovací místa na hlídaném parkovišti u nádraží. Po příjezdu na netolické nádraží pro všechny zaměstnance bude připravena „Pravá jihočeská zabijačka“, kterou budou moci jen sledovat nebo se i aktivně zapojit. Účastníci uvidí vše, co k této události patří, od zabití prasete, vyvržení vnitřností až po přípravu lahodných výrobků. Přichystáno bude posezení s hudbou a nabídkou připravených jídel a nápojů. Po obědě proběhne pro všechny zaměstnance firemní školení. V odpoledních hodinách bude možnost pěšího výletu po atraktivitách Netolic, zapůjčení čtyřkolek nebo koloběžek, vyzkoušení střelby z kuše či luku. Zajištěno bude ubytování přímo ve městě Netolice v Hotelu Rychta, kde je dostatečná kapacita lůžek.

Personál zajišťující event:

- oba společníci,
- pomocní brigádníci,
- řezníci,
- pracovníci obsluhující luky a kuše.

Dva pomocní brigádníci budou najatí formou dohody o provedení práce s denní odměnou 600 Kč. Tito pracovníci budou mít na starosti obsluhu firemních zaměstnanců. Náklady na potřebné řezníky jsou zahrnuty v celkových nákladech na zabijačku. Odměny pro pracovníky obsluhující luky a kuše jsou již obsaženy v nákladech na pronájem luků a kuší.

Podávané pokrmy:

- ovarové speciality,
- zabijačkový guláš,
- knedličková zabijačková polévka,
- černá polévka,
- smažené řízky z čerstvého masa,
- jelička a jitrnice,
- libová tlačěnka,
- čerstvé křupavé škvarky,
- grilovaný steak z krkovice a kotlet,
- zelenina (čerstvá zelenina, okurky, kozí rohy, kysané zelí),
- přílohy (chléb, hořčice, čerstvý křen, křen s jablky, kečup).

Podávané nápoje:

- nealkoholické: Coca-cola, Fanta, Sprite, Kofola, Tonic, perlivá a neperlivá voda,
- alkoholické: pivo (Gambrinus, Plzeňský prazdroj), víno (červené, bílé), min. 5 druhů destilátů,
- teplé: káva, čaj, svařené víno, grog.

Program 1. 3. 2014

8:15 Odjezd vlaku z českobudějovického vlakového nádraží

9:00 Začátek zabijačky

11:30 Oběd připravený z čerstvých zabijačkových surovin a následné ochutnávky veškerých připravených pokrmů

13:00 Firemní školení

16:00 Možnost pěšího výletu po atraktivitách Netolic, zapůjčení čtyřkolek nebo koloběžek, vyzkoušení střelby z kuše či luku

19:00 Hudba – Dj.

Program 2. 3. 2014

8:00 Snídaně v Hotelu Rychta

9:15 Přesun na netolické vlakové nádraží

9:45 Odjezd vlakové soupravy směr České Budějovice

Celkové náklady

- *Náklady za zajištění speciálního vlaku*

Náklady na vypravení speciálního vlaku se skládají z poplatku za dopravní cestu, z nákladů na provoz hnacích vozidel, vlakový doprovod a režijní náklady. Veškeré náklady popsané níže vycházejí z cen Českých drah.

Náklady na dopravní cestu se odvíjejí od délky trasy vlaku (tam i zpět 71 km), kategorie trati (regionální či celostátní) a hmotnosti vlaku. Dále je připočítán poplatek za přidělení dopravní cesty, který je určen podle počtu požadovaných tras a termínu podání žádosti.

Náklady na hnací vozidla jsou závislé od typu vozidla a celkové doby jízdy (2x 2 hod). Motorový vůz řady 810, který by byl v tomto návrhu použit, by byl pronajat na cestu do Netolic i zpět za cca 10 000 Kč. Činnost vlakového doprovodu (průvodčího) je zpoplatněna hodinovou sazbou 300 Kč.

- poplatek za přidělení kapacity dopravní cesty	100 Kč
- poplatek za použití dopravní cesty	2 000 Kč
- pronájem a provoz motorového vozu řady 810	20 000 Kč
- činnost vlakového doprovodu	1 200 Kč

celkem za vypravení speciálního vlaku **23 300 Kč**

- *Náklady za zabijačku*

Do těchto nákladů budou zařazeny náklady na pořízení cca 130 kg prasete, mzdy řezníků, náklady na zajištění vybavení a inventáře. Celkové náklady se vyšplhají do výše **24 000 Kč**.

- *Náklady za obsluhující personál* – 2 x 600 = **1 200 Kč**
- *Náklady za nápoje* - cca **18 000 Kč**
- *Náklady za pronájem čtyřkolek (4 ks), koloběžek (10 ks)* - 6 800 + 3 000 = **9 800 Kč**
- *Náklady za pronájem luků a kuší + pracovníci* - 2 800 + 2 500 = **5 300 Kč**
- *Náklady za ubytování* - 30 x 670 = **20 100 Kč**
- *Náklady za hudbu* - **4 000 Kč**
- *Náklady za potřebný inventář, stoly a lavice* – **3 500 Kč**
- *Náklady za pronájem parkování v Českých Budějovicích* - **1 000 Kč**

Celkové náklady speciální akce - 110 200 Kč + 20 % zisková přírážka (22 040 Kč)

Zisk pro společnost Místní dráha Netolička, s.r.o.: **22 040 Kč**

Konečná cena pro firmu „X“: **132 240 Kč**

Finanční stránka konceptu, která se nachází v předešlém textu, je pouze základní a orientační, vypracovaná pro účely diplomové práce, kdy hlavním cílem bylo vytvoření podnikatelského konceptu a ne odborná finanční analýza. Pokud by byl podnikatelský koncept realizován, byly by podklady předány finančnímu odborníkovi, který by je dále zpracoval a vyhodnotil.

5.5.12 Shrnutí

Pro rozvoj cestovního ruchu je velice důležitá komunikace a spolupráce podniků v rámci určité oblasti. Společnost by ráda navázala na Rozvojovou strategii města Netolice a pomohla by tak s naplněním cílů vytyčených v této strategii. Jednalo by se především o prodloužení pobytu turistů na území města a propojení a využití kulturních akcí pro rozvoj cestovního ruchu. Společnost Místní dráha Netolička, s.r.o. by proto spolupracovala s místními podnikateli a výrobci, aby bylo do oblasti přivedeno více finančních prostředků, které by zde účastníci cestovního ruchu utratili a které by mohli dále sloužit pro rozkvět místního cestovního ruchu. Při konání různých kulturních či sportovních akcí v oblasti (divadelní představení, autorské čtení, výstavy, májové oslavy, Posezení pod Kaštany/pod Lípou, motokros, dostihy, parforsní hon apod.) by společnost ve spojení s městem Netolice nebo s informačním centrem dopravila po železniční trati potencionální návštěvníky na místo konání. Při vytváření návrhů by byl brán zřetel i na fakt, že trendem cestovního ruchu je touha po učení a poznávání nových, zajímavých věcí, které účastníky lákají.

Velmi důležitou oblastí při rozvoji cestovního ruchu je zpětná odezva od účastníků cestovního ruchu. Pokud jsou se službami (produktem) v dané oblasti spokojeni, mohou rozšířit dobré jméno jak podniku, tak i oblasti. To znamená, že pokud společnost pomocí železniční tratě přiláká další návštěvníky do Netolic (i pomocí uskutečňování firemních eventů), může to mít pozitivní vliv na rozvoj cestovního ruchu a celkové návštěvnosti oblasti. Rozšiřování povědomí o oblasti bude podpořeno i možností odnesení si propagačních materiálů o městě a jeho atraktivitách.

Netolice, jako každá jiná destinace, bojuje se sezónností. Pro přilákání účastníků cestovního ruchu je potřeba vytvářet zajímavé produkty a nabídky, které účastníky zaujmou a do oblasti přivedou. Město produkuje různé aktivity spojené s cestovním

ruchem, ale v rámci své organizační struktury nedisponuje speciálním odborem, který by se zabýval oblastí cestovního ruchu. I z tohoto důvodu by město Netolice mohlo spolupracovat s vytvořenou společností. Jednak by společnost organizačně zajistila pořádané akce a také by do oblasti byla schopna pomocí vlaku dopravit účastníky cestovního ruchu. Společnost by ráda podpořila příjezd účastníků cestovního ruchu i mimo hlavní turistickou sezónu.

Město Netolice i místní podnikatelé vítají rozvoj cestovního ruchu v oblasti a rozšíření počtu účastníků cestovního ruchu. Proto by uvedené návrhy jistě také uvítali. O obnovení provozu železniční tratě 193 by měl mít zájem i provozovatel - Správa železniční a dopravní cesty, který by z pronájmu tratě získal určité finanční prostředky. Kdyby zrušená trať zůstala bez využití, plynuly by z údržby tratě jen náklady.

6 ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo na základě analýzy vybrané oblasti – Netolice formulovat doporučení pro využití železniční tratě 193 nacházející se v této oblasti. K dosažení hlavního cíle vedly dílčí cíle. Bylo provedeno hodnocení stávající situace na této železniční trati a v jejím nejbližším okolí a byl získán přehled o účastnících cestovního ruchu navštěvující vybranou oblast.

Před zahájením zpracování praktické části práce byly stanoveny hypotézy. Údaje získané v analytické části práce pomocí pozorování, vlastního zkoumání, dotazníkového šetření a řízených rozhovorů postupně vedly k potvrzení či vyvrácení určených hypotéz.

Hlavní hypotézu „Železniční trať 193 je využitelná pro potřeby cestovního ruchu“ lze na základě dat ze sekundárních zdrojů i vlastního pozorování potvrdit. Dokládá to zjištění, že na trať se v roce 2012 v omezené míře vypravilo několik zvláštních a historických vlaků působících kladně na místní cestovní ruch. Na tuto hypotézu a existenci speciálních vlaků navazuje i první vedlejší hypotéza související s technickým stavem trati.

První vedlejší hypotézu „Stávající technický stav trati umožňuje její provozování“ lze na základě provedených řízených rozhovorů a vlastního zkoumání potvrdit. Ze zjištěných informací vyplynulo, že stávající technický stav trati je dobrý a vyžaduje pouze minimum financí na údržbu. Což dokládá i fakt uvedený v hlavní hypotéze, že na trati se v omezené míře pohybují speciální vlaky.

Druhou vedlejší hypotézu „Účastníci cestovního ruchu by rádi využívali zrušenou místní železniční trať“ lze na základě dat ze sekundárních zdrojů potvrdit. Přes 80 % respondentů dotazníkového šetření provedeného v Netolicích u otázky na možné zprovoznění železniční trati Dívčice – Netolice odpovědělo kladně a provoz by uvítalo.

Poslední vedlejší hypotézu „Zkoumaná oblast nabízí ideální podmínky pro cykloturistiku, ovšem kola nelze do oblasti díky neexistenci železničního spojení dopravit“ nelze na základě řízených rozhovorů a na základě dat ze sekundárních zdrojů jednoznačně potvrdit. Z analýzy oblasti vyplynula skutečnost, že v okolí zkoumané oblasti je dostatek značených cyklostezek a v řízeném rozhovoru bylo doplněno, že město Netolice má rozpracovaný projekt na rozšíření místních cyklostezek pomocí cyklostezky a pěší stezky spojující město se zámkem Kratochvíle. Spojení by výrazně

podpořilo i cestovní ruch, protože pro cca 40 000 návštěvníků zámku Kratochvíle by procházka nebo projížďka do Netolic byla několika minutová záležitost. Z analýzy konkurence byla naopak zjištěna informace, že přes Netolice projíždí pravidelně cyklobus společnosti ČSAD JIHOTRANS a.s., a to na trase Č. Budějovice – Prachatice – Vimperk – Kvilda (a zpět) a České Budějovice – Prachatice – Volary – Kvilda (a zpět). První část hypotézy lze potvrdit, ale druhou část potvrdit nelze. Celkově tedy hypotézu potvrdit nelze.

Z předešlých informací lze shrnout, že hlavní hypotéza H:0 byla potvrzena a vedlejší hypotézy H:1 a H:2 byly také potvrzeny. Poslední vedlejší hypotézu H:3 nelze potvrdit.

Doporučení uvedená v předešlé kapitole by mohla sloužit pro rozvoj cestovního ruchu jednak tím, že by do oblasti byli přivezeni další účastníci cestovního ruchu, a také tím, že by se rozšířilo povědomí o dané oblasti vytvářením zajímavých akcí na trati. Existují nejrůznější teorie, které tvrdí, že atraktivita cestovního ruchu jsou ovlivněny nabídkou produktů cestovního ruchu. Při rozšíření nabídky se může přilákat více návštěvníků k samotným atraktivitám a tím pomoci při jejich rozšíření či zkvalitnění nabízených služeb. V budoucnu by se mohla navržená doporučení více propojit s cíly města Netolic a vypracovat souhrnný návrh využitelný v reálném životě. Z výše uvedeného dále vyplývá, že v jiných evropských zemích jsou železniční tratě úspěšně využívány pro cestovní ruch. Na Slovensku jsou dochované lesní železnice sloužící k turistickým jízdám. V Rakousku a Německu se zachovalo větší množství úzkokolejných železnic, ve Švýcarsku jsou ve velké míře rozšířeny turistické a výletní vlaky. Proto si myslím, že po získání všech uvedených informací, by bylo možné i trať 193 pro cestovní ruch zachovat.

Na základě zjištěných informací a zanalyzování vybrané oblasti včetně získání přehledu o stávající situaci na dané trati a přehledu o účastnících cestovního ruchu navštěvující vybranou oblast a jejich další využití pro sestavení podnikatelského konceptu byly dle mého názoru splněny veškeré cíle diplomové práce.

7 SUMMARY

The aim of this thesis was based on analysis of selected areas - Netolice formulate recommendations for the use of railway lines 193 located in this area. To achieve the main goals led targets. It was an assessment of the current situation on the railway track and its immediate neighborhood and was an overview of the participating tourism visiting the selected area.

Before starting the practical part of the work was the hypothesis. The data obtained in the analytical part of the work by observing its research, questionnaires and structured interviews gradually led to the confirmation or refutation of hypotheses intended. The main hypothesis H:0 was confirmed and secondary hypotheses H:1 and H:2 were also confirmed. Last secondary hypothesis H:3 can not be confirmed.

The recommendations made in the previous section could be used for tourism development on the other, that were brought to the other participants in the tourism industry, and also because it would spread awareness about the creation of the exciting events on the track. There are various theories that claim that the attractiveness of tourism are influenced by the supply of tourism products. When you extend the offer may attract more visitors to the very attractions, and thus help in their expansion or improvement of the services offered. In the future, could be proposed recommendations are linked to the aims of Netolic and develop a comprehensive design usable in real life. From the above it is also clear that in other European countries, the railways successfully exploited for tourism. On the Slovak are preserved forest railway used for tourist rides. In Austria and Germany retained more narrow-gauge railways in Switzerland are widely disseminated and tourist excursion trains. So I think that after getting all the information, it would be possible to track 193 Tourism keep.

Based on the information gathered and analyzed selected areas, including an overview of the current situation on the route and list of participants tourist visiting the selected area and their further use to build business concept was, in my opinion, met all the objectives of the thesis.

8 SEZNAM ZDROJŮ

8.1 LITERÁRNÍ ZDROJE

1. ABRAMS, R. *Obchodní plán: vytvořte ho správně a rychle*. Praha: Pragma 2007. ISBN 978-80-7349-052-2
2. BEDNÁŘOVÁ, D., ŠKODOVÁ PARMOVÁ, D. *Malé a střední podnikání*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v ČB, Ekonomická fakulta, 2010. ISBN 978-80-7394-229-8
3. BERÁNEK, J. *Provozujeme pohostinství a ubytování*. Praha: MAG Consulting, 2004. ISBN 80-86724-02-6
4. BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5
5. ČERTÍK, M. a kol. *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF, 2001. ISBN 80-238-6275-8
6. FORET, M., FORETOVÁ, V. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada Publishing, 2001. ISBN 80-247-0207-X
7. FOTR, J., SOUČEK, I. *Podnikatelský záměr a investiční rozhodování*. Praha: Grada Publishing, 2005. ISBN 80-247-0939-2
8. FRANCOVÁ, E. *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003. ISBN 80-244-0719-1
9. GALVASOVÁ, I., BINEK, J., HOLEČEK, J. a kol. *Průmysl cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2008. ISBN 978-80-87147-06-1
10. GOELDNER, CH. R., RITCHIE, J. R. B. *Tourism. Principles, Practices, Philosophies*. Hoboken: Wiley, 2009. ISBN 978-0-470-08459-5
11. GÚČIK, M. a kol. *Krátký slovník cestovního ruchu*. Banská Bystrica: Trian, 2004. ISBN 80-88945-73-9
12. HESKOVÁ, M. a kol. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha: Fortuna, 2006. ISBN 80-7168-948-3

13. INDROVÁ, J. a kol. *Cestovní ruch (základy)*. Praha: Oeconomica, 2009. ISBN 978-80-245-1569-4
14. JAKUBÍKOVÁ, D. *Marketing v cestovním ruchu*. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-3247-3
15. KIRÁLOVÁ, A. *Marketing destinace cestovního ruchu*. Praha: Ekopress, 2003. ISBN 80-861119-56-4
16. KORÁB, V., PETERKA, J., REŽŇÁKOVÁ, M. *Podnikatelský plán*. Brno: Computer Press, 2007. ISBN 978-80-251-1605-0
17. KOTLER, P. *Marketing management*. Praha: Grada Publishing, 2007. ISBN 978-80-247-1359-5
18. KOTLER, P. a kol. *Moderní marketing. 4. Evropské vydání*. Praha: Grada Publishing, 2007. ISBN 978-80-247-1545-2
19. KUČEROVÁ, J., STRAŠÍK, A., ŠEBOVÁ, L. *Ekonomika podniku cestovního ruchu*. Banská Bystrica: DALI-BB, s.r.o., 2010. ISBN 978-80-89090-75-4
20. MALÁ, V. *Cestovní ruch (vybrané kapitoly)*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1999. ISBN 80-7079-443-7
21. MALÁ, V. *Základy cestovního ruchu*. Praha: Oeconomica, 2002. ISBN 80-2450-439-1
22. MIRVALD, S. *Geografie dopravy II (Silniční a železniční doprava)*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000. ISBN 80-7082-673-8
23. NOVACKÁ, L. a kol. *Cestovní ruch, technika služeb, delegát a sprievodca*. Bratislava: EKONÓM, 2010. ISBN 978-80-225-2982-2
24. ORIEŠKA, J. *Služby v cestovním ruchu*. Praha: IDEA SERVIS, 2010. ISBN 978-80-85970-68-5
25. PALATKOVÁ, M., ZICHOVÁ, J. *Ekonomika turismu*. Praha: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-3748-5
26. PAYNE, A. *Marketing služeb*. Praha: Grada Publishing, 1996. ISBN 80-7169-276-X

27. PETRŮ, Z. *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS, 2007. ISBN 978-80-85970-55-5
28. PETRŮ, Z., KIRÁLOVÁ, A., INDROVÁ, J. a kol. *Cestovní ruch pro všechny*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2008. ISBN 978-807399-407-05
29. PLCH, M. *Kam na železnici*. Brno: Computer Press, 2010. ISBN 978-80-251-2741-4
30. RYGLOVÁ, K., BURIAN, M., VAJČNEROVÁ, I. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-4039-3
31. RYGLOVÁ, K. *Cestovní ruch*. Brno: International Business School, 2005. ISBN 80-86573-92-6
32. SCHIFFMAN, L., KANUK, L. *Nákupní chování*. Brno: Computer Press, 2004. ISBN 80-251-0094-4
33. SMETANA, F., KRÁTKÁ, E. *Podnikání v hotelnictví a gastronomii*. Praha: Fortuna, 2009. ISBN 978-80-7373-054-3
34. SRPOVÁ, J., ŘEHOŘ, V. a kol. *Základy podnikání*. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3339-5
35. SVATOŠ, M. a kol. *Zahraniční obchod teorie a praxe*. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-2708-0
36. SYNEK, M. a kol. *Nauka o podniku*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1998. ISBN 80-7079-981-1
37. ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu – doprava I*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Zemědělská fakulta, 1997. ISBN 80-7040-210-5
38. ŠKAPA, P. *Doprava a životní prostředí II*. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, 2003. ISBN 80-248-0434-4
39. TOUŠEK, R. *Management dopravy*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2009. ISBN 978-80-7394-172-7

40. VEBER, J. a kol. *Management – základy, prosperita, globalizace*. Praha: Management Presss, 2005. ISBN 80-7261-029-5
41. VYSTOUPIL, J., ŠAUER, M., HOLEŠINSKÁ, A., METELKOVÁ, P. *Základy cestovního ruchu*. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2006. ISBN 80-210-4205-2
42. ZAMAZALOVÁ, M. a kol. *Marketing. 2. Přepřacované a doplněné vydání*. Praha: C. H. Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-115-4
43. ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2
44. ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5

8.2 ELEKTRONICKÉ ZDROJE

1. ATUR ČR. Turistické regiony ČR [online]. Copyright 1998-2012. [cit. 2012-04-08]. Dostupné na www: <<http://www.tourism.cz/>>
2. Blanský les – Netolicko, čertovsky hezké místo [online]. 2007 [cit. 2012-03-08]. Dostupné na www: <<http://www.blanet.cz/>>
3. Časopis Honební jezdectví [online]. 2012 [cit. 2012-03-08]. Dostupné na www: <<http://www.honebnijezdectvi.cz/>>
4. Česká centrála cestovního ruchu – Czech tourism [online]. 2010 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.czechtourism.cz/>>
5. České dráhy [online]. 2009 [cit. 2013-03-02]. Dostupné na www: <<http://www.cd.cz/>>
6. Český statistický úřad [online]. 2012 [cit. 2012-06-19]. Dostupné na www: <<http://www.czso.cz/>>
7. Čiernohronská železnica [online]. 2013 [cit. 2013-02-04]. Dostupné na www: <<http://www.chz.sk/>>
8. ČSAD Jihotrans [online]. 2006 - 2012 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.jihotrans.cz/>>

9. Dopravní podnik města Košice [online]. 2010 - 2012 [cit. 2013-01-12]. Dostupné na www: <<http://www.dpmk.sk/>>
10. Euroregion Šumava [online]. 2001 - 2011 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.euregio.cz/>>
11. Internetový magazín o Karpatských horách [online]. 2008 [cit. 2013-02-05]. Dostupné na www: <<http://www.karpaty.net/>>
12. Jindřichohradecké místní dráhy [online]. 2012 [cit. 2013-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.jhmd.cz/>>
13. Kolektiv autorů MANAGEMENT CONSULTING GROUP, s.r.o. *Pohostinství pro cestovní ruch*. [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2008 [cit. 2012-04-06]. Dostupné na www: <<http://www.mmr.cz/>>
14. Košická dětská historická železnice [online]. 2012 [cit. 2013-01-12]. Dostupné na www: <<http://www.detskazeleznica.sk/>>
15. K-report, český dopravní server [online]. 2004 - 2012 [cit. 2012-04-16]. Dostupné na www: <<http://www.k-report.net/>>
16. Kudy z nudy, internetový portál cestovního ruchu [online]. 2013 [cit. 2013-02-04]. Dostupné na www: <<http://www.kudyznudy.cz/>>
17. KŽC Doprava, s.r.o. [online]. 2013 [cit. 2013-02-04]. Dostupné na www: <<http://www.kzc.cz/>>
18. LESO, M. *Časopis SILNICE ŽELEZNICE*. [online]. 2002 - 2012 [cit. 2012-04-06]. Dostupné na www: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/>>
19. Mapy.cz [online]. 2012 [cit. 2012-04-06]. Dostupné na www: <<http://www.mapy.cz/>>
20. MAS Blanský les – Netolicko, o. p. s. [online]. 2011 [cit. 2012-02-23]. Dostupné na www: <<http://www.mas-netolice.cz/>>
21. MASNIKOSOVÁ, P., KUZMIN, R. *Marketing služeb a aspekty přepravy*. [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2007 [cit. 2012-04-06]. Dostupné na www: <<http://www.mmr.cz/>>

22. Město Drážďany [online]. 2001 - 2012 [cit. 2013-02-05]. Dostupné na www: <<http://www.dresden.de/>>
23. MojeŠvýcarsko.com [online]. 2011 [cit. 2013-02-05]. Dostupné na www: <<http://mojesvycarsko.com/>>
24. Netolická dráha o. s. [online]. 2011 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://netolickadraha.webnode.cz/>>
25. Nitrianska poľná železnica [online]. 2012 [cit. 2013-01-12]. Dostupné na www: <<http://npz.yw.sk/>>
26. Oficiální stránky hejtmana Jihočeského kraje Jiřího Zimoly [online]. 2011 [cit. 2012-04-21]. Dostupné na www: <<http://www.jirizimola.cz/>>
27. Oficiální stránky Jihočeského kraje [online]. 2011 [cit. 2012-04-21]. Dostupné na www: <<http://www.kraj-jihocesky.cz/>>
28. Oficiální stránky města Netolice [online]. 2005 [cit. 2012-04-21]. Dostupné na www: <<http://www.netolice.cz/>>
29. Oficiální stránky zámku Kratochvíle [online]. 2005 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.zamek-kratochvile.eu/>>
30. POLÁK, J., SLÍVA, A. *Dopravní a manipulační zařízení III.* [online]. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 2004 [cit. 2012-02-02]. Dostupné na www: <<http://www.id.vsb.cz/>>
31. Posázavský pacifik [online]. 2012 [cit. 2013-03-02]. Dostupné na www: <<http://www.pacifikem.cz/>>
32. Rakouská národní turistická centrála [online]. 1995 - 2013 [cit. 2013-02-05]. Dostupné na www: <<http://www.austria.info/>>
33. Regionální informační servis [online]. 2008 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.risy.cz/>>
34. Rhätische Bahn [online]. 2013 [cit. 2013-02-05]. Dostupné na www: <<http://www.rhb.ch/>>
35. Rozvojová strategie města Netolice, 2010 – 2013. Oficiální stránky města Netolice [online]. 2010 [cit. 2012-01-10]. Dostupné na www: <<http://www.netolice.cz/>>

36. SKÁLA, Michal. Netolička. In: Dopravní web. [on-line]. 10-3-2011 [cit. 2012-03-02]. Dostupné na www: <<http://dopravni.net/>>
37. Správa železniční dopravní cesty [online]. 2012 [cit. 2012-01-10]. Dostupné na www: <<http://www.szdc.cz/>>
38. Vyhláška č. 501/266 Sb. o obecných požadavcích na využívání území [online]. 2012 [cit. 2012-01-10]. Dostupné na www: <<http://www.epravo.cz/>>
39. Waldviertler úzkokolejná železnice [online]. 2012 [cit. 2013-02-05]. Dostupné na www: <<http://www.waldviertlerbahn.at/>>
40. Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách [online]. 2012 [cit. 2012-01-10]. Dostupné na www: <<http://www.epravo.cz/>>
41. Zákon č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání [online]. 2012 [cit. 2012-01-10]. Dostupné na www: <<http://business.center.cz/>>
42. Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník [online]. 2012 [cit. 2012-01-10]. Dostupné na www: <<http://business.center.cz/>>
43. ŽelPage – elektronický magazín o drahách [online]. 2001 - 2012 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.zelpage.cz/>>
44. Zubrnická museální železnice [online]. 2013 [cit. 2013-02-04]. Dostupné na www: <<http://www.zmz.cz/>>

9 POUŽITÉ ZKRATKY

ARES	Automatizovaný rezervační systém
ATUR.....	Asociace turistických regionů České republiky
ČEZ.....	České energetické závody
ČTK	Česká tisková kancelář
HDP	Hrubý domácí produkt
JHMD.....	Jindřichohradecké místní dráhy
JKORD	Jihočeský koordinátor dopravy
KŽC	Klub železničních cestovatelů
LAU	Local administrative unit Místní správní jednotka
MAS.....	Místní akční skupina Blanský les – Netolicko
NUTS	Nomenclature of Units for Territorial Statistics Nomenklatura územních statistických jednotek
RIS	Regionální informační servis
ROP.....	Regionální operační program
SDG	Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft Saská parní železniční společnost
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TIC	Turistické informační centrum
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu
WTO	World Tourism Organization Světová organizace cestovního ruchu

10 SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK, GRAFŮ A SCHÉMAT

Obrázek č. 1: Struktura vztahů v cestovním ruchu	11
Obrázek č. 2: Cestovní ruch a jeho vazby na odvětví ekonomické činnosti	14
Obrázek č. 3: Maslowova hierarchie potřeb	16
Obrázek č. 4: Umístění Netolic.....	38
Obrázek č. 5: Mapa NUTS 4	39
Obrázek č. 6: Mikroregion Netolicko	40
Obrázek č. 7: Poloha trati 193	46
Obrázek č. 8: Nádražní budova a vlakové depo s vodárnou.....	80
Obrázek č. 9: Trasa pro cyklisty Netolice – Dívčice	89
Tabulka č. 1: Podíl cestovního ruchu na HDP v ČR v letech 2003 – 2011	13
Tabulka č. 2: Znaky služeb	19
Tabulka č. 3: Popis trati 193	47
Tabulka č. 4: Hypotetická zahajovací rozvaha	85
Tabulka č. 5: Předpokládaný drobný majetek	86
Tabulka č. 6: Odpisy dlouhodobého majetku – odpisy počítače	87
Graf č. 1: Počet návštěv dané oblasti respondenty	57
Graf č. 2: Doprovod respondentů	58
Graf č. 3: Účel návštěvy	59
Graf č. 4: Délka pobytu.....	59
Graf č. 5: Způsob dopravy	60
Graf č. 6: Způsob dopravy po regionu	61

Graf č. 7: Názor respondentů na obnovení železniční tratě Netolice – Dívčice	62
Graf č. 8: Názor respondentů na speciální vlak s možností přepravy kol	62
Graf č. 9: Způsob ubytování	63
Graf č. 10: Názor respondentů na ubytování v blízkosti nádraží a nedaleko zámku Kratochvíle.....	64
Graf č. 11: Požadované služby	65
Graf č. 12: Pohlaví respondentů	66
Graf č. 13: Věkové kategorie respondentů	66
Graf č. 14: Bydliště respondentů	67
Schéma č. 1: Struktura služeb v cestovním ruchu	20

11 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Mapa turistických oblastí České republiky

Příloha č. 2: Mapa turistických regionů České republiky

Příloha č. 3: Leták – Netolický čert

Příloha č. 4: Dotazník

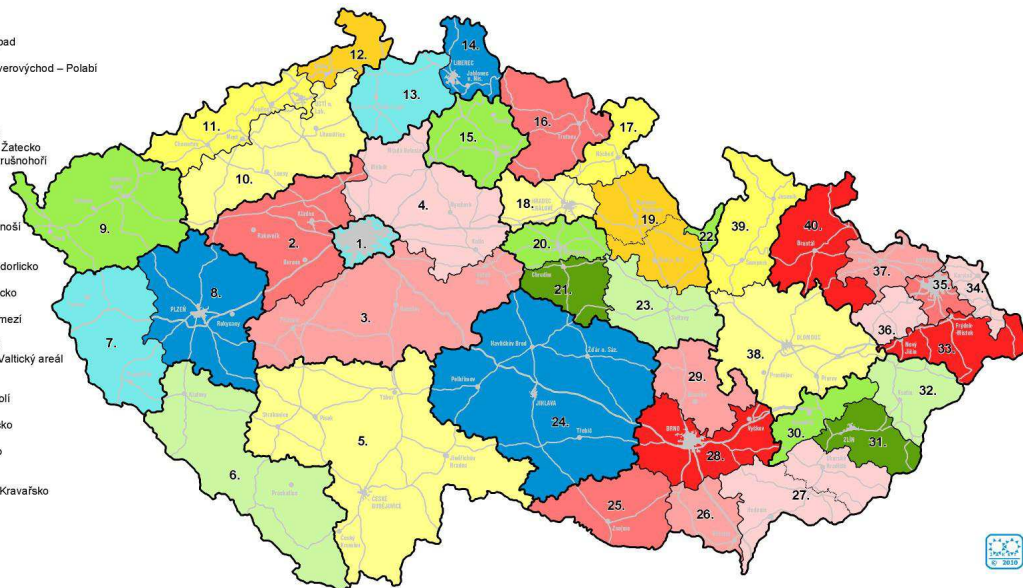
Příloha č. 5: Nádražní budova Netolice

Příloha č. 6: Příklady cyklotras

Příloha č. 1: Mapa turistických oblastí České republiky

Turistické oblasti České republiky

1. Praha
2. Střední Čechy – západ
3. Střední Čechy – jih
4. Střední Čechy – severovýchod – Polabí
5. Jižní Čechy
6. Šumava
7. Český les
8. Plzeňsko
9. Západočeské lázně
10. České Středoohoří a Žatecko
11. Krušné hory a Podkrkonoší
12. České Švýcarsko
13. Českolipsko
14. Jizerské hory
15. Český ráj
16. Krkonoše a Podkrkonoší
17. Kladské pomezí
18. Hradecko
19. Orlického hory a Podorlicko
20. Pardubicko
21. Chrudimsko – Hlinsko
22. Králický Sněžník
23. Českomoravské pomezí
24. Vysocina
25. Znojemsko a Podýjí
26. Pálava a Lednicko-Valtický areál
27. Slovácko
28. Brno a okolí
29. Moravský kras a okolí
30. Kroměřížsko
31. Zlínsko a Luhačoviccko
32. Valašsko
33. Beskydy – Valašsko
34. Těšínské Slezsko
35. Ostravsko
36. Poodří – Moravské Kravaňsko
37. Opavské Slezsko
38. Střední Morava
39. Jeseníky – západ
40. Jeseníky – východ



Zdroj: <http://www.czechtourism.cz/pro-odborniky/mapa-turistickyx-regionu-a-oblasti/>

Příloha č. 2: Mapa turistických regionů České republiky

Turistické regiony České republiky



Zdroj: <http://www.czechtourism.cz/pro-odborniky/mapa-turistickyx-regionu-a-oblasti/>

Netolický Čert



Netolická lokálka opět dočasně ožívá - tentokrát v moderním hávu



- Stejně rychle jako autobus
- Za méně peněz
- V pohodlném moderním vlaku
- Dostatečný počet míst k sezení (84 míst)
- Nabídka nápojů a denního tisku (ve směru do Netolic)

**Vyzkoušejte si, jak by mohla fungovat typická lokálka ve 21. století!
V dopravní špičce, kdy na silnici vládnou zácpy Vás ze zaměstnání a ze školy pohodlně a rychle dopraví vlak!**

České Budějovice	14.57	Netolice	15.57	Jízdné Jednotné jízdné: 24 Kč Studenti: 18 Kč Jízdní kolo: zdarma Jízdenky se prodávají ve vlaku Ve vlaku neplatí jízdní doklady ČD
České Budějovice sev. z.	15.00	Holečkov	16.03	
Hluboká nad Vltavou	15.06	Malovice u Netolic	16.06	
Zliv	-	Libějovice	16.09	
Dívčice	15.22	Dívčice	16.17	
Libějovice	15.28	Zliv	16.24	
Malovice u Netolic	15.31	Hluboká nad Vltavou	16.30	
Holečkov	15.34	České Budějovice sev. z.	16.40	
Netolice	15.40	České Budějovice	16.44	

Vlaky jedou v pracovní dny 23. května - 3. června 2011

Možná nevíte...

Jízdní doba
 Vlak: 43 minut Bus: 40 minut

Délka trasy
 Vlak: 35 km Bus: 30 km

Cestovní rychlost
 Vlak: 49 km/h Bus: 45 km/h

Vlak je rychlejší než silniční doprava!



Na vlak daleko?
Ze 40% města blíže než na náměstí

Vlak bude veden motorovou jednotkou Regionova s nízkopodlažním vstupem, bezbariérovým WC a pohodlnými sedačkami s dostatkem prostoru.

Projekt pro Vás financují JIP Papírny Větrní a spolupráce Českých drah a města Netolice

www.jip.cz



JIP - Papírny Větrní, a. s. jsou jedním z největších výrobců papíru v ČR. V našem portfoliu najdete širokou paletu balíčků papírů, krepeových papírů, sáčků a potřítých papírů jak z primárního tak z plně recyklovaného vlákna.



Příloha č. 4: Dotazník

Dobrý den,

jsme studentky ekonomické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích a nyní zpracováváme diplomové práce na téma: Podnikatelský koncept ubytovacího zařízení jako součást využití železniční tratě Dívčice-Netolice pro cestovní ruch a Podnikatelský koncept využití železniční tratě 193 pro cestovní ruch. Tímto bychom Vás chtěly požádat o zodpovězení následujících otázek. Dotazník je zcela anonymní a získané údaje budou použity výhradně pro účely diplomových prací. Odpovědi, které nejlépe vystihují Váš názor, prosím označte křížkem.

1. Už jste oblast Netolice někdy navštívili?
 - ne, jsem/jsme tu poprvé
 - jednou
 - několikrát

2. S kým jste přijeli?
 - sám
 - s rodinou bez dětí
 - s rodinou s dětmi
 - s přáteli
 - s partnerem/partnerkou

3. Za jakým účelem jste přijeli?
 - cykloturistika
 - pěší turistika
 - kultura
 - zábava
 - rybaření
 - památky
 - obchodní cesta

4. Jaká je délka vašeho pobytu?
 - Bez přenocování
 - 1 – 2 noci
 - 3 – 5 nocí
 - 5 a více nocí

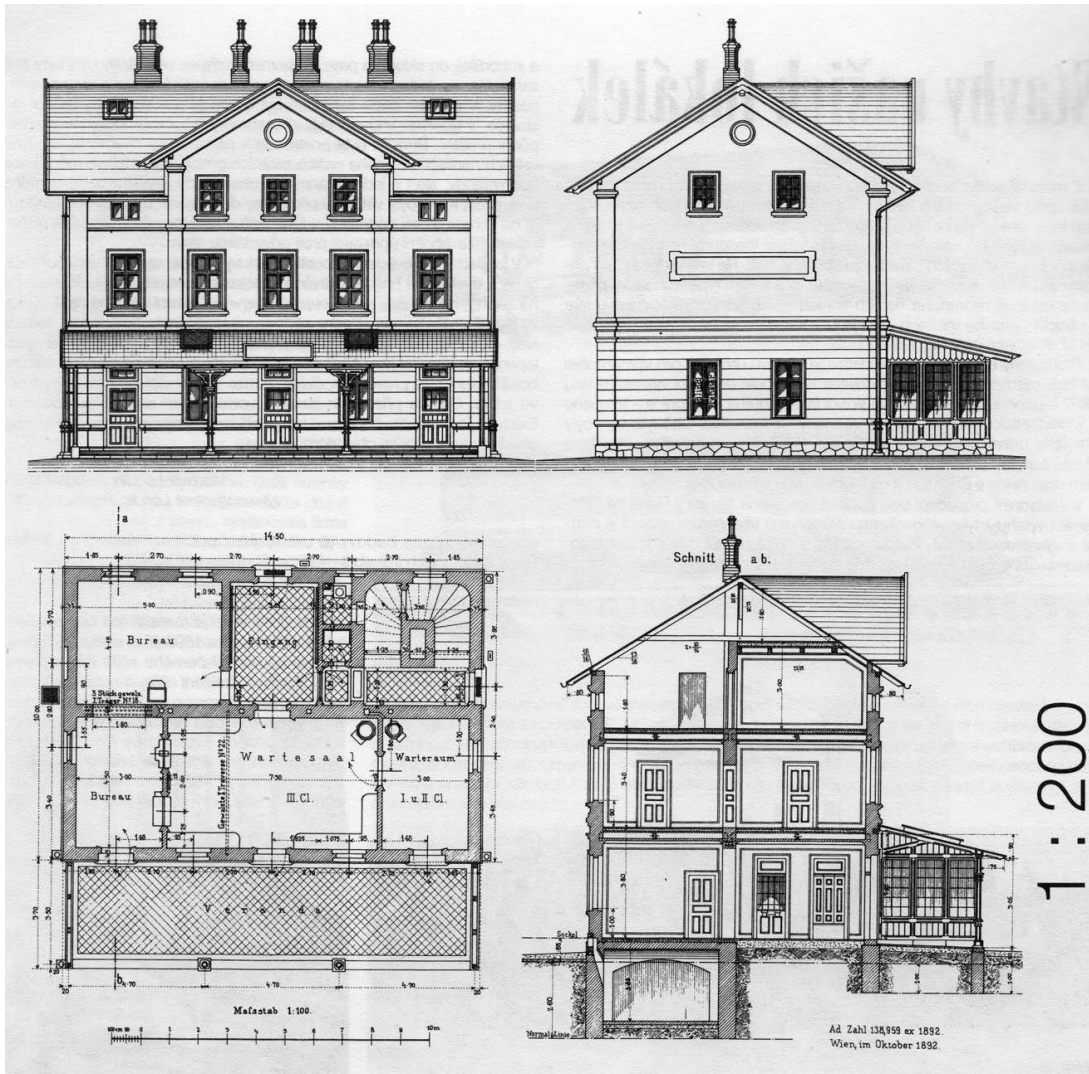
5. Jakým dopravním prostředkem jste se na místo dostali?
 - osobní automobil
 - autobus
 - kolo
 - jiný typ dopravy

6. Jak se po regionu pohybujete?
 - pěšky
 - kolo
 - automobil
 - jiný typ dopravy

7. Uvítali byste obnovení železniční tratě Netolice – Dívčice?
 - ano
 - ne

8. Přivítali byste speciální vlak s možností přepravy kol?
- ano
 - ne
9. Chybí Vám nějaká služba při cestování vlakem? Co byste změnili?
.....
10. Kde jste ubytováni během pobytu?
- hotel/hotel garni
 - penzion
 - apartmán
 - kemp
 - chatová osada
 - u přátel/rodiny
11. Uvítali byste ubytování v blízkosti nádraží a nedaleko zámku Kratochvíle?
- ano
 - ne
 - je mi to jedno
12. Jaké služby byste požadovali?
- úschovna kol (bruslí)
 - půjčovna kol, bruslí + popř. servis
 - půjčovna rybářského vybavení
 - nabídka kulturního programu
 - relaxační balíčky
 - netradiční nabídka – výstava vláčeků, promítání filmů s vlakovou tematikou
 - jiné (vypsat)
13. Co byste v ubytovacím zařízení uvítali a v současném zařízení vám chybí?
.....
14. Jakého jste pohlaví?
- muž
 - žena
15. Jaký je Váš věk?
- 0- 15 let
 - 16 – 25 let
 - 26 – 35 let
 - 36 – 45 let
 - 46 – 59 let
 - 60 a více
16. Z jakého kraje jste přijeli?
- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><input type="radio"/> Středočeský<input type="radio"/> Jihočeský<input type="radio"/> Plzeňský<input type="radio"/> Jihomoravský<input type="radio"/> Vysočina<input type="radio"/> Moravskoslezský<input type="radio"/> Ústecký | <ul style="list-style-type: none"><input type="radio"/> Olomoucký<input type="radio"/> Kralovehradecký<input type="radio"/> Pardubický<input type="radio"/> Zlínský<input type="radio"/> Karlovarský<input type="radio"/> Liberecký<input type="radio"/> Praha |
|--|--|

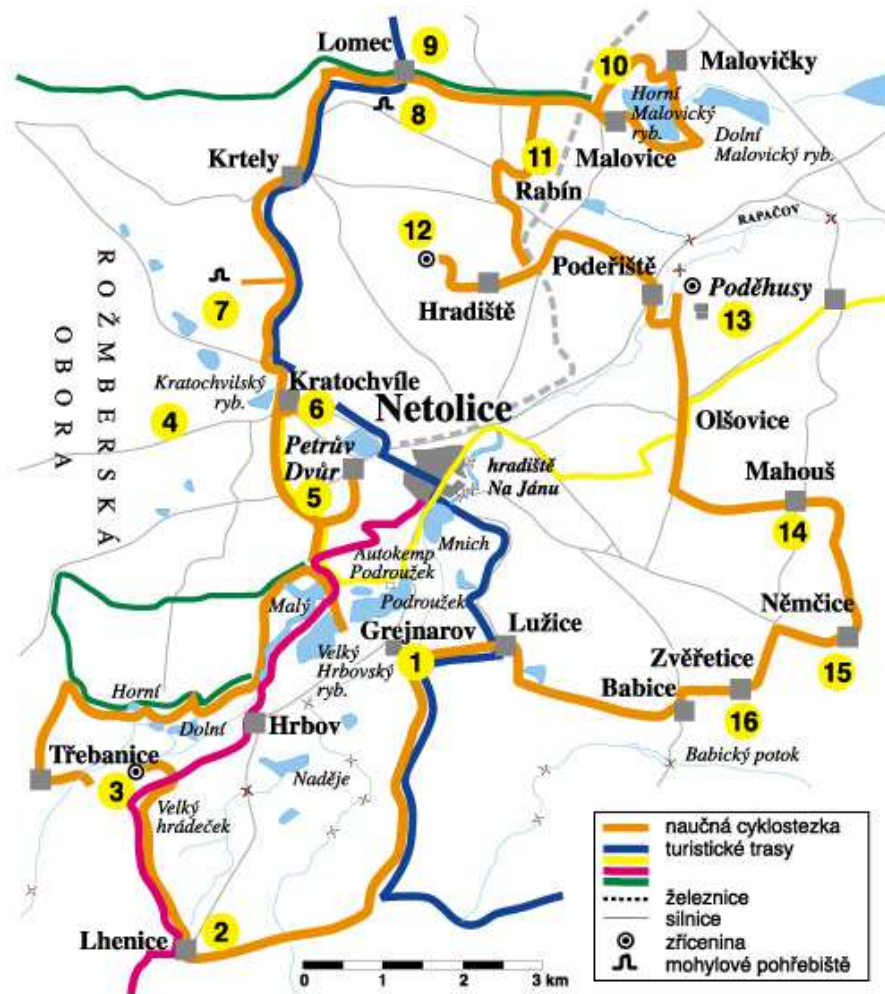
Příloha č. 5: Nádražní budova Netolice



Zdroj: <http://www.k-report.net/budova-16h/budova/>

Příloha č. 6: Příklady cyklotras

Naučná cyklotrasa – Historická krajina Netolicka

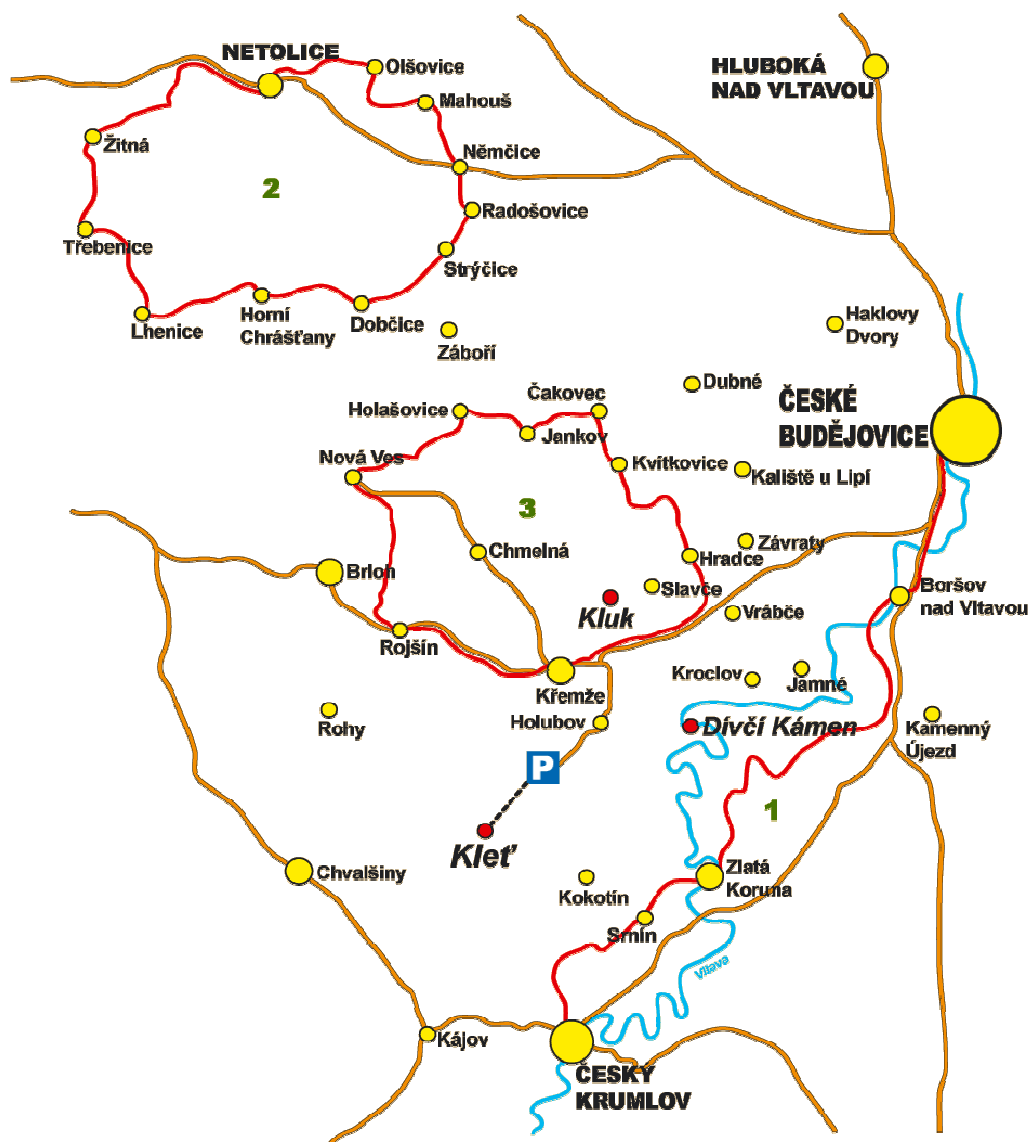


Zdroj: <http://www.netolice.cz/naucne-stezky/d-3509/p1=3378>

Zastavení č.

1. Renesanční statek Grejnarov
2. Lhenice
3. Pravěké hradiště Velký hrádeček u Třebanic
4. Zaniklá rožmberská obora
5. Petrův Dvůr
6. Kratochvíle
7. Mohylová pohřebiště v Krtelském lese
8. Lomec - slovanské mohyly
9. Lomec - mariánské poutní místo
10. Malovice a Malovičky
11. Rabín.
12. Hradiště u Malovic - keltské kultovní ohrazení
13. Zaniklý hrad Poděhusy
14. Mahouš
15. Nēmčice
16. Zvěřetice

Cyklotrasa kolem Netolic - 2



Zdroj: <http://www.blanet.cz/img.php?sect=default&id=7&type=png&lang=cz&mode=normal&artid=2>

Délka trasy: 35 Km

Zajímavosti na trase:

- Město Netolice
- Kratochvíle – národní kulturní památka, renesanční zámek
- Rožmberská obora – celá první trasy vede tzv. Rožmberskou oborou, spojovanou se jmény Jakuba Krčína z Jelčan a Viléma z Rožmberka; dodnes tvoří obora unikátní krajinný celek
- Selské baroko - Dobčice, Mahouš a Olšovice
- Přírodní rezervace Vysoká Běta

Další značené cyklotrasy:

- Netolice – Němčice (1104 - regionální cyklotrasa)
- Netolice – Lhenice (1103 - regionální cyklotrasa)
- Netolice - Prachatice (1088 - regionální cyklotrasa)
- Netolice – Hluboká nad Vltavou (1081 - regionální cyklotrasa)
- Netolice – Vlachovo Březí (1110 - regionální cyklotrasa)

Zdroj: Vlastní zpracování