



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Fakulta ekonomická
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Diplomová práce

Rekreační potenciál vodní nádrže Orlík pro vodní plavbu

Oblast výzkumu: Trhovky - Podskalí

Vypracoval: Bc. Lukáš Dolejší
Vedoucí práce: Ing. arch. Martin Jirovský, Ph.D., MBA

České Budějovice 2018

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2016/2017

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

Jméno a příjmení: **Bc. Lukáš DOLEJŠÍ**
Osobní číslo: **E16691**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání**
Název tématu: **Rekreační potenciál vodní nádrže Orlík pro vodní plavbu**
Oblast výzkumu: **Trhovky - Podskalí**
Zadávající katedra: **Katedra obchodu a cestovního ruchu**

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

Cíl práce:

Cílem práce je zjištění aktuálního využití Orlíku pro vodní plavbu, infrastruktury a kapacitního potenciálu ve spojitosti s investicí Evropské unie do splavnosti vodního toku Vltava.

Metodický postup:

1. Studium odborné literatury
2. Analýza současného stavu (kapacitní potenciál, frekvence vodní dopravy, pohyb vodní plavby, motivace účastníků CR)
3. Vyhodnocení sledovaných skutečností
4. Návrhy opatření
5. Rozpracování návrhových 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. 8. Summary. 9. Přílohy.

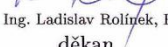
Rozsah grafických prací: **dle potřeby**
Rozsah pracovní zprávy: **60- 80 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

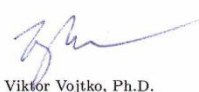
Harasimová, S. (2012). *Marketing ve veřejné správě.* Opava, OPTIS
Jakubíková, D. (2012). *Marketing v cestovním ruchu - jak uspět v domácí i světové konkurenci. 2. aktualizované a rozšířené vydání.* Praha: Grada
Křivda, V. (2007). *Vodní plavba - učební text. 1. vydání.* Ostrava: VŠB - TUO
Maier, K. a kol. (2012). *Udržitelný rozvoj území.* Praha: Grada
Janda, M. (2011). *Plavba rekreační lodí.* Praha: nakladatelství T
Novák, I. (2007). *Vltava - vodácký průvodce.* SHOCart: Zádveřice
Palatková, M., Zichová, J. (2011). *Ekonomika turismu.* Praha: Grada
Vyhláška č. 344/1991 Sb. Řád plavební bezpečnosti.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. arch. Martin Jirovský, Ph.D.**
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Datum zadání diplomové práce: **16. ledna 2017**
Termín odevzdání diplomové práce: **15. dubna 2018**


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

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


Ing. Viktor Vojtko, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 28. března 2017

Prohlášení:

Prohlašuji, že svou diplomovou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 b 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. Lukáš Dolejší

Poděkování:

Rád bych poděkoval panu Ing. arch. Martinovi Jirovskému, Ph.D., MBA za ochotu, vedení, odbornou pomoc, trpělivost a cenné rady, které napomohly zpracování diplomové práce.

Obsah

1. Úvod	8
2. Literární rešerše	9
2.1. Cestovní ruch	9
2.2. Subjekt cestovního ruchu	10
2.3. Objekt cestovního ruchu	11
2.4. Marketing cestovního ruchu.....	12
2.5. Management destinace	13
2.6. Návštěvnický management	14
2.7. Destinace	15
2.8. Doprava.....	15
2.8.1. Vodní doprava.....	16
2.9. Trvale udržitelný rozvoj.....	17
2.10. Společenská odpovědnost	19
2.11. Sekundární nabídka - Služby	19
2.11.1. Ubytovací služby.....	20
2.11.2. Stravovací služby	22
2.11.3. Informační služby.....	24
2.11.4. Sportovně rekreační služby	24
2.12. Primární nabídka	25
2.12.1. Přírodní podmínky	26
2.12.2. Kulturně historické památky	27
2.12.3. Kulturně společenské atraktivity a jiné akce.....	27
2.13. Organizace vodní dopravy	28
3. Cíle a metodika	29
3.1. Cíl práce	29
3.2. Hypotézy	29
3.3. Metodika	29
4. Situační analýza	31
4.1. Kulturní atraktivity.....	32
4.2. Sportovní aktivity.....	34
5. Terénní šetření	36
5.1. Mystery shopping.....	36
5.1.1. Vyhodnocení mystery shoppingu.....	41
5.2. Analýza přehrady pro vodní plavbu.....	43
5.3. Dotazníkové šetření.....	49
5.3.1. Vyhodnocení dotazníkového šetření	49

5.4.	Vyhodnocení hypotéz.....	56
6.	Návrhy a opatření.....	58
6.1.	Modelování bezpečnostních a infrastrukturních opatření	58
6.1.1.	Bezpečnostní modelování návrhového stavu	61
6.1.2.	Infrastrukturní modelování zátěžového stavu	64
6.1.3.	Návrhová opatření z dotazníkového šetření	70
6.2.	Grafické zobrazení bezpečnostních a infrastrukturních opatření	71
7.	Návrh opatření - kotviště	76
7.1.	Umístění kotviště	76
7.2.	Realizace mola	77
7.3.	Výpočet návratnosti investice	78
8.	Závěr	81
9.	Summary	83
10.	Seznam literatury	84
11.	Seznam obrázků, grafů a tabulek	88
11.1.	Seznam obrázků	88
11.2.	Seznam tabulek	88
11.3.	Seznam grafů.....	89
11.4.	Seznam příloh.....	90
12.	Přílohy	91

1. Úvod

Cestovní ruch se stal neodmyslitelnou součástí dnešního světa. Jeho dopady skrze uspokojování stále narůstajících potřeb působí na všechny lidi a prostředí kolem nás. S tím souvisí i námi zkoumaná vodní plavba na Orlické přehradě. Zájem o rekreační plavbu v posledních několika letech neustále narůstá. Jelikož Česká republika je vnitrozemským státem, tak místní vodní toky jsou hojně využívány k rekreaci v rámci domácího cestovního ruchu. Lidé využívají svá plavidla k rekreačním účelům i jako dopravní prostředky nebo svá obydlí na přechodnou dobu.

Tato práce se bude zabývat kapacitním potenciálem vodní nádrže Orlík, zejména v úseku Trhovky – Podskalí. Cílem je provést situační analýzu v podobě současného zatížení vodních plavidel a samotných rekreatantů, tomu odpovídající infrastrukturu ve spojitosti s investicí Evropské unie do splavnosti tohoto vodního toku. Průzkum byl prováděn prostřednictvím pozorování frekvence vodních plavidel během hlavní sezóny, dotazníkového šetření s rekreaty v místě rekreačních zařízení přímo ve sledovaném úseku a námi provedeném mystery shoppingu ve stejných zařízeních.

V první části je zkoumaná problematika vysvětlena pouze teoreticky a ve druhé části je zkoumaná oblast konkrétně analyzována. Práce by měla hledat systém pravidel a opatření pro dlouhodobý stav, jak možnosti plavby dále rozvíjet a motivovat nové návštěvníky k účasti cestovního ruchu právě v této oblasti. Na základě naměřených výsledků budou modelovány různé situace narůstajícího zájmu návštěvníků o tuto lokalitu a budou navrhována i řešení, která budou graficky zobrazovat, jak takové navýšení zvládnout nejen z pohledu vodní hladiny, ale i z trvalé udržitelnosti cestovního ruchu. Modelování probíhá v návaznosti nárůstu vodních plavidel, které bude potřeba řešit v blízké budoucnosti. Vodní nádrž má výhodnou zeměpisnou polohu v rámci České republiky, kdy návštěvníci, kteří sem cestují například na prodloužený víkend, který se stává čím dál větším trendem v cestovním ruchu, mají poměrně krátkou dojezdovou vzdálenost z Jižních Čech, Plzeňského kraje nebo z Prahy. To vše tvoří značný potenciál dané oblasti v rámci úspory času stráveného s cestováním za účelem uspokojování služeb.

Je důležité dělat vybranou lokalitu více atraktivní, protože znamená určité ekonomické, ale hlavně přírodní bohatství, které je třeba udržovat a chránit.

2. Literární rešerše

2.1. Cestovní ruch

Hesková a kol. (2006, s. 9) definuje cestovní ruch jako společensko-ekonomický fenomén, který vyžaduje kromě primární nabídky možnost svobodného pohybu obyvatelstva, přiměřený disponibilní fond volného času, volnou kupní sílu pro uspokojování potřeb spojené s cestovním ruchem. Z tohoto vymezení vyplývá, že podmínkou cestovního ruchu je cestování a dočasný pobyt osob mimo místo trvalého bydliště s cílem uspokojit specifické potřeby a získat komplexní zážitek. S tím souvisí i nezbytná výstavba a provoz dopravních, ubytovacích, stravovacích, sportovně-rekreačních, zábavních a dalších zařízení cestovního ruchu.

Světová organizace cestovního ruchu vymezila v roce 1991 cestovní ruch jako činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa mimo své trvalé bydliště za účelem nevýdělečné činnosti v navštíveném místě. Může se ale také jednat o služební, obchodní či jinou pracovní cestu. V podstatě se jedná o změnu místa, dočasnost stráveného pobytu i o nevýdělečnost činnosti v navštívené destinaci. (Foret & Foretová, 2001, s. 16)

Orieška (2010, s. 7) pohlíží na cestovní ruch jako na uspokojování potřeb spojených s cestováním a pobytem mimo místo svého životního prostředí, nejčastěji ve volném čase za účelem získání jedinečného zážitku podmíněného odpočinkem, poznáváním nových zvyklostí, zdraví, rozptýlením a zábavou, kulturním nebo sportovním vyžitím.

Turismus lze také označit jako krátkodobý přesun lidí na jiná místa než místa jejich bydliště, za účelem pro ně atraktivních činností. Toto označení ale nezahrnuje oblast služebních cest, kde hlavním důvodem cestování je práce. Na druhé straně také nelze snadno určit, jak daleko musí člověk cestovat a jak dlouhou dobu tam musí strávit, aby mohl být považován za turistu. (Horner & Swarbrooke, 2003, s. 53 – 54)

Podle Novacké a kol. (2010, s. 9.) tvoří pojem cestovní ruch soubor aktivit v určitém prostředí, jehož účelem je uspokojit potřeby lidí spojených s cestováním mimo jejich trvalé bydliště, bez rozdílu, pokud důvodem jejich cestování je odpočinek nebo nepravidelná povinnost. *Cestovní ruch je v současné době velice významné a rychle se rozvíjející odvětví, pro něhož neexistuje jedna univerzální definice. Mnoho autorů má pro tento pojem odlišnou definici, avšak ve většině případů na něj nahlíží jako na změnu*

trvalého bydliště s cílem uspokojit své potřeby za použití volného času. Cestování je potřeba zbytná, která by se měla řadit až za potřeby základní.

Významně působí na zaměstnanost, tvorbu hrubého domácího produktu, chrání kulturní, umělecké a historické památky, podílí se na všeobecné vzdělanosti obyvatelstva a představuje významný ekonomický přínos státu. Pro mnohé lidi se stal důležitým faktorem jejich životní úrovně. Ke svému rozvoji využívá přírodní krajinu v různých částech světa a současně se seznamuje s kulturou a životním stylem obyvatel navštívené krajiny. Ne všechna místa jsou pro rozvoj cestovního ruchu ideální. (Királová, 2003, s. 9)

Z opačného pohledu se na něj dívá Királová, která ho vysvětluje jako ekonomickou a kulturní hodnotu pro společnost. V případě, že by tento proces nebyl rozvíjen a podporován, mohlo by dojít ke všeobecnému zaostávání společnosti jako celku. Lidé by omezili cestování jednak z nedostatku důchodu a jednak z nízké potřeby a poznání něčeho nového.

Pojmem cestovní ruch je zde zmiňován a vysvětlen v návaznosti na cíl této práce, kdy zkoumaná vodní cesta byla splavněna za několik miliard korun, přičemž lze reálně pochybovat o tom, že bude plnit ekonomický objem přeprav z hlediska materiálů a zboží. Její význam by měl být především v cestovním ruchu a měl by zhodnotit dosud zainvestované prostředky.

2.2. Subjekt cestovního ruchu

Subjektem je účastník označovaný jako návštěvník, turista nebo výletník, který uspokojuje své potřeby spotřebou statků cestovního ruchu v době cestování. Z ekonomického hlediska může být nositelem poptávky a spotřebitelem produktu cestovního ruchu návštěvník nebo stálý obyvatel. (Hesková a kol. 2006, s. 13) *Podobně se na to dívá Beránek (2013, s. 19), který definuje subjekt jako účastníka cestovního ruchu, který uspokojuje své „turistické“ potřeby a je charakterizován zvláštním souborem vlastností, jejichž znalost je pro poskytovatele služeb cestovního ruchu nezbytná.*

Subjekt (turista) tvoří základní pilíř cestovního ruchu, podle kterého se musí nabízené služby přizpůsobovat.

Hesková a kol. (2006, s. 13 – 14) rozděluje subjekty cestovního ruchu na:

- Stálý obyvatel – osoba, která žije alespoň šest po sobě následujících měsíců v jiném místě před příchodem do jiného místa na dobu kratší než šest měsíců.

- Návštěvník – osoba, která v domácím cestovním ruchu cestuje mimo místo v zemi svého trvalého bydliště na dobu kratší než šest měsíců.
- Turista – osoba, která je spojená v cestovním ruchu alespoň s jedním přenocováním. Podle délky pobytu se rozdělují na:
 - Turista na dovolené, který pobývá na určitém místě více než určený počet nocí nebo dní.
 - Krátkodobě pobývajícím turistu, který cestuje na dobu nepřekračující určený počet nocí nebo dní, ale zahrnuje pobyt alespoň s jedním přenocováním.
 - Výletník, který necestuje na kratší dobu než 24 hodin s tím, že přenocuje v navštíveném místě.

Z jiného pohledu se na turisty dívá Cohen (Horner & Swarbrooke, 2003, s. 65 - 66), který člení turisty na čtyři druhy:

Organizovaný masový turista – turista, který si svou dovolenou vybírá jako balíček služeb v nějaké populární destinaci. Obvykle cestuje s přáteli a často tráví většinu času v hotelu nebo jeho blízkém okolí.

Individuální masový turista – výletník, který si kupuje balíček, který mu umožní větší svobodu pohybu, například to mohou být letecké zájezdy s možností vypůjčení auta v destinaci.

Turista – průzkumník – plánuje své cesty individuálně a snaží se přitom vyhnout dalším turistům.

Turista – tulák – snaží se stát dočasně součástí místní komunity. Nemá předem připravený „program“ a chce se odlišit od jakékoli formy cestovního ruchu.

Smith (Horner & Swarbrooke, 2003, s. 65) *toto dělení ještě doplňuje typem charterových turistů, kteří se zajímají o cíl cesty jen málo nebo vůbec, protože předpokládají, že si dovolenou užijí podle svých představ. Tím je myšlena úroveň stravování a ubytování, na kterou jsou zvyklí.*

Práce se pokusí podobný okruh konzumentů cestovního ruchu segmentovat a nastínit jejich specifické potřeby.

2.3. Objekt cestovního ruchu

Objektem cestovního ruchu je prakticky vše, co může vést ke změně cíle místa pobytu turistů. Je tvořen jednak cílovou destinací (turistickými centry) a oblastmi zahrnující

komplex přírodních a kulturně historických atraktivit, tak společnostmi poskytující služby, které návštěvníci během cestování do této oblasti poptávají. (Beránek, 2013, s. 19)

Podobně se na toto pojetí dívá Hesková a kol. (2006, s. 15 - 16), která vymezuje objekt cestovního ruchu jako nositele nabídky. V podstatě je to vše, co se může stát cílem změny místa pobytu turistů. Tvoří ho cílové místo, podniky a instituce cestovního ruchu. Subjekt se rozhodne cestovat do zvoleného objektu cestovního ruchu tehdy, pokud existuje vhodný ekvivalent na uspokojování jeho potřeb. Jeho součástí jsou služby a zboží vyráběné podniky a institucemi turismu v cílové oblasti.

Z těchto tvrzení se dá objekt cestovního ruchu přirovnat k instituci, kde nabídka jejích služeb je na sobě závislá. Například nějaké přírodní atraktivita jsou předmětem návštěvy turistů a podniky cestovního ruchu toto místo komunikují a doplňují jeho atraktivitu. Jde o komplex nabídky, kterou lze v daném místě nalézt. V našem případě je primární nabídkou vodní plocha doplněná např. o stravovací a ubytovací služby. V podstatě jde o synergii zájmů, které představuje Orlík jako objekt (množinu atraktivit) cestovního ruchu.

Z hlediska funkcí se rozlišují:

- městská střediska cestovního ruchu, ve kterých jsou koncentrované kulturně-historické památky, obchody a průmysl,
- lázeňská místa vytvořená v souvislosti přírodních léčivých zdrojů (termální lázně),
- rekreační střediska s možností koupání a vodních sportů v nížině a horských oblastech, turistiky a zimních aktivit v horské krajině
- rekreační obce,
- chatové oblasti, rozprostírající se většinou při vodních plochách nebo výletních místech s přírodními atraktivitami.

Právě tato rekreační střediska a chatové oblasti se budou týkat naší zkoumané oblasti, ale pro potřeby této práce zde nejsou vymezeny například přístavy.

2.4. Marketing cestovního ruchu

Kotler & Armstrong (2004, s. 29 - 30) definují marketing jako společenský a manažerský proces, jehož prostřednictvím uspokojí jednotlivci i skupiny své potřeby a přání v procesu

výroby a směny výrobků či jiných hodnot. Zjednodušeně lze říci, že marketing je uspokojení potřeb zákazníka na straně jedné a tvorba zisku na straně druhé.

Kripendorf popisuje marketing v rámci cestovního ruchu jako systematickou a koordinovanou orientaci podnikatelské politiky s co nejlepším uspokojováním potřeb určitých skupin zákazníků při dosažení přiměřeného zisku.

Morrison vymezuje marketing cestovního ruchu jako plynulý proces plánování, zkoumání, naplňování, kontroly a vyhodnocování činností potřebných k zajištění jak zákaznických potřeb a požadavků, tak i cílů organizace. (Hesková a kol., 2006, s. 134 – 135)

Všichni tito autoři se shodují na tom, že hlavním cílem je uspokojení potřeb zákazníků různého charakteru a firmy v podobě určitého zisku.

Palátková (2006, s. 11) vysvětluje důležitost marketingu v návaznosti na neustálém rozvoji poptávky a tím i rozšíření nabídky produktů cestovního ruchu a zejména nabídky destinací, kde v současné konkurenci obstojí jen ty, které dokonale splní očekávání klientů. Destinace, ať už v národním, regionálním nebo místním vymezení, se stává produktem s vlastním marketingovým mixem, značkou a umístěním na trhu.

V marketingu není v poslední době hlavním cílem maximalizace zisku z jednotlivých transakcí, ale vytváření vzájemně výhodných vztahů se spotřebiteli a s dalšími subjekty. Ve skutečnosti firmy usilují o své začlenění do marketingové sítě, která se skládá z firmy a jejich partnerských stran, s nimiž spolupracují či přicházejí do kontaktu. (Zákazníci, zaměstnanci, dodavatelé, distributoři, maloobchodníci, reklamní agentury a další, se kterými firma vytvořila vzájemně výhodná obchodní spojení.) (Kotler & Armstrong, 2004, s. 39)

2.5. Management destinace

Management destinace představuje souhrn technik, nástrojů a opatření používaných při koordinovaném plánování, organizaci, komunikaci v rozhodovacím procesu a regulaci destinace za účelem dosažení udržitelného rozvoje a konkurenceschopnosti na trhu. (Királ'ová, 2003, s. 22)

Podle Heskové a kol. (2006, s. 152) představuje soubor činností na vybraných úrovních řízení a spolupráce, strategického plánování, koordinace na úrovni mikroregionů a

regionů a využívání podpůrných fondů. Společně s dalšími aktivitami je součástí jednoho komplexního produktu, který tvoří celou destinaci.

Zpravidla je řízen určitou organizační jednotkou, která je vytvářena z aspektu organizačního a územního. V organizační rovině se jedná o místní a regionální organizace cestovního ruchu jako jsou různé spolky, sdružení apod. V územní rovině se týká vymezení funkčních turistických destinací, marketingových turistických krajů a oblastí apod. V praxi je tento způsob řízení oblasti jako podniku účinným prostředkem pro možnou existenci malých a středních podniků. Rozhodujícím faktorem rozvoje destinací je podmínka, aby z jednotlivých subjektů vznikla strategicky řízená konkurenceschopná jednotka.

Z tvrzení těchto dvou autorů vyplývá, že destinační management je určitá forma sladění činností podniků v dané oblasti, které by měly spolu navzájem spolupracovat. Ačkoli hlavními cíli podniků je být konkurenceschopný a zaujmout co největší podíl na trhu, v tomto případě musí nahlížet na svou konkurenceschopnost jako na symbiózu s ostatními podniky a jedině tak mohou zaujmout důležitý podíl na trhu a prosadit se před svými soupeři. Podstatné je, aby zde působily synergické efekty, které budou konkurenceschopné, protože je to velký problém rekreačních oblastí, které fungují krátkodobě nebo sezóně.

2.6. Návštěvnický management

Pásková & Zelenka (2002, s. 191) vysvětlují návštěvnický management jako soubor řídicích technik a nástrojů, které používají jak soukromé, tak i veřejné subjekty cestovního ruchu za účelem usměrňování toku návštěvníků a preventivního ovlivňování jejich způsobu chování.

Návštěvnický management představuje souhrn všech nástrojů řízení a zásahů, které regulují pohyb a chování návštěvníků v cílovém místě. (Albrecht, 2017, s. 4)

Hlavními nástroji jsou:

- přístupový management,
- cenová politika,
- značení a udržování turistických tras a stezek,
- environmentální zonace,
- budování a koordinování turistických informačních center,

- zpracování etických kodexů. (Pásková & Zelenka, 2002, s. 191)

V místech, kde je příliš mnoho turistů a jejich chování může mít škodlivé účinky, se běžně vyvíjela snaha jejich chování usměrňovat a tím minimalizovat jeho negativní dopady. Vznikl nový přístup zvaný demarketing, který využívá marketingové techniky, aby odradil zákazníky od kupování určitého produktu. (Horner & Swarbrooke, 2003, s. 402)

Jedná se o důležitý nástroj, který podporuje udržitelný rozvoj území a může být vnímán jako způsob regulace návštěvníků. Čím více se návštěvníci budou chovat šetrněji ke svému okolí, tím bude regulace nižší. S tím také úzce souvisí budování doprovodné infrastruktury.

2.7. Destinace

Destinace je geografický prostor, který host volí jako cíl účasti na cestovním ruchu. V podstatě jde o směřování, cíl cesty nebo místo navštívené účastníkem cestovního ruchu. (Hesková a kol. 2006, s. 153)

WTO popisuje destinaci jako místo s atraktivitami a s nimi spjaté zařízení a služby cestovního ruchu, které si uživatel cestovního ruchu vybírá pro svou návštěvu a které poskytovatelé nabízejí na trhu. (Palátková, 2006, s. 16)

Destinace je z pohledu cestovního ruchu předmětem zájmu, prodeje i spotřeby. Při rozhodování o koupi si návštěvník sestaví žebříček důležitosti, kde na prvním místě je samotná destinace, atraktivita, aktivity, sekundární nabídka a další místa v různém pořadí. (Királ'ová, 2003, s. 16 - 18)

V této sekci se autoři vzájemně doplňují tím, že pohlížejí na destinaci jako předmět koupě a cílové místo jejich rekreace. Zda tuto oblast návštěvníci navštíví, závisí pouze na její lukrativní nabídce služeb a geografických předpokladech. Významnou úlohu tvoří marketingová komunikace určité oblasti, která tvoří nabídku destinace zajímavou.

2.8. Doprava

Doprava je definována jako cílevědomé přemíst'ování osob, zvířat a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití určitých dopravních prostředků a technologií. Respektive je to proces charakterizovaný pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě a je jedním z infrastrukturních odvětví světového hospodářství, který spojuje rychlost, bezpečnost, hospodárnost a v osobní přepravě přidává požadavek na pohodlí a kulturnost cestování. Životní úroveň roste

s růstem mobility osob stejně jako s růstem mobility zboží. (Zurynek, Zelený & Mervart, 2008, s. 13)

U této služby, stejně jako u jakékoli jiné je třeba brát zřetel na její důležitost. Bez dopravy by cestovní ruch nemohl existovat ani s ním spojené další činnosti. Nebylo by možné budovat a upravovat potřebnou infrastrukturu, lidé by nemohli navštěvovat jiná místa a mnoho dalšího. Jde o základní pilíř této soustavy. V této práci je doprava považována za klíčový pojem z hlediska potenciálu vodní nádrže.

Materiálně technická základna

Dopravní prostředky – soubor pohyblivých zařízení (lodí, letadel, automobilů, vlaků a další), jimiž se uskutečňuje přeprava. Podle prostředí se rozděluje na vodní, pozemní a vzdušné a podle funkce na nákladní a osobní.

Dopravní cesty zastupují vzdušný prostor, hladiny oceánů, řek a jezer a pevninský prostor upravený pro pohyb dopravních prostředků. Mezi uměle vytvořené dopravní cesty patří silnice, železnice, elektrické vedení a další.

Dopravní zařízení představují technické objekty sloužící dopravě a spojům jako jsou např. letiště, nádraží, přístavy, televizní vysílací stanice atd. (Brinke, 1999, s. 4)

Doprava je základním faktorem pro rozvoj cestovního ruchu. Umožňuje přepravu účastníka z místa trvalého bydliště do cílového místa a zpět a pohyb v cílovém místě. Vztah dopravy a cestovního ruchu je vzájemný, protože rozvoj jednotlivých forem dopravy a druhů turismu vyvolá vznik nových forem dopravy, rekonstrukci stávající a výstavbu nové dopravní sítě, vytvoření nových dopravních prostředků přizpůsobující se trendům a požadavkům návštěvníků cestovního ruchu. Pokud doprava uspokojuje potřeby účastníků cestovního ruchu, je označována jako rekreační doprava. (Orieška, 2010, s. 37)

Z výše uvedeného odstavce je vidět, jak jsou doprava a cestovní ruch na sobě závislé. S jejím rozvojem souvisí i budování infrastruktury, jak bude ukázáno v praktické části.

2.8.1. Vodní doprava

Vodní doprava je jedním ze základních pojmů, který souvisí s aplikací zkoumaného prostředí a podrobněji je analyzována v praktické části diplomové práce.

Patří mezi nejstarší druhy dopravy. Rozlišuje se na námořní a vnitrozemskou. Z velké části je tento druh dopravy využíván k vlastní rekreaci. Vnitrozemská vodní doprava je

součástí rekreace uvnitř místa cestovního ruchu a je často spojena s poznáváním daného místa, jeho přírodních kulturně historických atraktivit. (Indrová, 2004, s. 51 - 52)

V cestovním ruchu má vodní doprava nenahraditelný potenciál. Mezi její přednosti se řadí vysoký přepravní objem, relativní bezpečnost, nižší provozní náklady, šetrnější vztah k životnímu prostředí, výhradní a jediná dopravní dostupnost k některým významným lokalitám. V České republice má významnější postavení říční doprava, která využívá splavnosti větších řek, nádrží a jiné. K nevýhodám této dopravy patří řada faktorů:

- Závislost na počasí, nízké stavy vody snižují využití dopravních prostředků.
- Nízká přepravní rychlost.
- Omezení dopravních cest. Jejich modernizace je spojena s vysokými finančními náklady a zásahy do životního prostředí vodních toků. (Zurynek, Zelený & Mervart, 2008, s. 181)

Lodní doprava stejně jako silniční musí disponovat parkovacími plochami pro svá plavidla, které se nazývají přístavy.

Přístavem je upravené a vybavené místo pro kotvení, nakládání a vykládání lodí. Jedná se o soustavu ploch a zařízení na břehu řeky nebo moře, které umožňují bezpečné příplouvání a kotvení plavidel, jejich manipulaci, nakládku a vykládku zboží, nalodování a vyloďování osob a dopravu zboží a osob dál do vnitrozemí. Základním prvkem přístavu je molo označované jako přístavní hráz sloužící ke kotvení lodí, ale i k ochraně zakotvených lodí před vlnobitím. (Orieška, 2010, s. 97)

Druhy přístavů lodní osobní dopravy:

- Říční přístav – přístav pro říční čluny, jachty a lodě, který zajišťuje zásobování potravinami, vodou, energií a dalšími dopravními a doplňkovými službami.
- Mořský přístav – přístav pro námořní čluny, jachty a lodě, zabezpečující podobný rozsah služeb jako říční přístav.
- Marina – přístav na jezeře, řece, u moře pro čluny, jachty a lodě poskytující základní sortiment služeb. (Novacká, 2010, s. 175)

2.9. Trvale udržitelný rozvoj

Komise OSN definovala v roce 1987 udržitelný rozvoj jako rozvoj, který zajistí potřeby současných generací, aniž by bylo ohroženo splnění potřeb generací příštích, a aniž by se to dělo na úkor jiných národů. (Ministerstvo životního prostředí, 2008 - 2018)

Evropský parlament vysvětluje udržitelný rozvoj jako zlepšování životní úrovně a blahobytu lidí v mezích kapacity ekosystému při zachování přírodních hodnot a biologické rozmanitosti pro současné a příští generace. (Český ekologický ústav, 2018)

Zákon č. 17/1992 definuje trvale udržitelný rozvoj společnosti jako rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby, a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů. (AION CS, s.r.o., 2010 - 2018)

V cestovním ruchu lze udržitelný rozvoj vyjádřit jako takový, který zabezpečuje zajištění současných a budoucích potřeb účastníků cestovního ruchu, a přitom pomáhá rozvoji území. S přihlédnutím k šetrnému využívání přírodních a kulturních hodnot vede k dlouhodobé prosperitě dané oblasti. (CzechTourism, 2008 – 2018) Cílem by mělo být minimalizování konfliktů mezi místním obyvatelstvem a účastníky cestovního ruchu, zachování zdrojů a ochrana životního prostředí. (Navrátil, 2012, s. 31)

Tyto výroky mají stejný cíl, kterým je ochrana životního prostředí. Pokud nebudeme své okolí chránit a rozvíjet, tak by postupem času došlo k úplnému zničení. Stejně tak to platí i v cestovním ruchu a námi zvolené oblasti vodní nádrže. Na jedné straně se snažíme vyzdvihnout potenciál dané destinace, ale na druhé straně k němu musíme přistupovat i z environmentálního hlediska. Pokud by tomu tak nebylo, došlo by tak k devastaci a zániku krajiny z pohledu atraktivnosti. Cestovní ruch může přinášet nespočetně výhod, ale také dokáže způsobit velké škody. Je proto tedy nezbytné postoupit určité kroky, které udrží vybranou oblast i přes značný příliv návštěvníků stále atraktivní. Konkrétnějšími kroky se podrobněji zabývá praktická část této diplomové práce.

Jedním z přínosů umožňující rozvoj území je vytváření nových pracovních příležitostí. Z toho vyplývají i příjmy, které tvoří významnou část příjmů státních i místních rozpočtů. V neposlední řadě cestovní ruch přispívá k poznávání nových míst, kulturního a přírodního dědictví, nových zvyklostí, obyčejů apod. Naproti tomu může vliv neřízeného rozvoje turismu způsobit poškozování životního prostředí, nadměrné využívání přírodních zdrojů nebo může dojít ke konfliktům mezi místním obyvatelstvem a návštěvníky. (CzechTourism, 2008 – 2018)

2.10. Společenská odpovědnost

Evropská unie definuje společenskou odpovědnost jako dobrovolné integrování sociálních a ekologických hledisek do každodenních firemních operací a interakcí s firemními stakeholders. (Management Mania, 2012)

Společenská odpovědnost podniků se týká způsobů, jakými firmy řídí své vztahy se společností. (Moon, 2014, s. 3)

Podle sdružení Business Leaders Forum Česká republika je společenská odpovědnost chápána jako dobrovolný závazek podniků chovat se v rámci svého fungování odpovědně ke společnosti i prostředí, ve kterém podnikají. (Kašparová & Kunz, 2013, s. 14)

Tyto výroky vypovídají o určitém způsobu myšlení na budoucnost. V praxi je společenská odpovědnost firem brána dobrovolně a nejsou na ni kladeny obzvláště větší nároky. Jde spíše o samovolnost firem, které do ní chtějí investovat finanční prostředky a mohou si říci „jsme společensky zodpovědní“.

Společenská odpovědnost je založena na třech základních pilířích:

1. Ekonomická odpovědnost, jejíž podstata spočívá v transparentním podnikání, uplatňování principů dobrého řízení a v rozvíjení pozitivních vztahů se stakeholdery.
2. Sociální zodpovědnost – principem je odpovědné chování vůči zaměstnancům a veřejnosti.
3. Environmentální odpovědnost se snaží o minimalizaci negativních dopadů na životní prostředí. (Tetřevová, 2017, s. 21)

Pro diplomovou práci je stěžejní třetí pilíř a to environmentální odpovědnost. Samo o sobě lze říci, že vodní doprava je oproti ostatním druhům dopravy šetrnější k životnímu prostředí, a proto ji lze dále rozvíjet. Ve srovnání s automobilovou dopravou je považována za naprosto bezpečnou. K dopravním nehodám dochází zcela zřídka a tím se minimalizují jednak nějaká zranění, materiální škody, ale i jakékoli úkapy či splachy do zemského či vodního povrchu. Řada dopravních prostředků je poháněna obnovitelnými zdroji energie (větrem) a k zátěži životního prostředí nijak nepřispívají.

2.11. Sekundární nabídka - Služby

Účastník cestovního ruchu přichází do vybrané destinace za účelem uspokojení svých potřeb a požadavků, které vedou ke splnění určitého přání či snu. Přichází za zážitkem,

poznáním a oddechem, které mu uspokojí sekundární nabídka cestovního ruchu svými dostupnými prostředky. (Királ'ová, 2003, s. 42)

Služby cestovního ruchu představují činnosti, jejichž výsledkem je individuální nebo společenský efekt. Jejich význam stále roste, protože kromě každodenních existenčních potřeb (potřeb bydlení, hygieny...) účastník požaduje uspokojit i další potřeby podmíněné rekreačními aktivitami (např. plaváním, cyklistikou apod.). S rostoucí životní úrovní narůstá i podíl výdajů za služby celkově, a tedy i za cestovní ruch. (Hladká, 1997, s. 27)

Orieška (2010, s. 9) vysvětluje služby jako ekonomické statky, které mají převážně nehmotný a průřezový charakter. Na rozdíl od zboží vlastní obecné a speciální znaky. Tím je myšlena například jejich pomíjivost, vysoká spotřeba živé práce při jejich poskytování, časová a místní vázanost na primární nabídku cestovního ruchu a další.

Na služby lze nahlížet jako na nenahraditelné činnosti nejen v cestování, ale i v životě obecně. V podstatě se jedná o „servis“, který má uspokojit nějaké lidské potřeby, v tomto případě potřeby spojené s cestováním a dosažením stále většího a intenzivnějšího zážitku. Pokud ale mají služby uspokojovat určité potřeby, musí se neustále zdokonalovat a vyvíjet stejně tak, jako se zvyšují nároky a životní úroveň lidí. Pokud by tomu tak nebylo, lidé by ztratili veškerou potřebu a zájem o něco nového.

Pojem služby je pro tuto práci klíčový, protože primární nabídka v podobě přehrady, krajiny apod. už v dané destinaci je. Zájemem této práce je tuto nabídku rozšířit právě o služby vztahující se k rekreačnímu potenciálu vodní nádrže a přilehlého okolí. Zejména to jsou služby dopravní, stravovací, ubytovací a informační.

2.11.1. Ubytovací služby

Ubytovací služby jsou základním předpokladem rozvoje cestovního ruchu, které mají za cíl umožnit návštěvníkům či turistům přenocování nebo přechodné ubytování mimo místo jejich trvalého bydliště a spolu s tím uspokojit související potřeby. (Hladká, 1997, s. 41)

Novacká a kol. (2010, s. 197) konstatuje tyto služby jako nevyhnutelný základní prvek rozvoje cestovního ruchu a realizace jeho služeb v teoretické i praktické rovině. V teoretickém pojetí zaujímají postavení jako „základní služby, kdežto v praktickém pojetí jsou také brány jako základní a nezastupitelné v produktu a v balíčkovém produktu či zájezdu.

Obě tato tvrzení se shodují na tom, že cestovní ruch by bez ubytovacích služeb neměl patřičný význam. Ve většině případech by nemohl přinést uživateli žádné uspokojení, pokud vezmeme v úvahu, že doprava za nějakým zážitkem nebo do nějaké vzdálenější destinace trvá určitý čas, tak bez této služby by se dané místo nemohlo navštívit...

Ubytovací zařízení poskytují hostům mimo možnosti přenocování řadu dalších doplňkových služeb. Požadavky na jejich poskytování rostou a jsou závislé na délce stráveného pobytu hostů. Rozsah a kvalita těchto služeb je ovlivněna řadou faktorů, především charakterem zařízení (zda se nachází ubytovací zařízení ve městě, u vodní plochy, v horském prostředí apod.), osobními a provozními předpoklady (náročnost služeb na prostorové možnosti a technické vybavení, např. sauna, bazén, garáž, venkovní posezení), pohotovost a připravenost pracovníků (např. informační služby), klientela (zvyklosti, tradice, struktura hostů...), sezónní vlivy a v neposlední řadě úroveň využití lůžkové kapacity, u které s růstem délky pobytu rostou i nároky na její komfort. (Hesková a kol., 2006, s. 110)

Ubytovací zařízení lze rozdělit např. podle místa a způsobu výstavby na:

- Ubytovací zařízení pevná – hotely, chaty apod.
- Částečná pevná – montované chaty
- Přenosná – stany
- Pohyblivá – rotely, lůžkové vozy...

Podle kategorií je lze členit na ubytování:

- Tradiční
 - Hotely, které se odlišují kvalitou a nabídkou poskytovaných služeb hodnocené počtem tzv. hvězdiček
 - Hotely s apartmány
 - Hostely
 - Penziony
 - Motely
- Doplňkové
 - Chaty v chatové osadě
 - Bungalovy
 - Botely – ubytování na lodích k tomu uzpůsobených
 - Rotely

- Autokempink
- Turistické ubytovny
- Ubytovací hostince
- Veřejná tábořiště
- Ubytování v soukromí
- Ubytování ve studentských kolejiích (Hladká, 1997, s. 41 - 42)

Doplňková kategorie ubytování je pro tuto práci považována jako základní. Toto členění odpovídá infrastruktuře podrobněji popisované v návrhové části.

Dále je možné tato zařízení rozdělit podle:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Doby provozu <ul style="list-style-type: none"> ○ Celoroční ○ Sezónní • Velikosti <ul style="list-style-type: none"> ○ Malá, od 5 – 100 pokojů ○ Střední, od 101 – 250 pokojů ○ Velká, od 251 pokoje výše | <ul style="list-style-type: none"> • Převažující klientely <ul style="list-style-type: none"> ○ Rodiny s dětmi ○ Sportovce ○ Pro obchodníky ○ Zařízení specializující se na kongresovou turistiku ○ Atd. |
|---|---|
- (Indrová, 2004, s. 35)

Opět tato segmentace z větší části odpovídá poskytovanému ubytování rekreačními zařízeními v okolí vodní plochy.

2.11.2. Stravovací služby

S cestovním ruchem úzce souvisí i další základní služby, a to služby stravovací. Ty využívá účastník cestovního ruchu jak v průběhu přemístování, tak i během pobytu v cílové destinaci. (Indrová, 2004, s. 41) Používá je k nezbytnému uspokojování potřeby stravování, přispívají k zotavení a vytvářejí větší fond volného času využitelného k uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu, které jsou cílem účasti na turismu. Jedná se o služby základního stravování v podobě nabídky a prodeje kompletního menu a případně i nápojů, doplňkového stravování a občerstvení a společensko-zábavní služby, spojené např. s hudební produkcí, kulturním programem a dalšími aktivitami. Stravovací služby poskytuje více kategorií hostinských zařízení. (Orieška, 2010, s. 137)

Jak již bylo uvedeno výše, stravovací služby jsou velice důležité, protože umožňují turistům uspokojit základní potřeby, šetří jim čas s přípravováním potravy a tím mohou využít zbývající volný (ušetřený) čas k vytváření nového zážitku, pokud jim nejsou sami tyto služby. V našem případě se mohou více věnovat například sportovním či rekreačním aktivitám související s vodní plavbou místo toho, aby se zabývali přípravou potravy. Svůj volný čas mohou tak více investovat do svých zájmů.

Stejně tak lze rozlišovat různé formy stravování. Jednou z možností je individuální stravování, kdy si účastník cestovního ruchu sám zajišťuje přípravu pokrmů a nápojů ve zvoleném čase a prostoru, s vynaložením sil a prostředků, které odpovídají jejich okamžitým možnostem a potřebám. To lze považovat za hlavní výhodu této formy stravování. Nevýhodou je poměrně velká časová náročnost spojená s přípravou pokrmů a nápojů. Za předpokladu pobytu mimo místo trvalého pobytu může být tato příprava komplikována získáním potřebných surovin a technického vybavení.

Další možnou formou je společné stravování, které představuje hromadnou přípravu jídel a nápojů pro velké skupiny osob, kdy výroba, prodej i konečná spotřeba jsou časově i místně propojeny. Toto stravování je uskutečňováno jako veřejné restaurační, nebo jako účelové uzavřené. Turistům nabízí značnou úsporu volného času a poměrně širokou nabídku vyráběného sortimentu.

V současné době je poměrně vysoká poptávka po rychlém stravování, které se nachází a je hojně využíváno například v kempech. Zde dochází ke změně stravovacích návyků, tj. konzumace potravy v pravidelných intervalech (snídaně, oběd, večeře) je nahrazena konzumací v pohybu. Nabídka sortimentu je poměrně široká, od malých teplých jídel přes bramboráky, párky v rohlíku až po lahůdkářské výrobky. (Indrová, 2004. s. 41 - 45)

Tento způsob stravování se stal neodmyslitelnou součástí dnešního světa, kdy se z počátku jevil jako veliký „boom“, ale v současné době se od něho pomalu ustupuje. Lidé opět začínají dávat přednost klasickému stravování, kdy hledí hlavně na zdravý životní styl. Z hlediska finanční náročnosti je rychlé občerstvení např. ve formě hamburgeru na stejné výši jako klasické jídlo v restauraci.

V praxi by mělo být snahou najít alternativy, které by umožnily lidem si své pokrmy připravovat sami v nějakém technicky vybaveném a hygienickém prostředí.

2.11.3. Informační služby

Informace je údaj či zpráva, kterou člověk nebo jiný zdroj předává jinému člověku. Poskytují je dodavatelé i zprostředkovatelé služeb, kteří je čerpají z různých informačních zdrojů. Podstatnou úlohu zaujímají turistická informační centra, informační a rezervační systémy a internet. (Orieška, 2010, s. 26)

Informační služby napomáhají v rozhodování účastníků cestovního ruchu svými objektivními poznatky o cílových místech, objektech a službách v určité lokalitě. Poskytují informace o přírodních a klimatických podmínkách, obyvatelstvu a jeho životním způsobu, všeobecné infrastrukturu a suprastrukturu cestovního ruchu, hlavních dopravních komunikacích a prostředcích k dosažení cílového místa, výšce cestovních nákladů, možnostech ubytování a stravování, sportovně-rekreačního a společensko-kulturního vyžití, výletech, prohlídkách jednotlivých míst, možnostech pojištění a další. (Hesková a kol., 2006, s. 106 – 107)

Informace jsou považovány za jeden z rozhodujících a klíčových faktorů cestovního ruchu. Jejich důležitost se odvíjí od různých vlastností jako je aktuálnost, spolehlivost, dostupnost, včasnost a mnoho dalších. Kvalitní informace mají ve své podstatě cenu zlata. Pro námi zkoumanou destinaci by měly přínos například v podobě stavu a kvality vody, povětrnostních podmínek pro jachtaře nebo zda jsou všechny úseky splavné apod.

2.11.4. Sportovně rekreační služby

Sportovně rekreační služby jsou považovány za jedny z nejvýznamnějších služeb. *Ačkoli se jedná o služby doplňkové, pro většinu účastníků cestovního ruchu představují hlavní účel jejich cestování. Zjednodušeně by se dalo říci, že některé základní služby v tomto pojetí (stravování, informační služby...) ztrácejí hlavní podstatu základních služeb, a naopak některé doplňkové služby zaujímají stěžejní postavení. Zjednodušeně řečeno, lidé, kteří cestují například za odpočinkem, mají rekreaci stanovenou jako hlavní cíl jejich cesty, a naopak stravování berou pouze jako doplněk nebo zpříjemnění jejich rekreace.*

Tyto služby dávají rekreatantům možnost aktivně využívat přírodní i uměle vytvořené podmínky například pro rozvoj sportu, rekreace nebo turistiky. Jejich poskytování a spotřeba závisí na snaze využití volného času k aktivnímu odpočinku včetně určitého stupně fyzické zátěže jako kontrast k převážně stereotypnímu způsobu života. (Hesková a kol., 2006, s. 112)

Sportovně-rekreační služby jsou také někdy označovány jako služby volného času, které umožňují návštěvníkům cestovního ruchu aktivní užití dovolené, získání nových zážitků a poznatků. (Orieška, 2011, s. 164)

Poskytují je sportovně-rekreační zařízení budovaná jako součást ubytovacích zařízení nebo jako součást vybavenosti cílových míst cestovního ruchu. Jejich nabídku lze využít jednotlivě nebo v rámci souboru pobytových služeb. (Hesková a kol., 2006, s. 112)

Služby lze rozdělit na dvě skupiny. První skupinou jsou služby s tzv. univerzálním charakterem, protože využívají sportovně-rekreačních zařízení a jsou nezávislé na přírodních podmínkách. Na jejich poskytování se využívá herní interiér pro děti, kuželkárny, tenisové haly, místnosti na stolní tenis, fitness centra, sauny, solária, kryté bazény, sportovní haly a mnohé další. V námi zkoumané oblasti mohou být tyto služby považovány jako doplňkové, které umožňují využít volný čas k různým aktivitám v případě nepříznivého počasí nebo k pokračování prožitku ve večerních hodinách.

Druhou skupinou služeb pro cestovní ruch a námi vybranou oblast důležitější jsou služby podmíněné na přírodních podmínkách s ohledem na jejich sezónnost. V letní sezóně se jedná o služby více sportovně-rekreační jako jsou přírodní koupaliště, pláže u vodních ploch, bazény, vodní tobogány, loděnice, travnaté plochy na slunění, volejbalová hřiště, tenisové kurty, zabudované stoly na stolní tenis, běžecké trasy, turistické chodníky nebo též půjčovny sportovního nářadí a kol. V zimní sezóně to mohou být služby s využitím kluzišť, ledových ploch, lyžařských středisek apod. *Podle této skupiny má vodní nádrž určitý potenciál i mimo letní sezónu. Někteří návštěvníci využívají svá plavidla po celý rok jako své chaty nebo například v zimě je vodní plocha známá jako největší přírodní kluziště v České republice.*

Při poskytování těchto služeb je důležité nezapomenout na materiálně technickou základnu jako jsou například šatny, úschovny zavazadel, lyží nebo zařízení pro osobní hygienu. (Hesková a kol., 2006, s. 112 – 133)

2.12. Primární nabídka

Primární nabídka cestovního ruchu obsahuje základní potenciál rozvoje destinace a motivaci potenciálních turistů k cestování. Těmito předpoklady je myšlen přírodní, kulturní a společenský potenciál dané oblasti. (Királ'ová, 2003, s. 40)

2.12.1. Přírodní podmínky

Přírodní potenciál destinace představuje soubor podmínek, které jsou důležitým determinantem a vnějším motivačním faktorem účasti na cestovním ruchu. Jde o rozhodující činitel cestovního ruchu, prakticky se jedná o geomorfologický, klimatický, hydrologický a biologický potenciál. (Királ'ová, 2003, s. 40 - 41)

Přírodní podmínky souvisí s rozmanitostí přírodního prostředí na zemském povrchu, které je výsledkem působení přírodních činitelů. Řadí se k nim tvar terénu, typ podnebí, výskyt povrchových či podzemních vod a pestré zastoupení rostlinstva a živočišstva. Souhrn všech těchto přírodních atraktivit vytváří určitou ojedinělost oblastí a vyzdvihuje celkový potenciál destinace. (Novacká, 2010, s. 257)

Tyto přírodní atraktivity lze v cestovním ruchu považovat prakticky za nejdůležitější, protože vytvářejí něco specifického a ojedinělého, za čím lidé cestují. Samy tyto podmínky provádí segmentaci cestovního ruchu z hlediska prostředí. Nebýt těchto skutečností, tak by lidé neměli důvod opouštět svá místa trvalého bydliště, protože by to vypadalo všude stejně. Naopak tyto předpoklady uspokojují odlišné touhy a potřeby účastníků cestovního ruchu. V našem případě tvoří hlavní fenomén pro vodní plavbu a další rekreaci.

Klimatický potenciál destinace se zaměřuje na teplotní a srážkové podmínky, počet hodin slunečního svitu a větrnost. Čím větší je proměnlivost počasí v průběhu roku, tím širší může být nabídka služeb destinace na trhu. *Tyto podmínky souvisí se zkoumanou oblastí z hlediska svého vodního režimu.*

Hydrometeorologické podmínky vykreslují nové možnosti využití povrchových vod, tj. vodních toků, jezer, přírodních i umělých vodních ploch, termálních pramenů pro rekreační nebo lázeňské aktivity. (Királ'ová, 2003, s. 41) Například jezera a umělé vodní plochy jsou z povrchových vod v České republice nejpřitažlivější. Jejich využití je limitováno zeměpisnou šířkou, vertikální klimatickou zonalitou a lokálními poměry. Intenzita využití cestovním ruchem je závislá na poloze. Největší frekvenci mají oblasti v zázemí velkoměstských aglomerací pro víkendovou rekreaci. (Hrala, 1995, s. 17) *Podrobněji se těmito podmínkami bude zabývat praktická část této diplomové práce, která povrchové vody staví do roviny významného rekreačního potenciálu vodního díla.*

Biologický potenciál dotváří profil destinace. Živočišstvo ovlivňuje rozvoj cestovního ruchu ve dvou dimenzích. První je sportovní stránka, kterou tvoří lov zvěře jak na souši, tak ve vodě. Druhou částí jsou zoologické zahrady jako samostatná centra zájmu turistů.

Významnou úlohu také tvoří vegetace jako například lesní porosty, se kterými je spjat pobyt v přírodě a odpočinek. (Novacká, 2010, s. 263)

Tyto podmínky souvisí s trvale udržitelným rozvojem a sociální zodpovědností. Praktická část se bude zabývat návrhy na uchování či zlepšení podmínek nejen pro cestovní ruch, ale i pro zachování krajinného rázu obecně.

2.12.2. Kulturně historické památky

Využití těchto památek je dáno určitou uměleckou a historickou hodnotou. Mezi nejvýznamnější náleží architektonická díla individuálních historických slohů a epoch, moderní architektury, ale i různé stavby soustředěné do určitých komplexů. (Hrala, 1995, s. 20)

Tyto památky rozšiřují nabídku trávení volného času. Ne všichni rekreatanti mají zájem o vodní plavbu, ale hledají zajímavá místa, která by mohli navštívit v blízkém okolí. Na druhé straně mohou být památky řešením v případě nepříznivého počasí, kdy návštěvníci tuto možnost uvítají více než trávení volného času u vody.

2.12.3. Kulturně společenské atraktivity a jiné akce

Kulturní zařízení představuje soubor atraktivit s rozdílnou funkcí a významem pro cestovní ruch. Většina z nich vystupuje jako doplněk jiných památek. Pouze ta zařízení, která předvádějí výjimečné ukázky a akce, tvoří profilující atraktivitu dané destinace. Podle typu se dělí na zařízení koncentrující sbírky různého druhu (muzea, galerie, knihovny, skanzeny a další) a zařízení, jejichž prostřednictvím se realizují kulturní i jiné akce (divadelní představení, hudební či jiné festivaly, folklorní a další slavnosti, kongresy, poutě aj.). (Hrala, 2002, s. 24)

Podobně na tyto aktivity nahlíží Királ'ová (2003, s. 42) a řadí je k uměle vytvořeným, organizovaným složkám produktu. Zejména se jedná o:

- Veletrhy a výstavy
- Kongresy a sympozia
- Hudební, folklorní a filmové festivaly
- Sportovní, náboženské a obchodní akce

Jak už bylo psáno výše, tyto aktivity mohou sloužit jako doplněk trávení volného času.

Pro pochopení problematiky vodní dopravy a stanovení pravidel pro vodní plavbu je třeba objasnit následující organizace vodní dopravy. V souvislosti s touto prací jsou hlavním partnerem v oblasti konzultací a řešení různé problematiky související s vodní dopravou v oblasti Orlické přehrady.

2.13. Organizace vodní dopravy

V tomto druhu dopravy stejně jako v ostatních působí řada organizací či institucí. Mimo Ministerstvo dopravy České republiky to jsou:

Ředitelství vodních cest ČR

Ředitelství bylo zřízeno Ministerstvem dopravy a spojů v roce 1998. Jeho hlavními úkoly jsou správa a údržba vodních cest a dalšího potřebného majetku. Zabezpečuje přípravu, realizaci a modernizaci vodních cest a staveb, vykonává vlastnictví státu k těmto stavbám a hospodaří s majetkem ve vlastnictví a nájmu ČR.

Státní plavební správa

Působí jako plavební úřad a plní úkoly státní správy a státního dozoru ve vnitrozemské plavbě. Dále kontroluje dodržování pravidel plavebního provozu, sleduje vodní cesty z pohledu bezpečnosti, vydává omezení provozu na vodních cestách, poskytuje odborná šetření nehod ve vnitrozemské plavbě a rozhoduje o vydání povolení k pořádání veřejných akcí na vodních cestách.

Český lodní a průmyslový registr

Stanovuje způsobilost plavidel k provozu. Uděluje technický posudek, který zaznamenává údaje o plavidlech.

České přístavy a.s.

Dohlíží na provoz veřejných přístavů a související obchodní a technické činnosti. Komerční činnost se často prolíná s využitím pro rekreaci a vodní sporty.

České plavební a vodocestné sdružení

Sdružení věnující se např. dopravní politice v oblasti vnitrozemské vodní dopravy, problematice rozvoje vodních cest, osobní vodní dopravě, rekreační a sportovní plavbě. (Zurynek, Zelený & Mervart, 2008, s. 183 – 184)

3. Cíle a metodika

3.1. Cíl práce

Hlavním cílem diplomové práce je zjištění aktuálního využití Orlíku a kapacitního potenciálu pro vodní plavbu v atraktivním úseku Trhovky – Podskalí. Detailně analyzovat frekvenci vodní plavby a využití prostředky.

Dílčím cílem je analýza infrastruktury, jejích předností a nedostatků. Podle získaných údajů navrhnout opatření ke stabilnímu vytižení vodní plochy během celého roku.

3.2. Hypotézy

V této práci se zabýváme následujícími hypotézami:

1. Frekvence vodní plavby je v průběhu sezóny na vodní nádrži Orlík značně nevyrovnaná.
2. V rámci vodní plavby je nevyrovnaná intenzita směrů plavidel po přehradě.
3. Na vodní nádrži se nejvíce vyskytovala plavidla s motorovým pohonem.
4. Návštěvníci jsou s aktuální infrastrukturou kempů spokojeni.

3.3. Metodika

Metodiku diplomová práce tvoří tři části – analytická, syntetická a aplikační část.

Analytická část

Analytická část představovala studium odborné české i zahraniční literatury. Na základě získaných poznatků ze sekundárních dat byla zpracována literární rešerše vysvětlující důležité pojmy, vymezení a problematiku cestovního ruchu. Dále byla provedena situační analýza, která vymežila oblast vodní nádrže Orlík a její atraktivitu v okolí. Posledním bodem bylo vypracování dotazníků a potřebných podkladů pro terénní šetření.

Syntetická část

V této části bylo provedeno terénní šetření ve formě měření pohybu lodí, dotazníků cílených pro rekreaty a mystery shopping atraktivních kempů Trhovky, Podskalí a Bor. Pozorování plavidel bylo prováděno z jednoho vymezeného místa, a to mariny u obce Vystrkov. Dotazníkové šetření probíhalo v místech rekreačních zařízení osobním dotazováním turistů. Cílem bylo zjistit, jak jsou návštěvníci s danou lokalitou a současnou

infrastrukturou spokojeni. Terénní šetření bylo provedené v letní sezóně od června až na přelom měsíce září/říjen roku 2017.

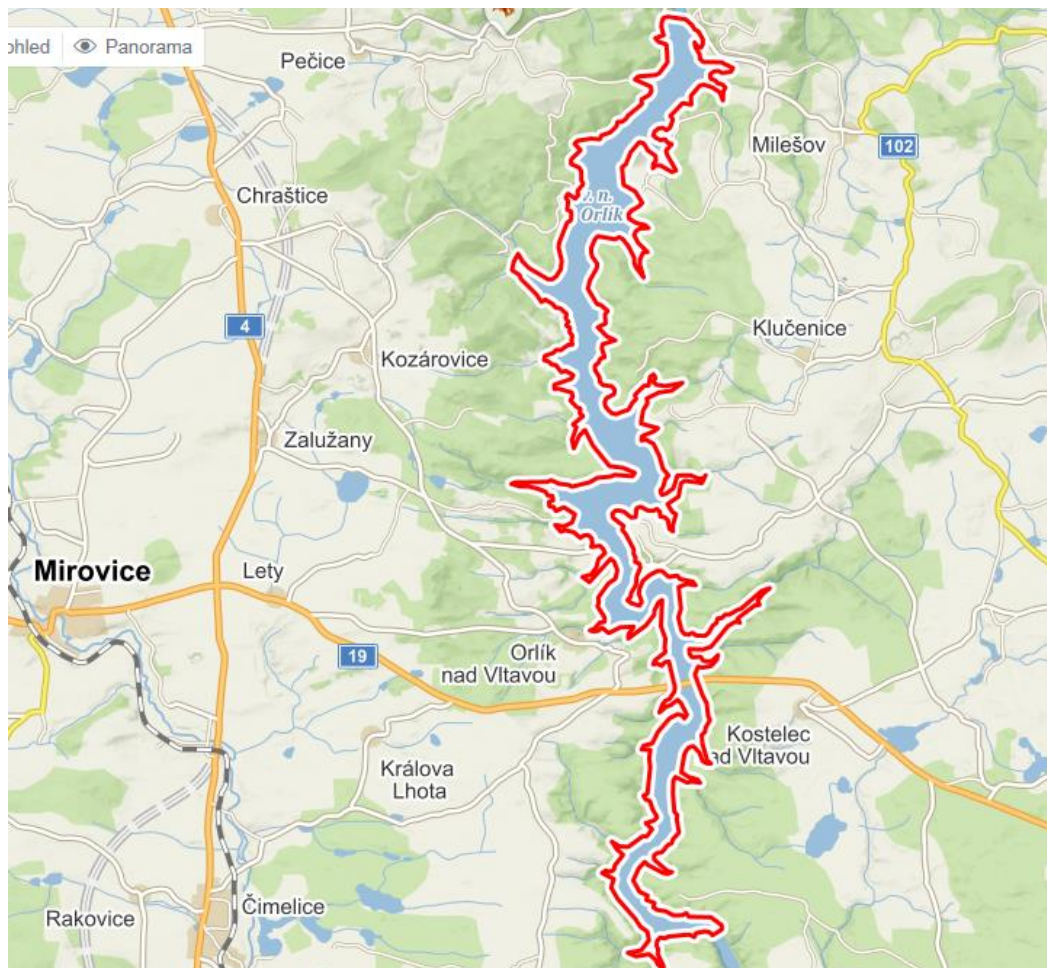
Aplikační část

Na základě získaných a naměřených údajů byly vyhodnoceny hypotézy a výsledky terénního šetření. Údaje byly zaznamenány v tabulkách a graficky zobrazeny pomocí programu Microsoft Excel. Výsledky by měly přispět k odstranění nedostatků a ke zlepšení dosavadní infrastruktury. V případě soustavného zvyšování zájmu o tuto lokalitu novými turisty byla navržena potřebná opatření pro zachování bezpečnosti a krajinného rázu.

4. Situační analýza

Tato práce je zaměřena především na sledovaný úsek vodní nádrže Trhovky - Podskalí a jejích přilehlých břehů. Návrhová opatření se ve spolupráci s ostatními kolegy stanovují pro celé vodní dílo komplexně, odlišují se naměřenými výsledky.

Obrázek 1: Vodní nádrž Orlík



Zdroj: Seznam.cz, a.s., 2018

Vodní nádrž Orlík se nachází v říčním kilometru 144,650 Vltavy nedaleko města Písek a přibližně 91 kilometrů od Prahy. Svou rozlohou 27,32 km² a objemem 716,5 mil. m³ je největším vodním dílem v České republice a představuje významný článek Vltavské kaskády.

Původně byl úsek střední Vltavy upraven k plavebním účelům, ale v roce 1953 bylo rozhodnuto Hydroenergetickým plánem Vltavy a dolního Labe, že bude vodní dílo Orlík sloužit k energetickým účelům. V minulosti byla na Vltavě prostá voroplavba a doprava na menších lodích, zejména doprava soli, kamene a dřeva. První návrh na splavnění Vltavy z Českých Budějovic do Mělníka byl vypracován v roce 1894 firmou Lanna –

Vering. K samotnému zvratu došlo po I. světové válce, kdy se začalo hovořit o myšlence vodohospodářské soustavy dvou vysokých vodní děl u Slap a u Orlíku. V tom okamžiku došlo ke střetu dvou zájmů, a to zájem plavby po Vltavě a zájem o energetické využití. V roce 1957 byla zahájena výstavba přehrady a v roce 1960 začalo napouštění nádrže. V místě přehrady byly zabezpečeny i některé historické památky - hrady Orlík a Zvíkov, zámek v Kolodějích a kostel u Červené nad Vltavou. Přes jezero byly vybudovány nové mosty u Podolska, dva u Zvíkovského Podhradí a kompozičně zajímavý most Žďákovský.

Vybudováním přehradního díla vzniklo jezero o délce 68 km, které zasahuje i na Otavu a Lužnici s délkou břehů přes 300 km. Přehradní těleso tvoří betonová hráz, která ve své koruně měří 450 metrů. K převádění vody slouží korunový hrazený přepad o třech polích a pod přelivy jsou situovány dvě spodní výpusti. Přehrada vzájemně spolupracuje s vyrovnávací nádrží přehrady Kamýk. Na levém břehu se nachází elektrárna osazená čtyřmi turbínami. Na druhé straně je umístěno plavební zařízení pro malá sportovní plavidla.

Hlavními cíli přehrady jsou akumulace vody pro lepší průtok na spodní části Vltavy a Labe, ochrana před velkými vodami a výroba elektrické energie. Tyto cíle jsou doplněny vedlejšími účely využití nádrže jako je rekreace, vodní sporty, rybí hospodářství a lodní doprava. Orlická nádrž také zahrnuje rekreační a sportovní lokality včetně lukrativních rybářských lokalit. (Povodí Vltavy, 2013)

4.1. Kulturní atraktivita

Zámek Orlík

Zámek Orlík je kulturní pozoruhodností se zajímavou historií. Ačkoliv není známo jeho přesné datum založení, tak počátkem 13. století sloužila pevnost k ochraně obchodní stezky a jako místo, kde se vybíralo clo z plavby po Vltavě. Převratné změny nastaly počátkem 19. století, kdy se hrad stal sídlem schwarzenberské větve. Schwarzenbergové vlastnili Orlík až do roku 1948, kdy jim byl komunistickým režimem znárodněn.

Zámek Orlík je obklopen rozsáhlým anglickým parkem. Z původní rozlohy parku 180 ha se dochovalo 140 ha, zbytek byl zatopen v 60. letech 20. století vodami orlického jezera, které dnes tvoří jednu z přírodních hranic parku. (Schwarzenberg.cz, 2010)

Obrázek 2: Zámek Orlík nad Vltavou



Zdroj: Vlastní fotografie, 2018

Žďákovský most

Před výstavbou mostu byla situace řešena přes údolí silnicí od obce Kostelec nad Vltavou, která prudce klesala do 110 metrů do údolí a pokračovala přívozem přes řeku. Na druhé straně řeky pokračovala do obce Staré Sedlo prudkým stoupáním. Se vznikem Československa se začaly vypracovávat projekty na různá přemostění. (Janda, 2016) Žďákovský most překlenul vltavské údolí u Orlíku nad Vltavou až v roce 1967. Ve své době byl největším jednoobloukovým ocelovým mostem na světě a v současnosti zaujímá osmou příčku ve své velikosti. Elegantní konstrukce váží přibližně 4000 tun, je 543 metrů dlouhá a vypíná se 50 metrů nad hladinou přehrady, která v těchto místech dosahuje až šedesátimetrové hloubky. (CzechTourism, 2018)

Hrad Zvíkov

Čeští králové vybudovali hrad Zvíkov jako jednu ze základů své moci v jižních Čechách. Hlavní stavební práce byly provedeny již za krále Václava I. a dokončeny za Přemysla Otakara II. v letech 1250 – 1270. Dispozice raně gotického opevnění hradu sleduje v podstatě tvar ostrohu a má pětiúhelníkový půdorys. Před vzduťím hladiny řeky Vltavy stavbou vodního díla Orlíku byly na Zvíkově provedeny nákladné práce k zajištění podloží a hlavních konstrukcí hradu. (Ehm, Jelínek, Wagner, 1971, s. 59 - 60)

Obrázek 3: Hrad Zvíkov



Zdroj: Vlastní fotografie, 2018

Kulturní atraktivity tvoří určitou část rekreačního potenciálu zkoumané oblasti. Rozšiřují nabídku služeb i mimo vodních aktivity, a přitom s vodní přehradou úzce souvisí a jsou součástí její historie. Mimo jiné, tyto atraktivity umožňují návštěvníkům cestovního ruchu využít svůj volný čas například za nepříznivého počasí.

4.2. Sportovní aktivity

Turistika

Oblast okolo vodní nádrže Orlík je velice zajímavá a bohatá svými přírodními atraktivitami. Zajímavým průvodcem je naučná stezka Orlík – Zvíkovské podhradí, která během své trasy seznámí návštěvníky s historií krajiny, přírodními zajímavostmi, s chráněnými rostlinami a živočichy, které se podél Vltavy vyskytují. Turistická trasa začíná u zámku Orlík, je značena zelenobílými psaníčky a představuje přibližně 30 kilometrů dlouhou cestu. Stezku je možné rozdělit na dvě části a to Orlík – Nevězice a Nevězice – Zvíkovské podhradí. Celý úsek je doprovázen patnácti informačními panely poukazující na pozoruhodnosti, které se zde nacházejí. Během cesty je možné navštívit zámek Orlík, hrad Zvíkov, most přes Otavu a Vltavu, vidět chráněnou květinu v rezervaci

Kopaniny nebo pozůstatky slovanského hradiště pod Nevěžicemi. (Region-tour.cz, s.r.o., 2012)

Cyklistika

Oblast nabízí sportovní vyžití nejen pro rekreanty u vody, ale na své si přijdou i cyklisté. Za zmínku stojí cyklotrasa Okolo Orlické přehrady I, kdy jejím výchozím bodem je Orlík nad Vltavou, dále pokračuje přes Staré Sedlo, Višňovku, Probulov, Nevězice do Zvíkovského Podhradí, kde si návštěvníci mohou prohlídnout hrad Zvíkov včetně hradních interiérů. Trasa pokračuje přes Žďákovský most zpět na Orlík nad Vltavou. Stezka je dlouhá 35 kilometrů a svou úrovní patří ke středně náročné trati. (Region-tour.cz, s.r.o., 2012)

Druhou oblíbenou trasou je Okolo Orlické přehrady II, která opět začíná v obci Orlík nad Vltavou, vede přes několik obcí do Podholušovic, odkud pokračuje na Lavičky, k rozcestníku Pod Čistou a hrázi vodní přehrady, na Kostelec nad Vltavou a přes Žďákovský most zpátky do Orlíku nad Vltavou. (Region-tour.cz, s.r.o., 2012)

Vodní aktivity

Rekreační potenciál vodní nádrže naplňuje široké potřeby návštěvníků. Na své si přijdou rodiny s dětmi, mladí lidé, ale i zájemci o vodní sporty. Vodní kaskáda slouží také jako dopravní cesta pro všechna možná plavidla. Turisté najdou zázemí okolo vody v rekreačních kempech s rozsáhlou nabídkou infrastruktury. Více je tato část rozebírána v následujících analýzách.

Bruslení

V zimních měsících je jezero hojně využíváno tzv. bruslaři. Orlická nádrž je se svými skalními útvary považována za ráj českého bruslení. Když nastanou mrazy a jezero celé zamrzne, mohou návštěvníci po jezeře urazit až 200 km. Nejvíce navštívenými místy pro bruslení je okolí zámku Orlík a hradu Zvíkov.

Oblast vodní nádrže je velmi atraktivní svými přírodními pozoruhodnostmi. Ty je možné spatřit jak z vodní hladiny například v létě na vodních dopravních prostředcích, tak i v zimě v podobě ledního kluziště. Na své si přijdou i cyklisté, kteří mohou využít naučné stezky podél vodní přehrady. S tím může být spojen i jejich pobyt v rekreačních zařízeních a využívání přehrady nejen ke koupání, ale i poznání jejího okolí.

5. Terénní šetření

Cílem terénního šetření bylo zjistit aktuální využití vodní nádrže pro vodní plavbu ve sledovaném úseku Trhovky – Podskalí, její infrastrukturu a kapacitní potenciál. Terénní šetření bylo rozděleno na tři části, na pozorování frekvence vodních plavidel, mystery shopping kempů a dotazníkové šetření pro účastníky cestovního ruchu. Veškeré pozorování a šetření probíhalo v měsících červen – říjen.

5.1. Mystery shopping

Dílním úkolem výzkumu bylo pozorování a porovnání kempů ve sledovaném úseku. Hodnoceny budou tři kempy: Trhovky, Bor a Podskalí pomocí metody SERVQUAL, kde se hodnotí cena a nabízená kvalita služeb. Tzn., že u námi zvolených podniků určíme vlastnosti, které by daná služba měla mít, a oceníme je váhami z určité škály (např. 1-10). Každou službu oceníme body vybranými z určité škály (např. 1-5). Vynásobíme váhami jednotlivých vlastností body, které jsme přiřadili každé službě a provedeme součet daných součinů a získáme objektivní pořadí pro hodnocení jednotlivých služeb. Služba s nejvyšším součtem je považována za nejkvalitnější. (Škodová-Parmová, 2004, s. 56)

Představení kempů

Výzkum vodní plavby na Orlíku nezahrnuje jen vodní plochu přehrady, ale také oblast podél břehů. Na jaké úrovni je infrastruktura z pohledu rekreačního potenciálu bude práce zkoumat na následujících kempech.

Kemp Podskalí

Kemp Podskalí se nachází na pravém břehu Vltavy přibližně 10 km od Orlické přehrady a je dostupný po silnici z vesnice Voltýřov. Jde o poměrně malý a klidný kemp pro rekreaci rodin s dětmi, který umožňuje ubytování v 10 chatkách, karavanech a ve vymezených prostorech pro stany. Polovina kempu je ve vlastnictví obce Klučenice a polovinu vlastní povodí Vltavy.

Ubytování

Návštěvníci se mohou ubytovat v chatkách pro 4 osoby, které nezajišťují žádný průměrný komfort. Chatka je vybavena dvěma palandami, malým a velkým stolem, skříní, ledničkou a plastovými skládacími židlemi. Cena za jednu noc při pobytu do 3 dnů je 480 Kč a nad 3 dny 455 Kč/den. Další možností jsou karavany, které spousta rekreatů

využívá celoročně jako svou chatu. Jejich okolí si zušlechťují zahrádkami, altány, umělými skalkami a podobně. Poplatek za obytný přívěs činí 80 Kč/den.

Poslední alternativa ubytování je ve vlastním stanu, kde se cena odvíjí od jeho velikosti. U turistického stanu do 3 osob je to 65 Kč/den a rodinný nad 3 osoby 80 Kč/den. Nevýhodou stanů je kopcovitá plocha vymezená pro jejich umístění. Mimo to musí návštěvníci také zaplatit poplatek za pobyt, motorové vozidlo, psa nebo parkoviště.

Pro tzv. rezidenty jsou nabízené 3 paušály. Paušál A, který zahrnuje 2 dospělé osoby, 1 dítě nebo studenta, 1 malý stan a 1 automobil. Cena celkem za 1 měsíc činí 3 500 Kč. Paušál B zahrnuje 2 dospělé osoby, 2 děti nebo 2 studenty, 1 velký stan nebo karavan a 1 automobil. Tento měsíční paušál stojí 3 800 Kč. Posledním je paušál C, tzv. celosezónní za 14 000 Kč, který rovněž zahrnuje 2 dospělé osoby, 2 děti nebo 2 studenty, 1 velký stan nebo karavan a 1 automobil. V rámci těchto tarifů lze využít měsíční poplatek za psa ve výši 530 Kč.

Stravování

V těsné blízkosti kempu je prodejna potravin a drobného zboží, kde seženeme běžné zboží pro každodenní potřeby. Obsluha je zde příjemná a ceny jsou poměrně přiměřené turistické oblasti. Restaurace Na Podskalí se nachází kousek nad recepcí kempu a umožňuje jak vnitřní, tak venkovní posezení. Restaurace vaří hotová jídla (např. guláš, kachna se zelím a knedlík) i minutková v podobě smaženého řízku, sýra, čevapčiči apod. Ceny v této restauraci mile překvapí. Příjemné prostředí zajišťuje restaurace Loděnice Podskalí, která umožňuje pěkné vnitřní i venkovní posezení s výhledem na vodní hladinu. Kuchyně nabízí velmi atraktivní nabídku jídel na grilu za rozumnou cenu. Jídla vypadají výborně a nejedná se o žádnou „fastfoodovou“ stravu. Vaří se snídaně, obědy a večeře každý den do 23:00 h. Otevírací doba je Po – Ne od 9:00 do 23:00. Restaurace nabízí rezervace pro různé narozeninové akce, grilování apod.

Atraktivita

Prostory kempu vypadají na první pohled upraveně. Travnatá plocha je posekaná, část kempu je zalesněná. Pohodlný vstup k vodě zajišťují písčité a kamenité pláže, které jsou vhodné i pro malé děti. Kvalita vody byla ohodnocena podle škály od 1 - 5 jako ve škole známkou 1. Volnočasové aktivity lze strávit na tenisovém hřišti. Je možné si zahrát volejbal, nohejbal, fotbal nebo stolní tenis. Velké využití zde mají také vodní sporty a pro děti je zde dětské hřiště.

Obrázek 4: Kemp Podskalí



Zdroj: Vlastní fotografie, 2017

Hůře na tom bylo sociální zařízení, které bylo špinavé a disponovalo značným zápachem. To je hodnoceno jako nevyhovující.

Značnou část obsazenosti tvoří pravidelní a každoroční návštěvníci. Přesto, že má kemp celou sezónu plnou kapacitu, na jeho osídlení to není vůbec znát a působí jako velice klidné místo.

Kempy Trhovky

Trhovky jsou největší z kempů, které provozuje obec Milešov na březích Orlického jezera. Nachází se na východní straně přehrady a jsou nejrušnějším kempem vhodným spíše pro mladší lidi nebo pro ty, co mají rádi velkou společnost. Část kempu vlastní obec Milešov a část povodí Vltavy.

Ubytování

Kemp nabízí ubytování ve 2,3 a 4 lůžkových buňkách nebo chatkách. Chatky jsou vybavené vlastní kuchyňskou linkou, vařičem, základním nádobím, lednicí a ložním prádlem. Další možností je ubytování v apartmánech, karavanech nebo vlastním stanu. Cena buňky se odvíjí od její velikosti a na tom, jestli si ji pronajmeme na jednu noc nebo celý týden. Cena dvoulůžkové buňky je 500 Kč/den a velké čtyřlůžkové 700 Kč/den. Cena chatky také závisí na době pronájmu, kdy na jeden den stojí 750 Kč a při pronájmu na

jeden týden vyjde jedna noc na 685 Kč. K dispozici je zde 350 míst pro stany a obytné přívěsy. Cena stanu se opět rozlišuje podle malého (50 Kč) nebo velkého stanu (60 Kč).

Obytné přívěsy nebo karavany jsou využívány stálými rezidenty po celý rok. Cena za jeden den je 60 Kč. Tento kemp také nabízí paušální poplatky A a B. Paušál A je celosezónní pronájem rekreačního místa pro 2 dospělé osoby, 2 děti, osobní automobil, obytný přívěs, altán, zvíře, rekreační poplatek a zimní stání. Maximální velikost používané rekreační plochy je 60 m². Paušál B je tzv. zimní stání od 1.10. do 30.4. daného roku. Zde se platí poplatky ve výši 12 Kč/den po celou mimo sezónní dobu, za dlouhé stání nad 14 dní za 14 Kč/den nebo krátkodobé stání do 14 dnů za 55 Kč/den.

Stravování

Kemp disponuje vlastním obchodem a několika restauracemi. Obsluha byla v obou místech příjemná a ceny se pohybovaly na trochu vyšší úrovni. V oblasti Trhovek se pořádala řada koncertů a diskotéky pro děti i dospělé. Restaurace Na Těčku nabízela klasická minutková jídla jako smažený sýr s bramborem, pizzy nebo hotová jídla, která se podávala do 15:00h nebo do vyprodání zásob. Venkovní posezení je bez obsluhy formou vyhlašování objednaných jídel. Ceny zde byly poněkud vyšší a přesahovaly hranici 100 Kč.

Atraktivita

Tento kemp nabízí široké možnosti volnočasových aktivit. Nachází se zde dvě písková hřiště na nohejbal a volejbal, ping pong stůl nebo tenisové hřiště. Děti mohou využít skákací hrad, trampolíny, kolotoče, vláček a jiné atrakce, které zajišťují externí firmy. Plocha areálu je převážně travnatá a upravená.

Vstup do vody umožňuje velká písečná pláž hned na kraji kempu. Pro vodní dopravní prostředky je vybudované přístaviště. Využití tu má řada vodních sportů a škola potápění. Kvalita vody byla hodnocena na výbornou. Sociální zařízení je čisté, udržované a v odpovídající kapacitě. Lidé si musí koupit žeton do sprch ve výši 25 Kč.

Obrázek 5: Kemp Trhovky



Zdroj: Vlastní fotografie, 2017

Kemp Trhovky – Bor

Kemp Bor je klidnějším místem pro pobyt u jezera ve srovnání s kempem na Trhovkách. Nachází se přibližně 200 metrů od Trhovek směrem k hrázi a je provozován také obcí Milešov. Disponuje kapacitou 150 míst vhodnější spíše pro karavany.

Ubytování

Návštěvníci se zde mohou ubytovat ve stanu, přívěsu, buňce nebo chatce. Poplatky za stan nebo přívěs jsou stejné jako u kempu Trhovky. Ubytování v buňkách poskytuje kapacitu 3 nebo 4 lůžek při ceně 500 nebo 600 Kč/den. Chatka také disponuje velikostí dvou nebo čtyř lůžek a cena je zde stanovena 200 Kč za lůžko/noc. Chatky a buňky jsou vybaveny postelemi, stolkem se židlemi, skříňkou a ložním prádlem. Stálí návštěvníci mohou také využít celosezónní pronájem rekreačního místa jako v kempu na Trhovkách.

Atraktivita

Kemp disponuje hřištěm na volejbal a nohejbal, ping pong stolem, půjčovnou rybářských lodiček a prodejními stánky. Plocha areálu je převážně travnatá. Přístup do vody je pozvolný, travnatý a vhodný pro koupání rodičů s dětmi. Sociální zařízení je ze staré doby, vypadá poměrně nehygienicky a jeho kapacita je při plném využití kempu nedostatečná.

5.1.1. Vyhodnocení mystery shoppingu

Tabulka 1: Hodnocení služeb

Indikátory kvality	Váhy	Trhovky	Podskalí	Bor
Sportovní zázemí	6	5	3	2
Občerstvení	8	4	4	2
Přístup k vodě	8	5	4	5
Ubytování	9	4	2	3
Hygiena	10	4	2	2
Celková atraktivita kempu	10	4	5	2
Součet (váha*body)	Σ	218	170	135
Cena jedné noci v chatce		750	480	800

Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2017

Aplikování vzorce

(I)

$$\frac{\frac{Qa - Qb}{Qa}}{\frac{Pa - Pb}{Pa}}$$

Porovnání kempů: PODSKALÍ – BOR

V tomto srovnání je zřejmé, že kemp PODSKALÍ je lepší díky nižší ceně a vyšší kvalitě poskytovaných služeb. Nejvyšší rozdíl je zejména v ceně jedné noci v chatce a v celkové atraktivitě kempu.

Porovnání kempů: TRHOVKY – BOR

Kemp Trhovky je výhodnější. Na první pohled je vidět, že Trhovky jsou lepší jak v ceně, tak i v poskytovaných službách. Ani jeden z hodnocených indikátorů nebyl na vyšší úrovni než má kemp Trhovky. Jediným srovnatelným ukazatelem je přístup k vodě.

Porovnání kempů: TRHOVKY – PODSKALÍ

$$\frac{\frac{218-170}{218}}{\frac{750-480}{750}} = 0,61$$

Kemp Podskalí je výhodnější. V poskytovaných službách obou kempů se nenachází zásadní propastní rozdíly v jejich kvalitě. Největší odchylka je v ceně ubytování v chatce.

Celkem byly provedeny 3 porovnání, kdy v prvním srovnání byl jednoznačně lepší kemp Podskalí. V druhé analýze se ukázalo, že Trhovky jsou také lepší než Bor. A nakonec byly stejným způsobem srovnány Trhovky a Podskalí, kde zvítězil kemp Podskalí.

Výsledné pořadí

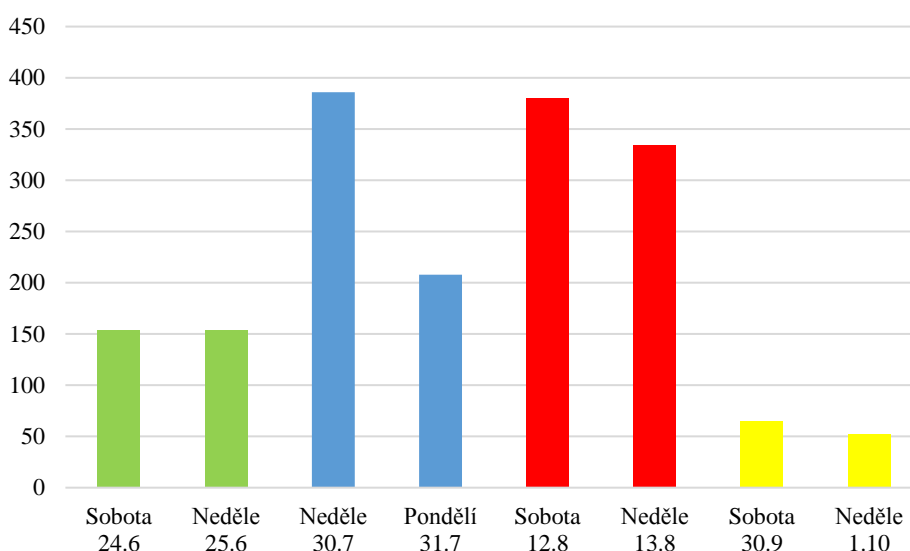
1. Podskalí
2. Trhovky
3. Bor

Výsledné pořadí poukazuje na nabízenou kvalitu a cenu sledovaných kempů. Podskalí může oproti svému druhému konkurentovi nabídnout nižší cenu ubytování a je klidnějším místem pro odpočinek. Naopak Trhovky jsou považovány za top prostředí vodní přehrady. Jedná se o místo neustálých denních a nočních aktivit, jde o oblast stálého dění. Kemp Bor je spíše odloučenou částí kempu Trhovky, který využívá spíše atraktivnosti vedlejšího kempu.

5.2. Analýza přehrady pro vodní plavbu

V této části bylo provedeno měření počtu plavidel na vodní hladině a frekvence jejich směrů během jednotlivých měsíců. Měření bylo prováděno ze břehu Orlické přehrady poblíž mariny Šturmovky. Ve sledovaných měsících byly vybrány převážně víkendy, kdy se předpokládala největší návštěvnost vodní nádrže. Měření probíhalo v čase od 10:00 do 16:00. Pro srovnání bylo podle následujícího grafu provedeno měření z neděle na pondělí, kde je vidět jasný návštěvnický propad. Dohromady bylo zkoumáno šest směrů plavby, včetně vyplutí a vplutí plavidel do mariny. Pro naše potřeby jsme rozdělili plavidla na malé a velké plachetnice, malé a velké motorové čluny, skútry, pramice, kánoe, kajaky, rafty a hausbóty. Malá a velká plavidla byla rozlišována délkou do 6 metrů a nad 6 metrů.

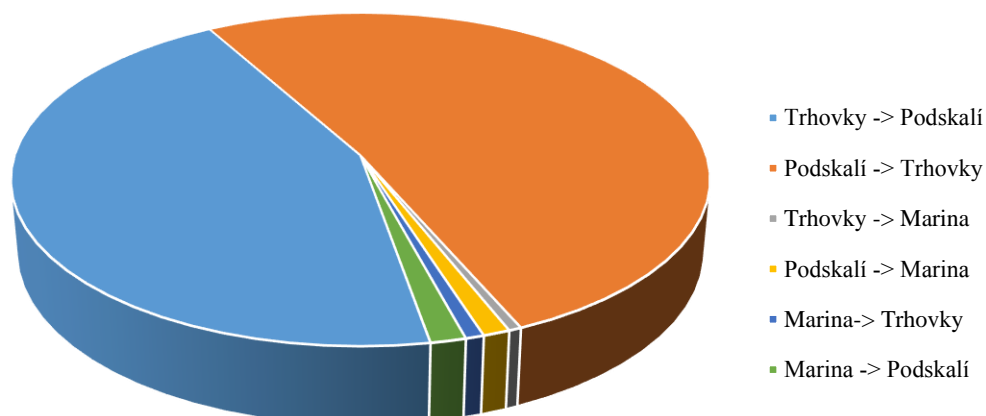
Graf 1: Pohyb lodí za sledované období červen - září/říjen



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Z grafu vyplývá, že největší pohyb lodí je během prázdninových měsíců červenec a srpen. Dny v červnovém víkendu jsou vyrovnané a představují rozjezd letní sezóny. Ve srovnání s červencovou nedělí zaznamenáváme více jak dvojnásobný nárůst plavidel. V pondělí dochází ke značnému poklesu. Srpnový víkend představuje poměrně vyrovnané výsledky v obou dnech měření. Poslední víkend na přelomu září/říjen poukazuje na značný propad vodní plavby a jedná se tím o nejslabší měsíc a konec sezóny.

Graf 2: Směry plaveb a jejich vytížení



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

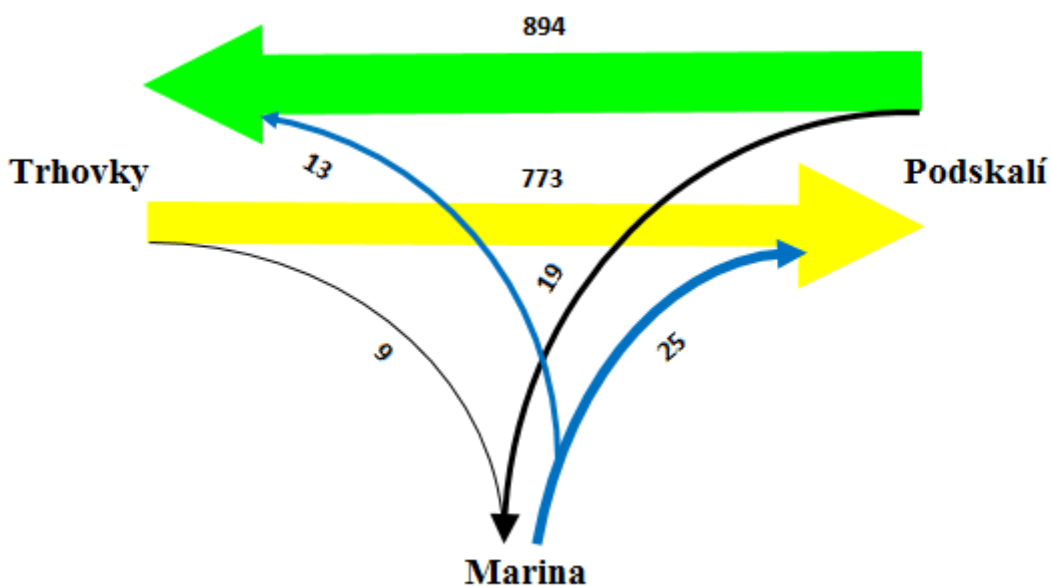
Graf zobrazuje vytíženost směrů vodní plavby po vodní nádrži Orlík a využití mariny na úseku Trhovky – Podskalí u obce Vystrkov. Frekvence vodní plavby je značně omezena pro směr Podskalí -> Trhovky, který zaujímá téměř polovinu všech pohybů. Opačný směr Trhovky -> Podskalí disponuje 44,6 % pohyby na celkovém měření. Naprosto omezená frekvence je na marině, která má téměř minimální využití na výsledném měření. Nejvíce lodí připluje do mariny z Podskalí (25) a na celkovém počtu pohybů to činí 1,4 %. Opačným směrem vyplulo 19 lodí (1,1 %). Necelé procento tvoří plavby směrem na Trhovky a naopak.

Tabulka 2: Směr a pohyb lodí za sledované období

Směr plavby	Počet lodí	Vytíženost
Trhovky -> Podskalí	773	44,6 %
Podskalí -> Trhovky	894	51,6 %
Trhovky -> Marina	9	0,5 %
Podskalí -> Marina	19	1,1 %
Marina-> Trhovky	13	0,8 %
Marina -> Podskalí	25	1,4 %

Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2017

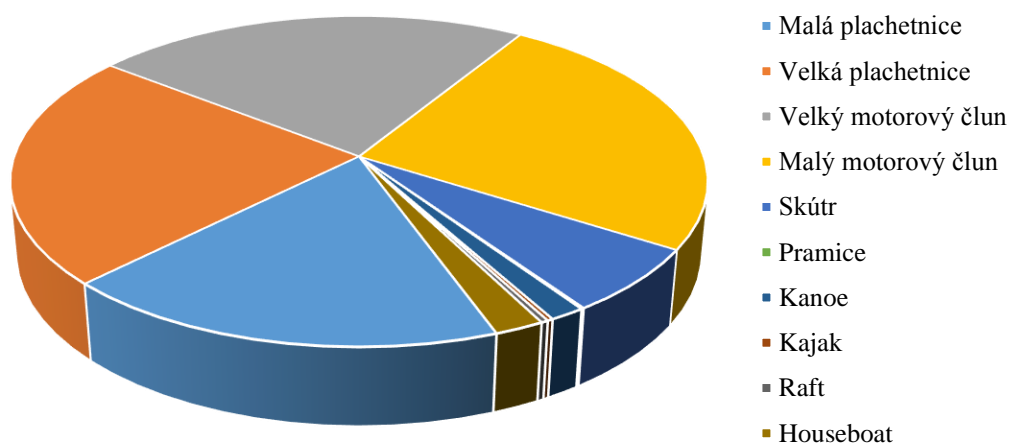
Graf 3: Vytíženost směrů



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Z grafu je zřejmé, že nejfrekventovanějším úsekem pozorování je oblast mezi Marinou a Podskalím, který zabírá 54,4 % celkového pohybu plavidel za sledované období. Lze přesto usoudit, že prostor okolo přístaviště je značný ve srovnání s tím, jaké pohyby zaznamenává marina Šturmovky na Vystrkově.

Graf 4: Využití vodních dopravních prostředků



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Během sledované letní sezóny se ukázalo, že nejvíce lidí využívalo pro svou přepravu motorové čluny, které tvořily přibližně 50 % všech vodních dopravních prostředků.

Na hranici 40 % byly využívány plachetnice a nepatrných 6,4 % tvořily vodní skútry. Minimální pohyb zaznamenávají pramice, kánoe, kajaky a houseboaty. Z grafu je zřejmé, že převažuje počet motorových lodí, které by mohly znamenat vyšší riziko srážky a nebezpečí. Ale podle statistik došlo v roce 2016 pouze k jedné nehodě plavidel a během předchozích 16 let ke 12 nehodám dohromady.

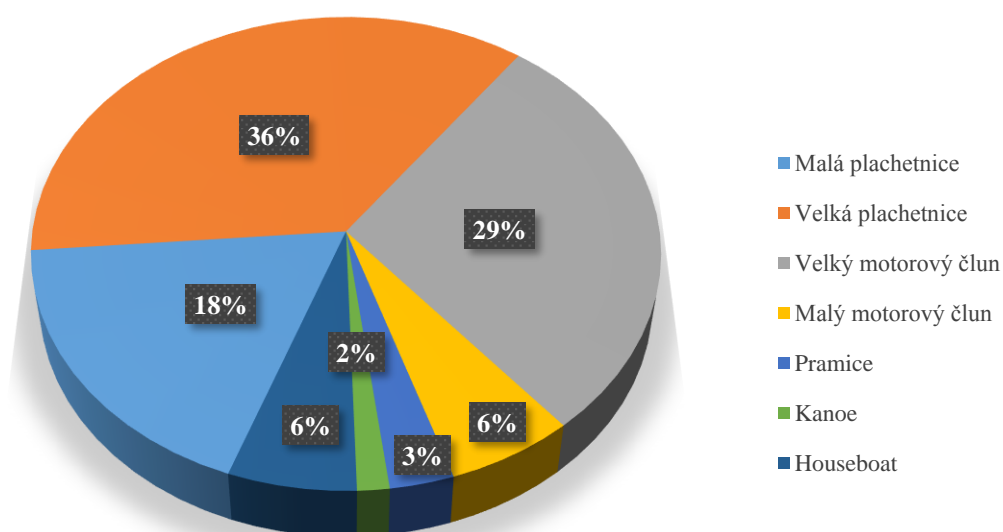
Tabulka 3. Přehled využitých lodí

Druhy lodí	Počet lodí	Využití
Malá plachetnice	314	18,1 %
Velká plachetnice	398	23,0 %
Velký motorový člun	404	23,3 %
Malý motorový člun	435	25,1 %
Skútr	111	6,4 %
Pramice	2	0,1 %
Kánoe	25	1,4 %
Kajak	4	0,2 %
Raft	5	0,3 %
Houseboat	35	2,0 %

Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2017

Na vodní nádrži zaznamenávají největší pohyb motorové čluny a plachetnice, které zaujímají 89,5 % veškeré mobility po přehradní nádrži. Zcela minimální výskyt mají pramice, kajaky a rafty.

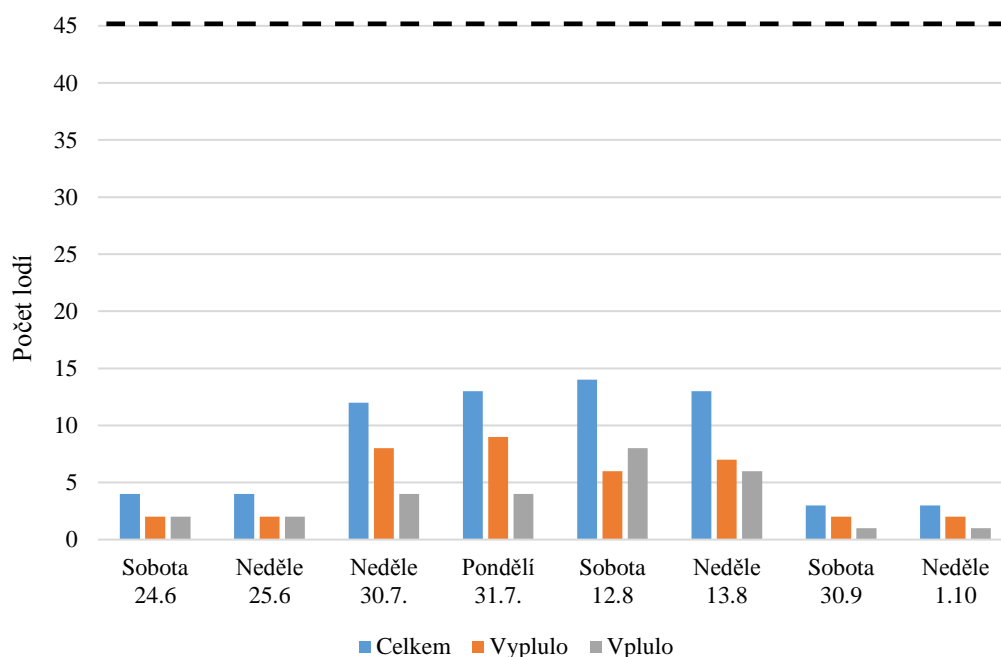
Graf 5: Pohyb vodních dopravních prostředků na marině



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

I přes velmi malý pohyb plavidel na marině největší procento zaujímaly velké plachetnice (36 %), hned za nimi s 29 % jsou velké motorové čluny a po nich malé plachetnice. Nepatrný pohyb tvoří malé motorové čluny a houseboaty se 6 %. Méně než 5 % mají kanoe a pramice.

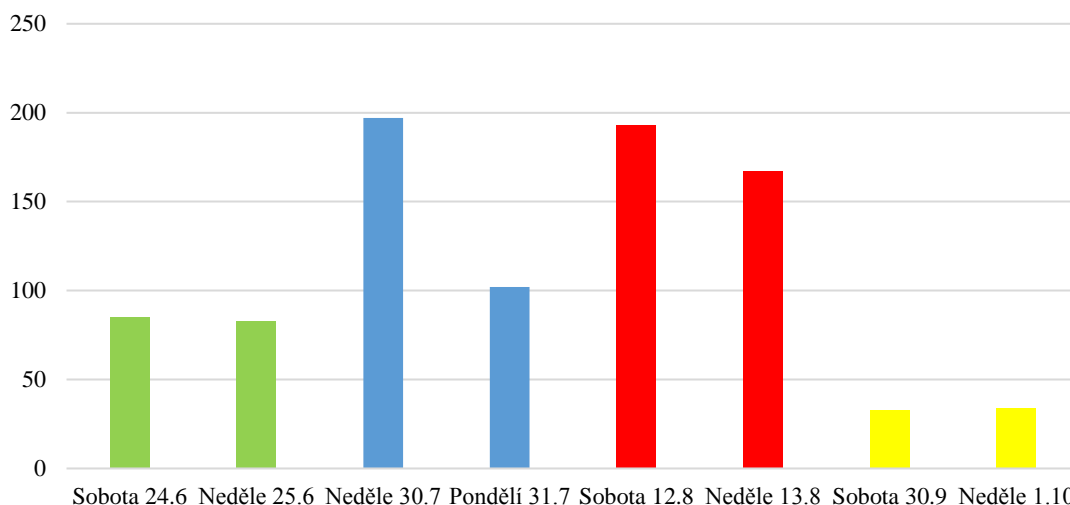
Graf 6: Pohyb lodí na marině Šturmovky



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice 2018

Graf zobrazuje pohyby lodí na marině během sledovaného období. Přístaviště disponuje kapacitou pro 40 lodí, ale v zátocce je povoleno přístaviště o kapacitě 60 plavidel. Z grafu je zřejmé, že frekvence pohybů plavidel je minimální a jachtaři využívají svá plavidla spíše jako chaty. Nejvíce pohybů bylo zachyceno v prázdninových měsících červenec a srpen. Přerušovaná čára značí využitou kapacitu lodí k celkovému vplutí nebo vyplutí z mariny. Na první pohled je vidět, že vytíženost kotviště je více než minimální. Ve dnech nejvyššího vytížení je zde zaznamenán celkový pohyb lodí (vplutí nebo vyplutí) okolo 30 % ve srovnání s celkovou kapacitou.

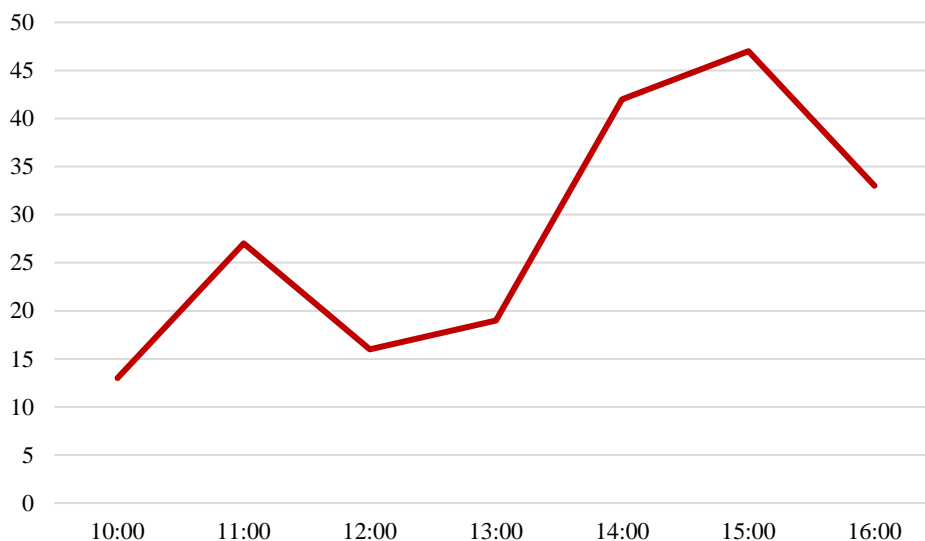
Graf 7: Pohyb lodí za sledované období červen - září/říjen ve směru Podskalí -> Trhovky



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Směr plavby Podskalí -> Trhovky je nejfrekventovanější cestou během sledovaného období. Opět je zde zaznamenán nejvyšší provoz v prázdninových měsících, hlavně o víkendu.

Graf 8: Pohyb lodí během dne ve směru Podskalí -> Trhovky



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Pro pozorování pohybu lodí byl zvolen den s nejvyšším dopravním zatížením. Z grafu je jasně vidět, že kolem polední hodiny dochází k poklesu intenzity dopravy, a naopak v odpoledních hodinách dojde k největšímu nárůstu za celý den.

5.3. Dotazníkové šetření

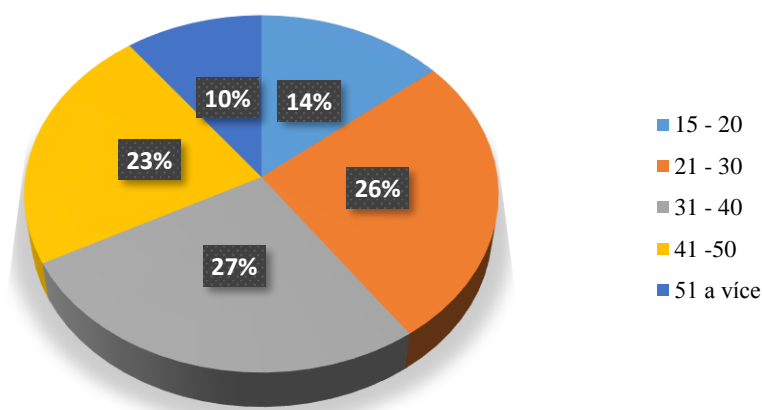
Cílem dotazníkového šetření bylo zjistit spokojenost rekreatantů s nabízenými službami. Návštěvníci byli osloveni náhodně přímo v rekreačních zařízeních podél sledovaného úseku. Celkem bylo vyplněno 107 dotazníků, ve kterých respondenti odpovídali na 14 otázek. 10 otázek bylo uzavřených s případnou vlastní odpovědí a čtyři otázky byly otevřené a zjišťovaly, s čím byli návštěvníci cestovního ruchu v rekreačním zařízení nespokojeni, co postrádají nebo naopak s čím jsou spokojeni. Výsledky jsou graficky zpracovány programem Microsoft Excel.

5.3.1. Vyhodnocení dotazníkového šetření

První otázka rozdělila respondenty podle pohlaví, kde počet oslovených mužů a žen byl poměrně vyrovnaný. Mužů odpovědělo 54 % (58 oslovených) a žen 46 % (49 oslovených).

Druhá otázka segmentovala návštěvníky podle jejich věkové kategorie.

Graf 9: Věková kategorie

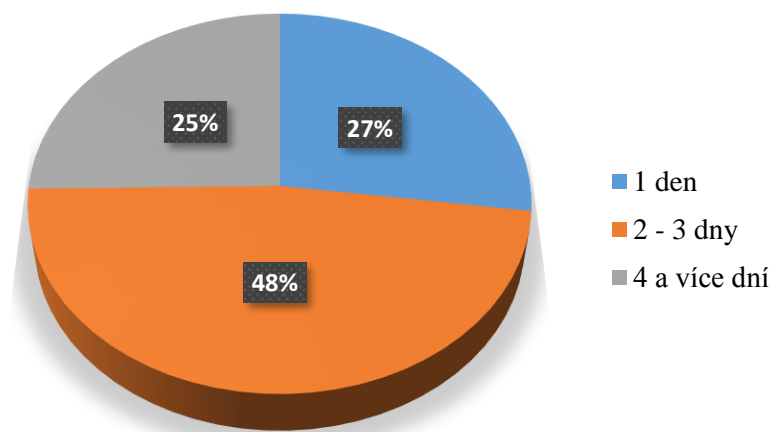


Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Z grafu vyplývá, že nejvíce rekreatantů bylo ve třech věkových kategoriích. Nejpočetnější skupinou byli návštěvníci ve věku 31 – 40 let. O nepatrné procento méně se zde vyskytovali návštěvníci v rozmezí 21 – 30 let a 23 % respondentů zaujímal věkovou kategorii 41 až 50 let. Z toho výsledku lze usoudit, že vodní nádrž je svým vodním potenciálem atraktivní pro většinu věkových kategorií.

Další otázka poukazyvala na dobu, kterou návštěvníci v příslušném rekreačním zařízení stráví. Otázka byla uzavřená a nabízela tři možnosti.

Graf 10: Délka návštěvy

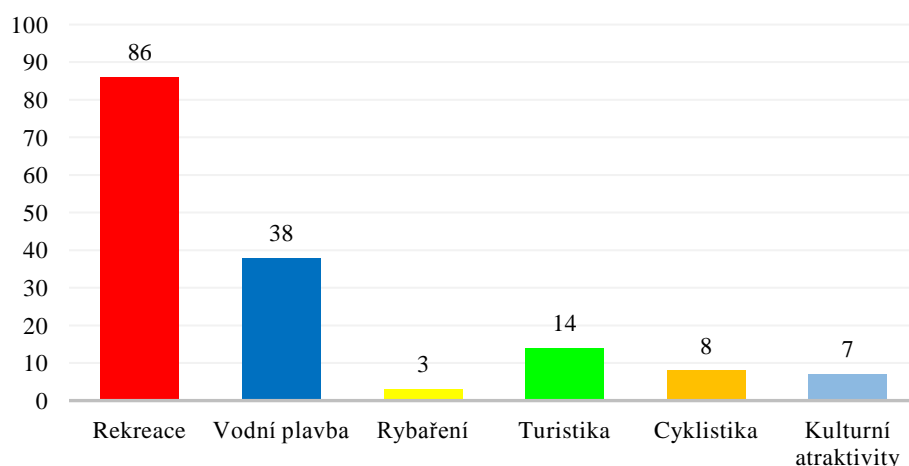


Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Nejvíce návštěvníků (48 %) strávilo v rekreační oblasti 2 až 3 dny. Z toho by se dalo usoudit, že většina turistů přijíždí do příslušné oblasti na víkend. Podobné závěry vycházejí i z grafu zobrazující pohyby lodí za sledované období, kdy ve všední den se zde vyskytovala daleko menší frekvence plavidel. Druhou skupinou (27 %) jsou návštěvníci, kteří navštívili vodní nádrž pouze na jeden den bez přenocování. Za delší dovolenou přijelo 25 % rekreatantů.

Následující graf zobrazuje motivy návštěvy účastníků cestovního ruchu. Cílem bylo zjistit, proč návštěvníci přijíždění na vodní nádrž Orlík.

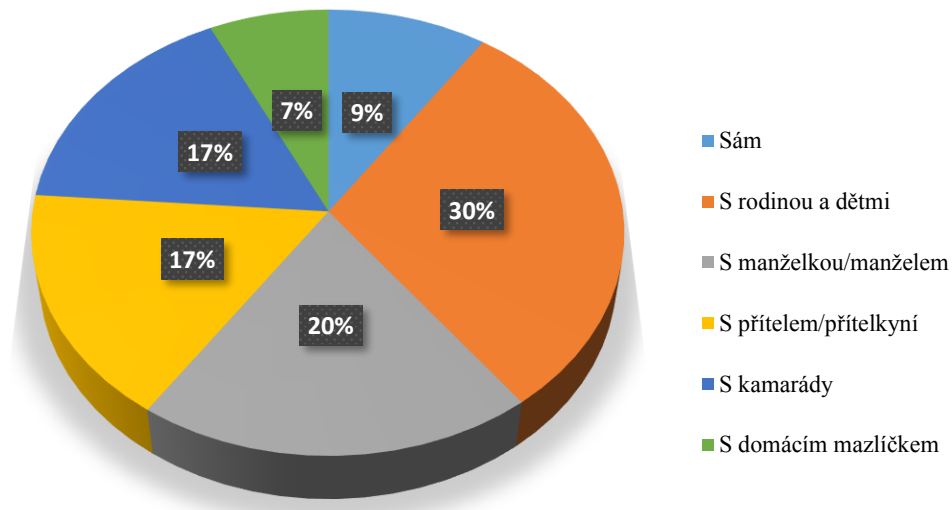
Graf 11: Motiv návštěvy



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Lidé nejvíce jezdili za odpočinkem a vodní plavbou. Někteří svou rekreaci spojovali s turistikou, cyklistikou nebo s kulturními aktivitami jako je například zámek Orlík. Nepatrný zlomek respondentů zde trávil svůj čas kvůli rybaření.

Graf 12: S kým většinou cestujete?



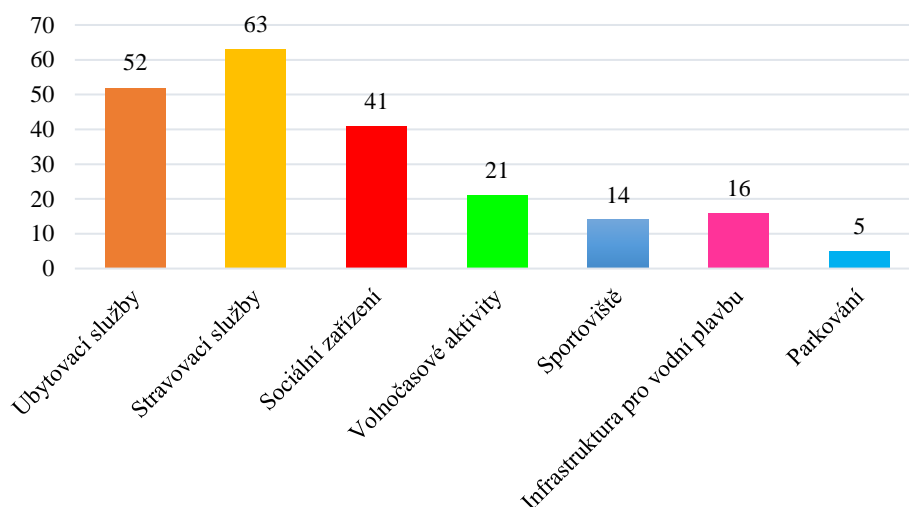
Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Destinace je nejčastěji navštěvována rodinami s dětmi, které tvoří 30 % oslovených respondentů. Druhou největší kategorií (20 %) jsou manželské páry. O něco menší skupinou jsou kamarádi a partnerské páry, které zaujímají stejné procento (17) návštěvnosti. 9 % hranici zaujímají individuální turisté a pouze 7 % návštěvníků jezdí se svými domácími mazlíčky.

Další otázka zjišťovala, zda návštěvníci využívají nabízených služeb kempů. Většina respondentů (71 %) potvrdila, že určité služby využívají. Ti, kteří odpověděli (29 %), že dané služby nevyužívají, dotazník odkázal na poslední otázku, kde hodnotili vnímanou kvalitu vody na Orlické přehradě.

Následující otázka zjišťovala, jaké služby rekreanti nejvíce využívali. Respondenti mohli zaškrtnout více možných odpovědí nebo využít možnosti své vlastní odpovědi.

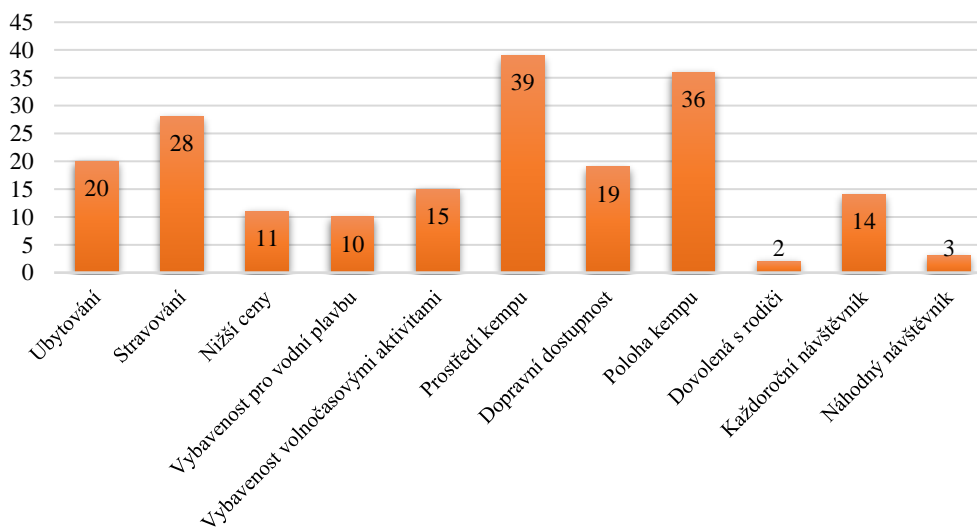
Graf 13: Využívané služby



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Z grafu vyplývá, že největší zájem rekreaantů je o stravování, které využívali i návštěvníci, kteří zde trávili pouze jeden den. Druhou nejvyužívanější službou bylo ubytování, kde si návštěvníci mohli vybrat ze široké nabídky rekreačních zařízení. Třetí místo zaujímá sociální zařízení, které mohli opět využívat jak jednodenní, tak i vícedenní návštěvníci. Podstatně menší zájem byl o volnočasové aktivity a infrastrukturu pro vodní plavbu. Volnočasovými aktivitami byly míněny například dětská hřiště, pouť, diskotéky apod. Zřídka byla využívána i sportoviště, kde by se dalo předpokládat, že většina návštěvníků trávila svůj čas u vody. Nejméně hlasů (5) zaujmulu parkování.

Graf 14: Důvod návštěvy příslušného rekreačního zařízení



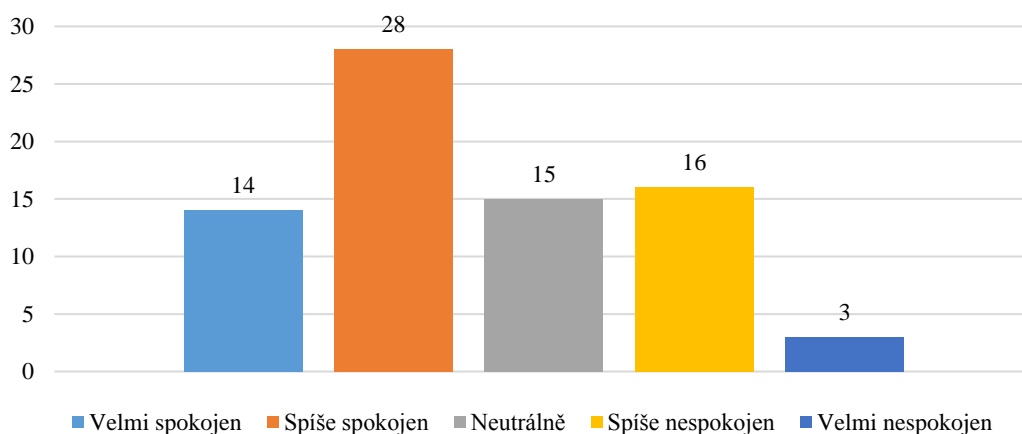
Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Nejčastěji si návštěvníci vybírali lokalitu kempu podle toho, jaké má prostředí a polohu. Velký zájem projevovali o stravování a ubytování. Podstatnou roli zde sehrála i dopravní dostupnost daného kempu, která získala 19 hlasů. O něco méně získala vybavenost volnočasovými aktivitami, vybavenost pro vodní plavbu a svou úlohu tvořila i nižší cenová úroveň. Dva respondenti odpověděli, že zde tráví dovolenou s rodiči, jiní jsou každoročními návštěvníky a tři respondenti si vybrali toto zařízení úplnou náhodou.

Na otázku, zda jsou návštěvníci spokojeni s vybavením rekreačního zařízení 56 respondentů (74 %) odpovědělo že ano a 20 respondentů (26 %) odpovědělo negativně.

Následující otázka zjišťovala, jak jsou dotazovaní spokojeni s vybavením rekreačního zařízení.

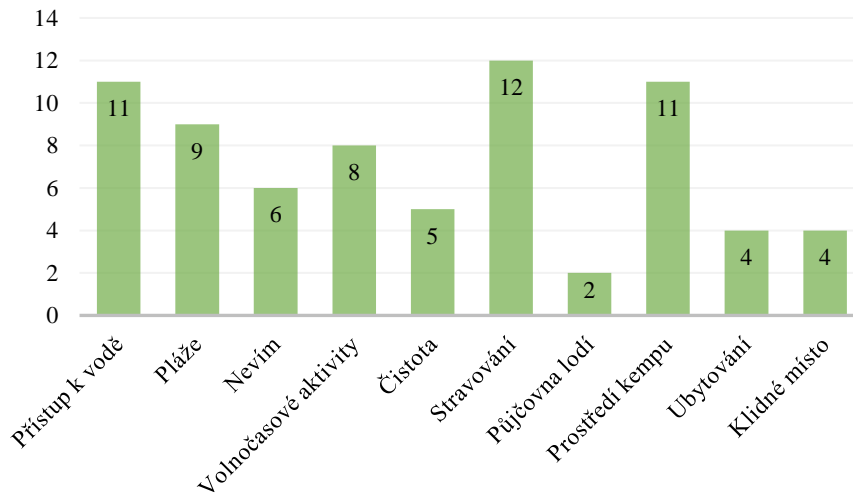
Graf 15: Spokojenost návštěvníků s vybavením rekreačního zařízení



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Stav nabídky vybavení rekreačních zařízení je hodnocen spíše kladně, ale určitě je co zlepšovat. Podle 15 odpovědí rekreační střediska ničím zvláštním nevynikají, 28 respondentů odpovědělo, že jsou s nabídkou celkem spokojeni a 14 rekreantů bylo vybavením nadšeno. Téměř nespokojeno bylo 16 účastníků a 3 respondenti byli hrubě nespokojeni.

Graf 16: Spokojenost návštěvníků rekreačních zařízení

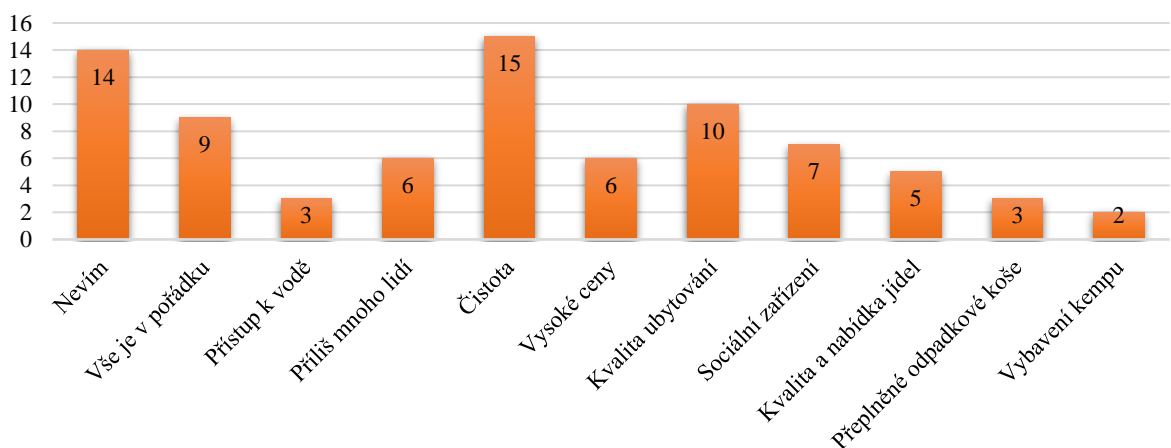


Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

V této otázce respondenti odpovídali, s čím jsou v rekreačních zařízeních spokojeni. Nejvíce hlasů získalo stravování, které zahrnovalo nabídku restaurací a obchodů s potravinami. Kladně bylo také hodnoceno prostředí kempu (např. posekané travnaté plochy) a jeho přístup k vodě. S tím také souvisí pláže, které byly převážně písčité nebo zatravněné. Návštěvníci (8) byli také spokojeni s volnočasovými aktivitami zahrnující například dětská hřiště, diskotéky apod. Šest respondentů se k této otázce nevyjádřilo a čtyři hlasy získalo ubytování včetně vedlejšího parkování a klidného prostředí. Kladně byla také hodnocena půjčovna lodí.

Nadcházející otázka poukazovala na to, s čím jsou návštěvníci nespokojeni. Jednalo se o otázku otevřenou, pomocí které by se dala navrhnout nová opatření na zlepšení prostředí.

Graf 17: Nespokojenost návštěvníků rekreačních zařízení

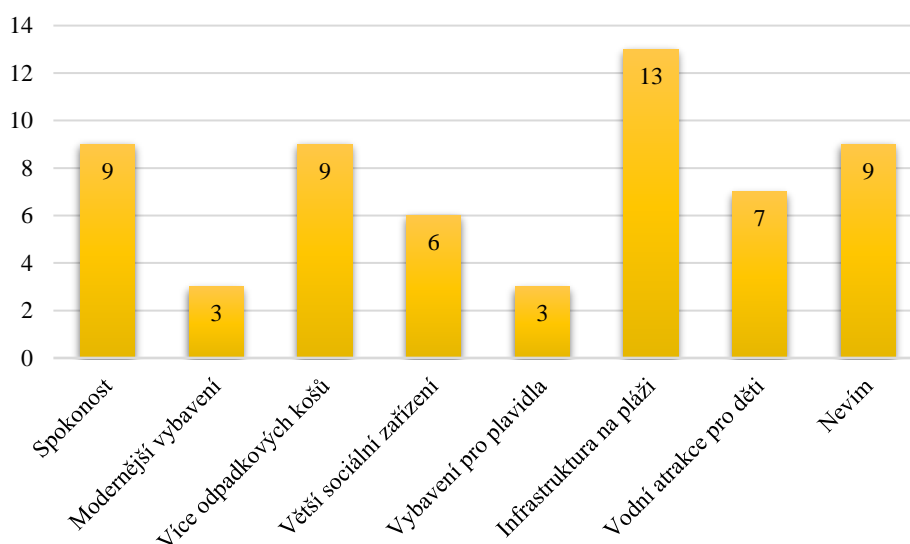


Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Nejvíce rekreatantů negativně hodnotilo čistotu prostředí a s tím i související přeplněné odpadkové koše. Čtrnáct respondentů se nijak nevyjádřilo a devět odpovědělo, že jsou se vším spokojeni. Kritiku shledala i kvalita nabízeného ubytování a sociálního zařízení, které bylo mnohdy dost znečištěné a svou kapacitou nevyhovující. Návštěvníci poukazovali i na přeplněnost kempů lidmi, kteří jim brání v soukromí a zážitku z dovolené a na vyšší cenovou hladinu zejména u služeb stravovacích a ubytovacích. Stravovací služby byly kritizovány především svou vysokou cenou a tomu neodpovídající možností konzumace (servírování jídel na plastové tácky, plastové příbory apod.). Tři respondenti si také stěžovali na kamenitý přístup k vodě a dva na zastaralé vybavení kempu.

Předposlední otázka se zabývala tím, co návštěvníci nejvíce postrádají. Opět šlo o otázku s otevřenou možností odpovědi.

Graf 18: Postrádající vybavení

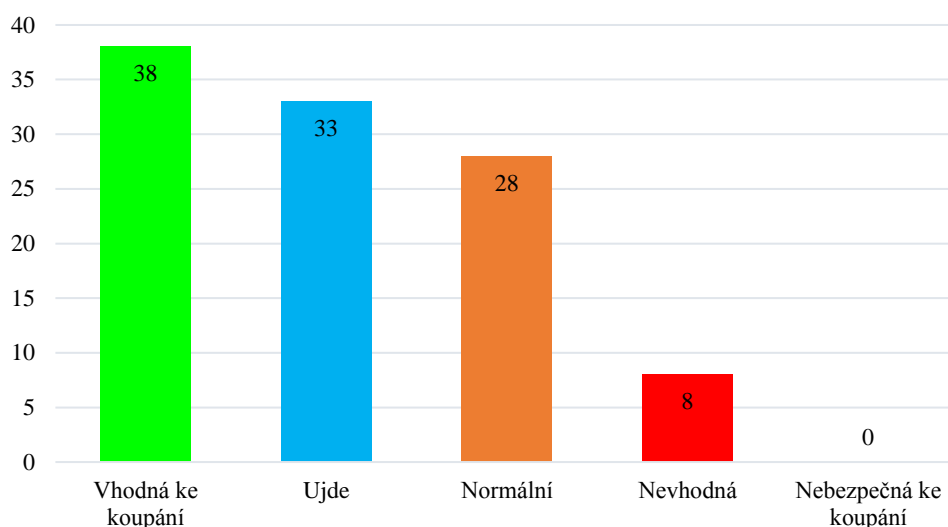


Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Lidé nejvíce postrádají zázemí pro koupání na pláži. Uvítali by například venkovní sprchy, možnost zapůjčení lehátek a slunečníků, více odpadkových košů nebo převlékárny. Velký zájem byl také o vodní atrakce zejména pro děti. Návštěvníci by uvítali například brouzdaliště, skluzavky, mola nebo tobogán. Svou pozornost by uvítala větší sociální zařízení a jejich modernizace, kterou by si zasloužily určitě také chatky.

Poslední otázku, jak návštěvníci vnímali kvalitu vody na přehradě zodpovědělo opět všech 107 respondentů.

Graf 19: Kvalita vody na Orlické přehradě



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2017

Respondenti vnímali kvalitu vody pozitivně a pouze osm z nich považovalo její kvalitu za nevhodnou.

5.4. Vyhodnocení hypotéz

Hypotéza 1: Frekvence vodní plavby je v průběhu sezóny na vodní nádrži Orlík značně nevyrovnaná.

Tato hypotéza je na základě námi naměřených výsledků z letního měření potvrzena. Dokazují to výsledky zobrazené v grafu č. 1., ze kterého vyplývá, že největší pohyb lodí je během prázdninových měsíců červenec a srpen. Ve srovnání s červnovým měřením je tento počet plavidel více jak dvojnásobný. Viditelné jsou i rozdíly mezi víkendovým měřením a měřeními ve všední dny. Konec sezóny vyobrazuje značný propad vodní plavby a lze ho považovat za nejslabší část sezóny.

Hypotéza 2: V rámci vodní plavby je nevyrovnaná intenzita směrů plavidel po přehradě.

Tato hypotéza byla potvrzena. Nevyrovnanost pohybů dokazuje pentlogram vytiženosti směrů, který zobrazuje i konkrétní počty naměřených plavidel v jednotlivých směrech. Největší dopravní intenzita byla na trase z Podskalí na Trhovky, na které se provádělo další modelování. Podrobnější výsledky zachycuje také tabulka č. 2., kde jsou jednotlivé frekvence vyjádřeny v procentech.

Hypotéza 3: Na vodní nádrži se nejvíce vyskytovala plavidla s motorovým pohonem.

Tuto hypotézu potvrzuje tabulka č. 3., kde jsou zaznamenány celkové počty jednotlivých plavidel. Pro lepší představu jsou tyto výsledky zachyceny v grafu č. 4. Tyto zjištěné poznatky byly potvrzeny i povodím Vltavy.

Hypotéza 4: Návštěvníci jsou s aktuální infrastrukturou kempů spokojeni.

Tato hypotéza byla z větší části potvrzena. Na základě dotazníkového šetření 74 % respondentů odpovědělo, že jsou s vybavením rekreačního zařízení spokojeni. Zbýlých 26 % odpovědělo negativně. Zjištěné nedostatky jsou zobrazeny v grafech č. 17. a 18.

6. Návrhy a opatření

6.1. Modelování bezpečnostních a infrastrukturních opatření

Tato část práce se zabývá modelováním situací, ve kterých se postupně navyšují kapacity lodí od naměřeného stavu 100 % až po extrémní situaci 300 % zatížení. Navrhované situace představují zvýšený počet lodí a s tím související přímo úměrné navýšení počtu účastníků cestovního ruchu. U naměřených výsledků se dá také předpokládat, že některé lodě mohly přes měřený úsek projet víckrát a tím by byl zaznamenán větší počet plavidel a rekreatů na vodní hladině, než jaký je ve skutečnosti. Pro naše potřeby by tento fakt neznamenal pochybení v měření ba naopak, protože naše modelace se zabývá bezpečnostními stavy (limity), a pokud by ve skutečnosti byl pohyb lodí nižší, tím by to bylo lepší pro samotné rekreaty.

Pro zjednodušení odhadu počtu lidí se předpokládá, že na každé plavidlo by připadali v průměru 3 rekreati. Dále je potřeba zvážit situaci, že za účastníky jednotlivých plavidel přijedou další známí, rodina, kamarádi apod. Tato skutečnost je vyhodnocena navýšením počtu návštěvníků o 20 %. Pro detailnější představu jsou tyto počty návštěvníků zobrazeny v následujících tabulkách.

Tabulka 4: Odhadovaný počet návštěvníků

Vytížení (%)	Počet lodí	Počet návštěvníků
100	386	1 390
150	579	2 084
200	772	2 779
250	965	3 474
300	1 158	4 169

Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

Následující dvě tabulky rozdělují modelovaný počet návštěvníků a lodí podle naměřených pohybů plavidel do konkrétních směrů.

Tabulka 5: Rozložení návštěvníků

Směr plavby	Aktuální vytíženost směrů	Počet lidí při vytížení				
		100 %	150 %	200 %	250 %	300 %
Trhovky -> Podskalí	44,6 %	620	930	1 240	1 549	1 859
Podskalí -> Trhovky	51,6 %	717	1 076	1 434	1 793	2 151
Trhovky -> Marina	0,5 %	7	10	14	17	21
Podskalí -> Marina	1,1 %	15	23	31	38	46
Marina-> Trhovky	0,8 %	11	17	22	28	33
Marina -> Podskalí	1,4 %	19	29	39	49	58

Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

Tabulka 6: Rozložení lodí

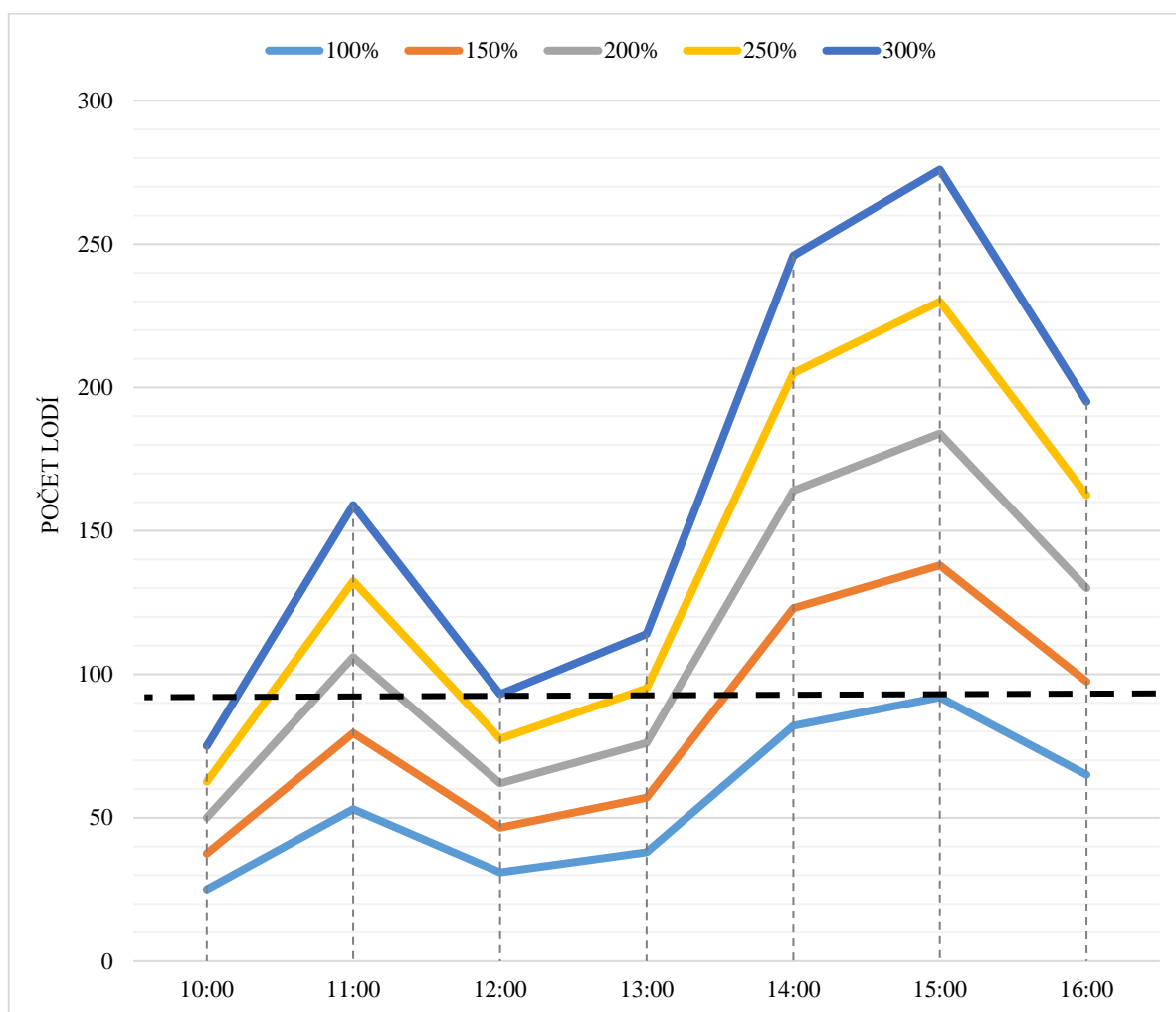
Směr plavby	Aktuální vytíženost směrů	Počet lidí při vytížení				
		100 %	150 %	200 %	250 %	300 %
Trhovky -> Podskalí	44,6 %	620	930	1 240	1 549	1 859
Podskalí -> Trhovky	51,6 %	717	1 076	1 434	1 793	2 151
Trhovky -> Marina	0,5 %	7	10	14	17	21
Podskalí -> Marina	1,1 %	15	23	31	38	46
Marina-> Trhovky	0,8 %	11	17	22	28	33
Marina -> Podskalí	1,4 %	19	29	39	49	58

Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

Tento záměr byl současně konzultován s pověřenou osobou vodní kaskády na Povodí Vltavy, která nám sdělila, že se podobným modelováním s potenciálním narůstáním atraktivity dané oblasti dosud nikdo nezabýval, tudíž otázky únosnosti prostředí nebyly dosud rozebírány.

Následující graf vykresluje procentuální navýšení lodí během nejvytíženějšího dne.

Graf 20: Modelování zátěžového stavu lodí



Zdroj: Vlastní šetření, České Budějovice, 2018

Graf představuje několik úrovní dopravního zatížení měřeného úseku Trhovky – Podskalí během dne. Výchozími daty jsou výsledky měření ze dne 30.7.2017, které představují největší frekvenci pohybů vodních plavidel během celého sledovaného období, přičemž počáteční hodnotou jsou naměřené výsledky z provedeného šetření a jsou považovány jako 100 %. Přerušovaná čára představuje nejvyšší „kritickou“ hodnotu z reálného měření a značí limitující hranici přípustného počtu plavidel na vodě. Kritická hodnota je stanovena na základě vysoké frekvence lodí, která podle odhadu vycházela na 100 m² na jedno plavidlo, kdy při změně jejich směru či otáčení se vzájemně křížují a mohlo by dojít ke střetu těchto plavidel. V grafu dochází k modelování čtyř úrovní zatížení (150 %, 200 %, 250 % a 300 %), kdy nejvyšší hodnota 300 % by představovala nadměrné množství plavidel během celého dne. Pro jednotlivé situace navýšení jsou v následující tabulce navrženy následující opatření.

6.1.1. Bezpečnostní modelování návrhového stavu

Tabulka 7. Návrhy bezpečnostních opatření

Zatížení	Regulace
100 %	<ul style="list-style-type: none"> • Vymezit místa pro koupání • Do míst s nejčastějším výskytem plavců je zakázáno vplutí všech plavidel. • Bezpečná vzdálenost koupající se osoby od plavidel je <ul style="list-style-type: none"> ○ a) vzdálenost alespoň 50 m od plavidla, které není malým plavidlem, ○ b) vzdálenost alespoň 10 m od malého plavidla s vlastním pohonem a ○ c) vzdálenost alespoň 3 m od ostatních plavidel. • Malé plavidlo přibližující se ke koupající se osobě tuto osobu obepluje v bezpečné vzdálenosti a pokud možno tak, aby tato osoba zůstala mezi malým plavidlem a nejbližším břehem. • Omezení rychlosti na vodních nádržích a ostatních rozlehlých vodních cestách ve vzdálenosti do 50 metrů od břehu na 10 km/h, respektive je nutná plavba ve výtlačku. Omezení rychlosti platí na přehradách také v oblastech určených ke koupání. • Podle vyhlášky o pravidlech plavebního provozu je třeba, aby byly oblasti pro koupání vyznačené. • Vzdálenost 50 metrů, do níž je pro plavidla povolena maximální rychlost nanejvýš 10 km/h, se přitom nepočítá od břehu, ale až od hranice zóny pro plavce. • Novela zákona o vnitrozemské plavbě vymezuje plochy pro vodní lyžování a podobné aktivity, určuje maximální možný počet plavidel, která se smějí na dané ploše v jednu chvíli nacházet. • Zrušení pravidla přednosti plachetnice před motorovými čluny • Uživatel půjčovaného plavidla z půjčovny smí využívat půjčované plavidlo s ohledem na jeho druh a vymezený úsek vodní cesty. (Novela zákona č. 292/2017 Sb., 2017)
386 plavidel	<p><i>Při současném stavu zatížení vodní plavby platí určitá regulativní opatření, kterými jsou povinni se řídit jak vodní plavidla, tak i samotní účastníci cestovního ruchu. Následující hodnoty (150 % - 300 %) představují určité situace, kdy jsou různá řešení navrhována. Současný stav provozu na sledovaném úseku Trhovky – Podskalí nevykazuje žádná rizika nebezpečí.</i></p>
150 %	<ul style="list-style-type: none"> • Není potřeba dalších omezení

579 plavidel	<p><i>Toto navýšení nevyžaduje žádná další bezpečnostní opatření a regulaci, protože nárůst dopravy není příliš výrazný oproti výchozímu stavu. Nicméně je třeba dbát zvýšené pozornosti (účastníků CR v destinaci), protože by mohlo docházet při navýšené frekvenci vodních plavidel a jejich manévrování ke vzájemným kolizím a tím i k narušení všeobecné bezpečnosti mezi plavci.</i></p>
200 %	<ul style="list-style-type: none"> • Snížení rychlosti motorových lodí na 10 km/h • Spouštění lodí na vodní hladinu pouze z vyznačených míst
772 plavidel	<p><i>Při navýšení vodní plavby o 100 % by docházelo k překročení kritické hranice (tj. černá přerušovaná čára) již v dopoledních a brzkých odpoledních hodinách. Z toho důvodu je navrženo snížení rychlosti motorových plavidel na 10 km/h v časovém intervalu od 13:00 do 16:00 ve všech směrech. Toto snížení by se týkalo zejména užších úseků, kde dochází k větší frekvenci plavidel a nachází se zde více účastníků CR. Prvním úsekem je oblast mezi kempem Trhovky až po marinu Šturmovky a druhým úsek začíná před přístavištěm lodní veřejné dopravy na Trhovkách až po přístaviště Loužek. Při snížené rychlosti mají motorové čluny, a především plachetnice více prostoru pro manévrování, aby nedocházelo ke střetu plavidel. Zároveň při této rychlosti nedochází ke vzniku vln, které narušují stabilitu lodí a koupání plavců.</i></p> <p><i>Vyznačená místa pro spouštění lodí by měla zajistit všeobecnou bezpečnost tím, že by nedocházelo k případným kolizím: 1) mezi majiteli lodí a plavci, 2) při samotném spuštění lodě - materiální škody. Konkrétními místy jsou:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Marina Hook Marine</i> • <i>Kemp Bor</i> • <i>Sportovní kotviště na Lavičkách</i> • <i>Marina Šturmovky</i>
250 %	<ul style="list-style-type: none"> • Zákaz plavby vodních skútrů • Snížení rychlosti lodí na 5 km/h

965 plavidel	<p>Navýšení by vyžadovalo další omezení rychlosti vodních plavidel, které by mohly svou rychlostí a frekvencí ohrozit bezpečnost ostatních plavidel a návštěvníků dané destinace. Proto by byla v časovém intervalu od 10:00 – 13:00 snižena rychlost na 10 km/h a následně od 13:00 – 16:00, kdy je vytížení vodní plochy nejvyšší, by došlo k dalšímu snížení rychlosti na 5 km/h. Oblast se sníženou rychlostí by byla rozdělena na 3 úseky, které na sebe vzájemně navazují. Úseky, kde byla již prvotně snižena rychlost na 10 km/h, by byly omezeny maximální rychlostí 5 km/h a v sektoru mezi těmito místy, kde je nižší riziko nějakého střetu, by byla rychlost snížena na 10 km/h.</p> <p>Omezením vodních skútrů (zákaz plavby v celé délce sledovaného úseku) by mělo posílit bezpečnost na vodní ploše, protože svou dosahovanou rychlostí představují vysoké riziko střetu s druhým plavidlem nebo plavcem. Viz smrtelná nehoda vodního skútru s pramicí z roku 2016. Další nepříjemností jsou poměrně velké vlny, které svou jízdou vytvářejí a nepříznivě působí nejen na turisty u břehu.</p>
300 %	<ul style="list-style-type: none"> • Zákaz plavby motorových plavidel
1158 plavidel	<p>Navýšení o 200 % by představovalo neúnosné zatížení vodní plochy s kritickým rizikem střetu plavidel. Jako regulační opatření by bylo navrženo omezení provozu motorových plavidel v celém úseku Trhovky - Podskalí, a to v období největší sezónnosti. Jedná se především o víkendy v letních měsících červenec – srpen.</p>
<p>Výše uvedená bezpečnostní opatření se vztahují především na návštěvnický atraktivní oblast poblíž vodní přehrady, kde je frekvence vodní plavby nejvytíženější. Dalším možným řešením, by bylo motivovat návštěvníky k plavbě na horní tok Vltavy v návaznosti na nižší hustotu plavidel. V těchto místech by se nemusely například snižovat rychlosti motorových plavidel nebo zakazovat plavby motorových skútrů v synergii s menší návštěvností.</p>	

Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

Následující tabulka poukazuje na plavební nehody, ke kterým došlo za posledních sedmnáct let na vodní přehradě Orlík.

Tabulka 8. Plavební nehody, ke kterým došlo v letech 2000 až 2016

Plavební nehody, ke kterým došlo v letech 2000 až 2016 na přehradě Orlík																	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nehoda samotného malého plavidla	1							1		1					1		
Vzájemná kolize malých plavidel	1			1			1	1						2			1
Kolize malého plavidla s velkým plavidlem	1																
Porušení pravidel plavby	2						1			1							1
Nautická chyba								1						2			
Nepozornost	1														1		
Zanedbání dohledu- nezjištěný pachatel				1				1									
Pouze materiální škoda	2			1			1	2		1				2	1		
Smrtelný úraz	1																1

Zdroj: Státní plavební správa, 2017

Z tabulky je vidět, že vodní plavba je jednou z nejbezpečnějších druhů dopravy. Ke střetu plavidel dochází zřídka a nejčastěji se jedná pouze o materiální škody. Za posledních sedmnáct let došlo ke dvěma smrtelným úrazům, z čehož jeden byl minulý rok, kdy došlo ke střetu vodního skútru s pramicí. Na základě těchto údajů se dá říci, že je vodní doprava ve srovnání s jinými druhy dopravy naprosto bezpečná, protože počet nehod a jejich důvody a škody jsou zanedbatelné.

6.1.2. Infrastrukturní modelování zátěžového stavu

Tabulka 9: Návrhy infrastrukturních opatření

Zatížení	Potřebná infrastruktura
100 %	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura nevyžaduje žádná zásadní opatření
386 plavidel 1 390 návštěvníků	<p><i>Při současném stavu zatížení (z měření v roce 2017) by infrastruktura vyžadovala dodatečné úpravy například v podobě odpadového hospodářství, ale nejvyšší zatížení krajiny trvá pouze dva měsíce z celého roku, a proto je tento stav na hranici únosnosti jak pro krajinu, tak pro stávající infrastrukturu.</i></p>

Jak již vyplynulo i z výsledků provedeného šetření, oblast nedisponuje dostatečnou kapacitou a obsluhou odpadového hospodářství. Na základě budování infrastruktury by bylo potřeba rozšířit množství odpadkových košů především na plážích v kempech i v místech, které jsou většinou přístupné pouze z vodní hladiny. Toto rozmístění by záviselo na velikosti využívané plochy a možném přístupu.

Obrázek 6: Vytipovaná oblast pro rozmístění odpadkových košů



Zdroj: Vlastní fotografie, 2017

Obrázek zachycuje lokalitu pláže v kempu, kde se nevyskytuje žádný odpadkový koš nebo podobné zařízení, kam by mohli návštěvníci uklidit své odpadky.

150 %	<ul style="list-style-type: none"> • Vybudování ohnišť, sociálních zařízení a úpravy krajiny pro další možnosti rekreace
579 plavidel 2 084 návštěvníků	<p><i>Tento krok by vedl k infrastrukturní výstavbě i mimo rekreační zařízení (Trhovky, Velký Bor, Podskali) v oblastech pláží, kde dochází k větší koncentraci účastníků CR. Smyslem by bylo poskytnout účastníkům CR místo, které nabízí větší soukromí. Dalším účelem je ochrana životního prostředí v důsledku eliminace negativních dopadů způsobených cestovním ruchem.</i></p>

Jednalo by se o úpravu krajiny pro větší zázemí (instalace mobilních WC a pokud možno přívod užitkové vody například podzemním vrtem...). Nejen na plážích kempů, ale i v osamocených oblastech jsou patrné stopy po ohništích a jiném nepořádku. Návrhem by bylo, aby v těchto místech byla vytvořena nová přírodní ohniště. Zároveň by většina vytipovaných míst vyžadovala úpravu terénu v podobě odstranění kamenů na plážích a vybudování kotvišť pro lodě, které do těchto míst připlují.

Obrázek 7: Oblast pro úpravu krajiny



Zdroj: Vlastní fotografie, 2018

Kotvištěm je myšleno několik kůlů na břehu pláže, ke kterým by bylo možné plavidla uvázat a tím by docházelo i k eliminaci škod na jednotlivých plavidlech. Jednalo by se o oblasti, kde je nemožné se dostat jiným dopravním prostředkem než plavidlem. Praktickým účelem je zamezení kotvení lodí na plážích a zvýšení bezpečnosti všech účastníků, kteří se v daném místě nacházejí.

V rámci návštěvnického managementu by každé místo bylo vybaveno informační tabulí s pokyny chování a případnými sankcemi plynoucí z jejich porušení.

Obrázek 8: Vytipovaná oblast pro další úpravy



Zdroj: Vlastní fotografie, 2018

Fotografie opět poukazuje na samovolné rozdělávání ohně, které by bylo regulováno předem připravenými ohništi a informačními tabulemi.

V místech by mělo být zároveň instalováno mobilní sociální zařízení, aby návštěvníci neznečišťovali okolí těchto míst.

200 %

- Vybudování ubytovacích a stravovacích zařízení
- Vybudování nových a rozšíření stávajících kotvišť
- Vybudování parkovacích míst

772
plavidel
2 779
návštěvníků

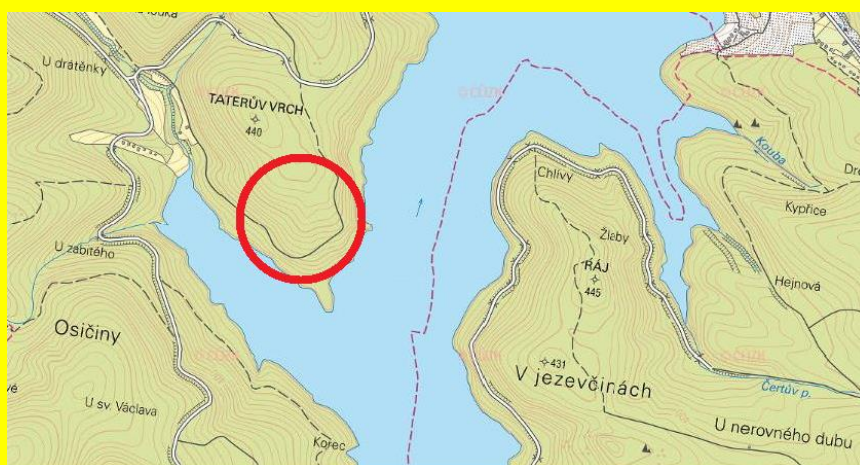
Podle stanovených požadavků by při modelaci 200 % byla potřeba navýšit kapacitu ubytovacích a stravovacích zařízení ve sledovaných oblastech.

Pro rekreační kapacity by bylo nutné vybudovat dodatečná a rozšířit stávající kotviště pro lodě za účelem nekotvení vodních plavidel na plážích a s tím související eliminaci bezpečnostních rizik mezi majiteli plavidel a plavci.

Rozšíření ubytovacích kapacit by se odrazilo ve výstavbě nových stravovacích a sociálních zařízení. Jednou z možností by mohla být

výstavba nového rekreačního resortu s přilehlými apartmány jako to má například hotel Orlík. Vhodnou lokalitou by byla Bukovanská zátoka, kde by bylo možné vybudovat i nová kotviště pro lodě. Dalším potenciálním místem pro budování kotviště je zátoka u hotelu U Jezera. Rozšíření kotvicí kapacity by připadalo v úvahu u sportovního kotviště Těchnice nedaleko oblasti Trhovek, dostatečným prostorem pro případné disponuje zátoka v oblasti Šturmovky a Vystrkov.

Obrázek 9: Oblast Bukovanské zátoky



Zdroj: Cuzk.cz, 2004 - 2018

Parkovací plochy by byly rozšířeny, případně vybudovány nové hlavně v rekreačních střediscích, kde se sdružuje velký počet návštěvníků, kteří většinou přijedou osobními automobily. Zejména se jedná o víkendové pobyty, kdy někteří rekreanti přijíždějí pouze krátkodobě. Parkovací plochy by bylo možné rozšířit nad samostatnými rekreačními zařízeními.

250 %	<ul style="list-style-type: none"> • Vybudování čerpacích stanic pro lodě • Vybudování zařízení pro spouštění plavidel na vodní hladinu
965 plavidel 3474 návštěvníků	<p>Zbudování centrální čerpací stanice na Orlíku pro vodní plavidla vychází z předpokladu pohodlí pro majitele vodních plavidel, aby nebyli nuceni „vozit“ s sebou vlastní pohonné hmoty a k předejití jejich manipulací ke znečištění vody a životního prostředí obecně. Podrobněji to definuje ustanovení zákona číslo 264/2001 Sb. o</p>

	<p>vodách a změně některých zákonů, které ustavuje povinnost manipulace s pohonnými a provozními látkami v přístavech. Proto by bylo třeba vybudovat toto zařízení v přístavu nebo v zátokách k tomu vhodných.</p> <p>V návaznosti s bezpečnostní modelací, je třeba vybudovat na určených místech zařízení pro bezpečné spouštění lodí na vodní hladinu. V okolí těchto zařízení by se následně zřídily čerpací stanice pro vodní plavidla.</p> <p>Na základě získaných poznatků, vodní přehrada nedisponuje příliš velkým počtem míst pro současné spuštění plavidel na vodní hladinu. Tato místa jsou navíc závislá na aktuálním množství vody na Orlíku. Vhodnou lokalitou pro tato nová zařízení by byl kemp Podskalí a zátoka poblíž hotelu U Jezera, kde se uvažuje o vybudování nového přístaviště.</p>
300 %	<ul style="list-style-type: none"> • Další výstavba by byla neúnosná
<p>1 158 plavidel</p> <p>4 169 návštěvníků</p>	<p>Takový počet účastníků CR by byl pro infrastrukturu vodní nádrže Orlík neúnosný z několika následujících důvodů:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Infrastrukturní výstavba je limitována členitostí vodní nádrže Orlík (infrastrukturní kapacita by byla neúnosná – nejde obestavět Orlík v celé své délce a šířce), 2. Došlo by ke ztrátě autenticity (génia loci) destinace – ke ztrátě primární nabídky CR, které představují přírodní zdroje, 3. CR by dodatečnou výstavbou dospěl ke zničení destinace – vodní nádrž Orlík by se pohybovala v poslední fázi životního cyklu destinace: úpadku <p>V takovém počtu by maximálně stačila únosná kapacita vodní hladiny.</p>
<p>Při větším zatížení 200 – 300 % by bylo vhodné motivovat návštěvníky k plavbě směrem na horní tok Vltavy, kde vyřízení vodní dopravy postupně klesá. Nachází se zde více přírodních pozoruhodností (jako například různé soutěsky, skalní výběžky) nebo mohou navštívit již výše zmíněné atraktivity jako je zámek Orlík, Žďákovský most, hrad Zvíkov a mnoho dalších atraktivit a</p>	

pozoruhodností. Návštěvníci by se tím pádem rozložili jak v čase, tak i v prostoru.

Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

6.1.3. Návrhová opatření z dotazníkového šetření

Vodní nádrž Orlík je považována za velice atraktivní oblast vzhledem k tomu, že Česká republika je vnitrozemský stát, který nedisponuje žádnými přímořskými oblastmi. Z toho vyplývá i velký zájem o tuto vodní plochu, která nabízí nespočetné možnosti rekreačního vyžití. Každoročně dochází k nárůstu počtu plavidel a rekreantů, kteří tuto oblast využívají.

Na základě dotazníkového šetření byly zjištěny určité nedostatky ve vybavenosti rekreačních zařízení, které brání rostoucí atraktivitě a celkovému turistickému potenciálu. Tyto nedostatky zobrazené v následující tabulce odpovídají i námi provedenému pozorování, které bylo provedeno jak v hlavní sezóně, tak i v zimním období.

Tabulka 10: Nedostatky rekreačních zařízení

Nedostatky	Řešení
Čistota	Více odpadkových košů, které by byly nově rozmístěny na plážích a podél chatek.
	Zastaralé, znečištěné a mnohdy zapáchající sociální zařízení by vyžadovala rekonstrukci a navýšení kapacity.
Atraktivita pro děti	V oblastech pláží chybí jakékoli dětské atraktivita například v podobě dětského brouzdaliště, které by mnohdy vyřešilo obtížnější vstup do vody. Nejen děti by jistě uvítaly nějaké skluzavky, vodní trampolíny apod.
Postrádaná infrastruktura	Návštěvníci především postrádali venkovní sprchy na plážích, převlékárny nebo možnost zapůjčení lehátek a slunečníků.
	Nerovnoměrný vstup do vody by mohlo na určitých místech vyřešit například pozvolné schodiště.

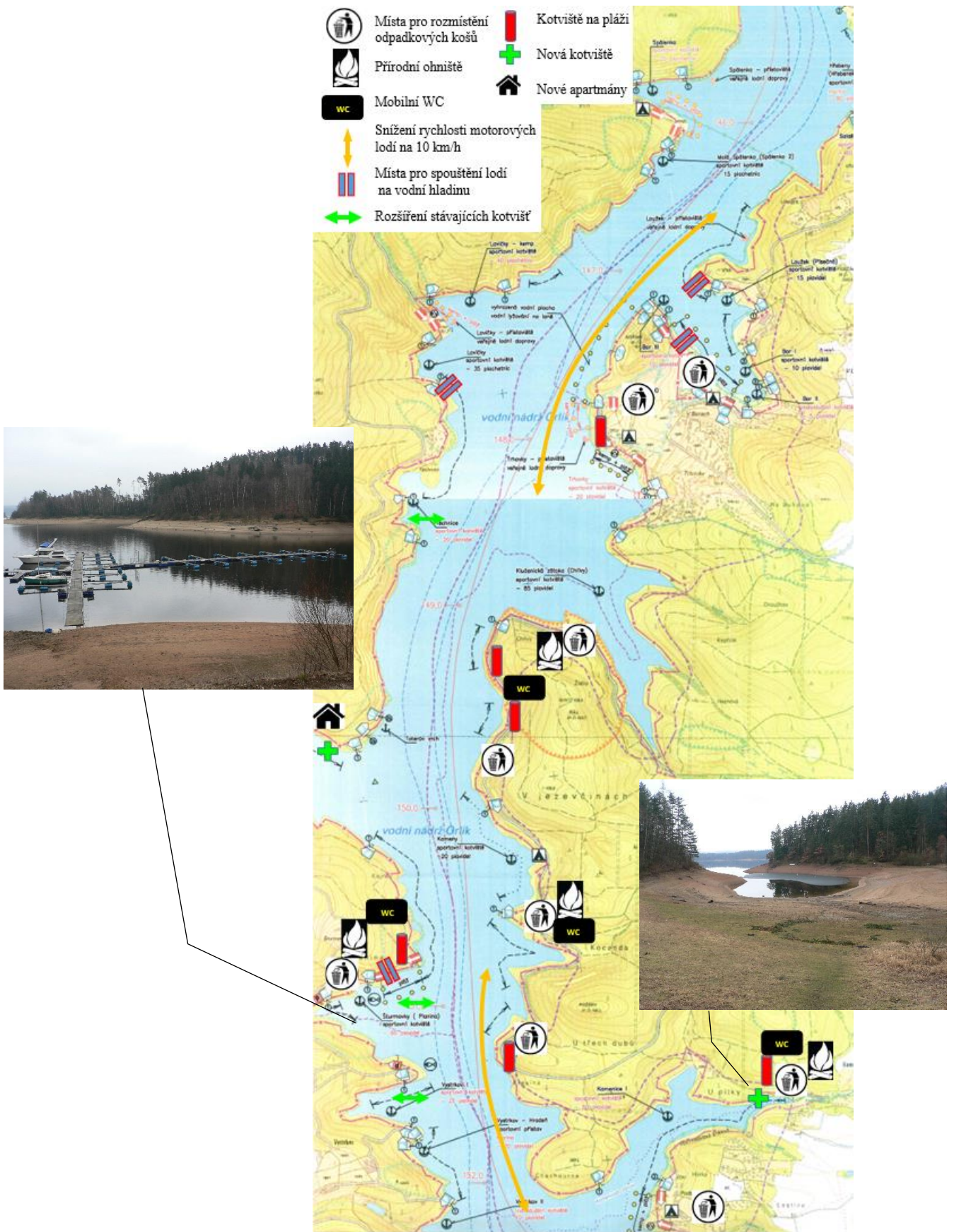
Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

Obrázek 11: Zátěžový stav 150 %



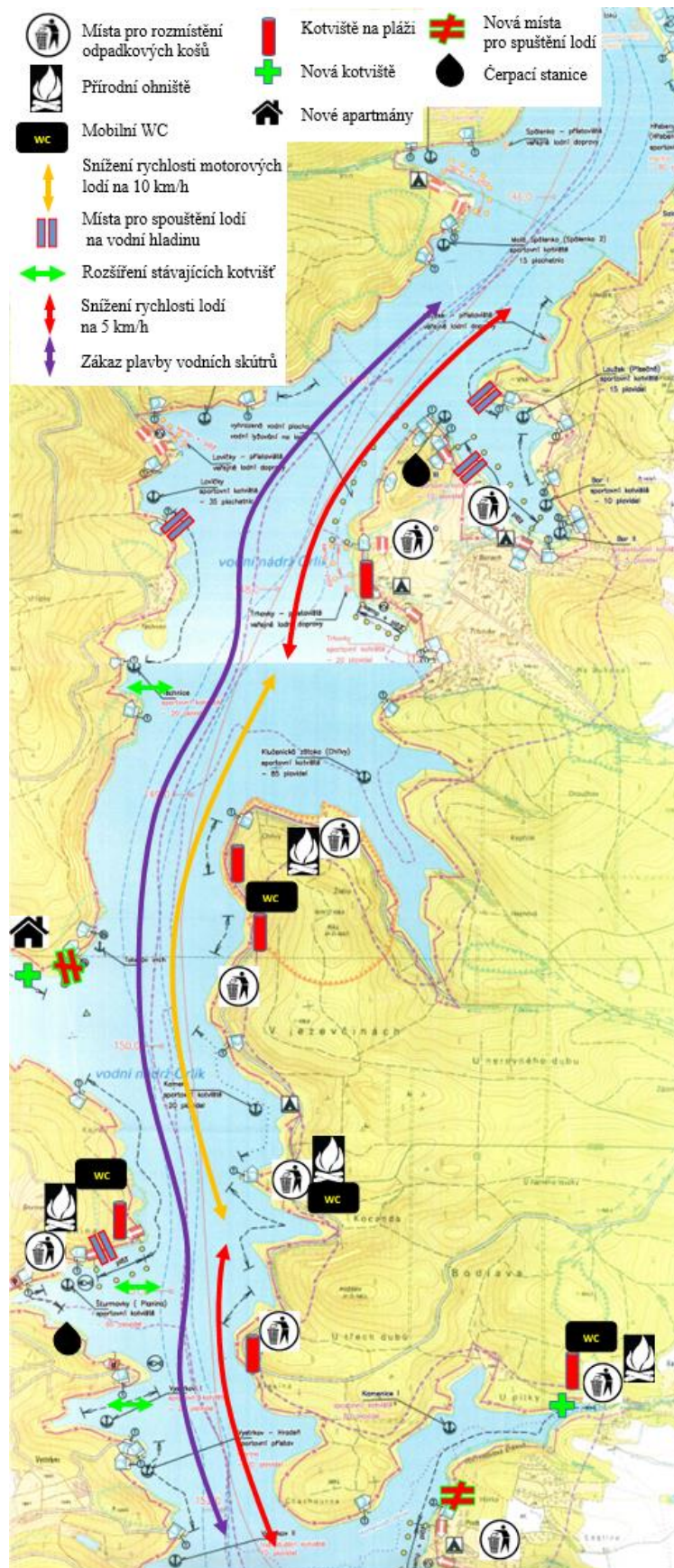
Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

Obrázek 12: Zátěžový stav 200 %



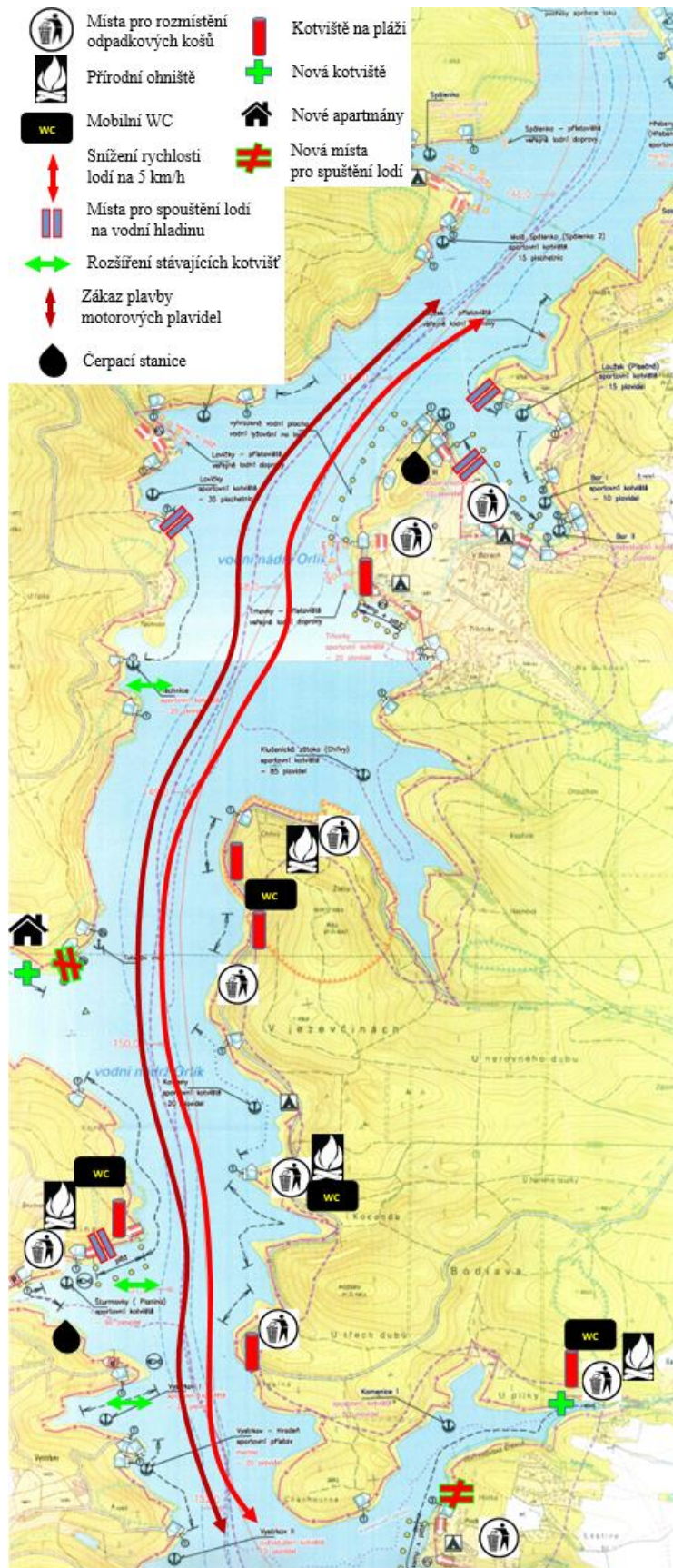
Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

Obrázek 13: Zátěžový stav 250 %



Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

Obrázek 14: Zátěžový stav 300 %



Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

7. Návrh opatření - kotviště

Na základě konzultací s povodím Vltavy a námi provedeného šetření je zřejmé, že trend vodní dopravy v posledních letech neustále narůstá. Lidé čím dál více využívají vnitrozemské vodní cesty ke své rekreaci, odpočinku nebo sportovním aktivitám. Mnozí využívají vodní prostředí k celoročnímu pobytu například na hausbótech apod. Na základě provedeného modelování zátěžových stavů byl vybrán systém opatření v podobě vybudování nového kotviště, které bude podrobněji rozpracováno včetně propočtů ekonomické návratnosti investic.

7.1. Umístění kotviště

Pro vybudování nového kotviště je důležité zvolit vhodnou oblast, kde je dobrá dopravní dostupnost jak pro rekreanty, doprovodné služby, tak i pro případné záchranné sbory. Ideálním místem je zátoka poblíž hotelu U Jezera, ke které je možné dojet po asfaltové silnici z obce Klučenice autem, na kole nebo pěšky. Kotviště by mělo být vybudováno na pozemku KN 1158/1 v katastrálním území Klučenice.

Obrázek 15: Pozemek KN 1158/1



Zdroj: Cuzk.cz, 2018

Vybraná lokalita má významné zázemí v podobě ubytovacích, stravovacích a sportovně rekreačních služeb. Přibližně 100 metrů od pláže se nachází hotel U Jezera, který nabízí

řadu venkovních sportovních atraktivit jako je plavecký bazén, dětský bazén s dětským hřištěm, multifunkční hřiště na volejbal, nohejbal, tenis a mnoho dalšího. Návštěvníci si zde mohou také zapůjčit cyklistická kola, koloběžky nebo šlapadla. Hotel poskytuje ubytování v několikálůžkových pokojích včetně apartmánů s výhledem na budoucí přístaviště. Za nepříznivého počasí mohou návštěvníci využít saunu, bar, kavárnu nebo relaxační centrum.

Výhodou tohoto místa je již vybudované zázemí z veškerého technického hlediska.

Zátoka disponuje travnatou a písčitou pláží s pozvolným klesáním do vody. Místo je vhodné pro rodiny s dětmi, manželské nebo partnerské páry.

7.2. Realizace mola

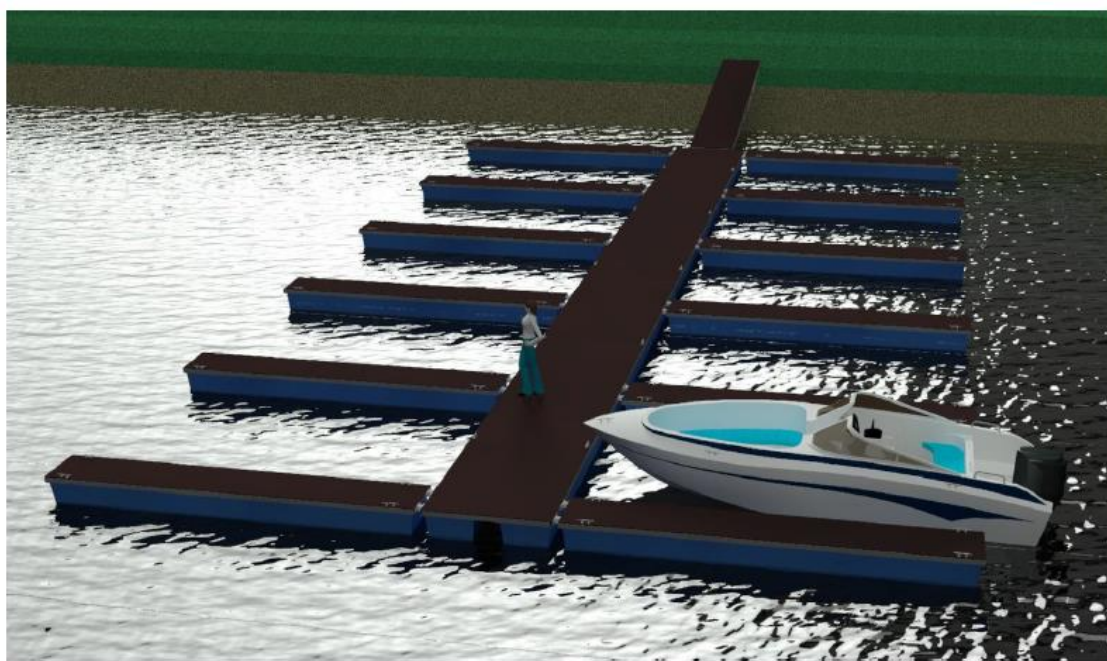
V zátoce by měla být realizována dvě plovoucí montovaná přístaviště s přístupovou lávkou o celkové délce přibližně 31 metrů určené k rekreačnímu využití a parkování malých plavidel. Každé přístaviště je sestaveno ze 4 bloků plovoucích pontonů a 12ti plovoucích boxů pro malá plavidla. Prostor mezi boxy je možné zvětšovat či zmenšovat. Konstrukční řešení pontonů je navrženo tak, že v případě navyšování kapacity lze přístaviště rozšířit přidáváním dalších těles pontonů a boxů. Mola musí být kotvená řetězy do břehu s protizávažím, protože proměnlivé rozpětí hladiny na Orlíku dosahuje až 24 metrů.

Tabulka 11: Rozměry a parametry plovoucího mola

Délka pontonu	24 m
Šířka pontonu	2 m
Délka plovoucího boxu	6 m
Šířka plovoucího boxu	0,85 m
Výška podlahy pontonu a boxu nad vodou	0,4 m
Délka lávky	7,5 m
Vyvazovací prvky pro plavidlo	58 ks
Max. obsaditelnost mola	55 osob
Max. obsaditelnost boxu	4 osoby

Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

Obrázek 16: Vizuální molo pro kotvení plavidel



Zdroj: james boat, 2018

Odhadovaná výrobní cena jednoho mola činí 750 000 Kč. V ceně jsou zahrnuty veškeré kotvící a vazačské komponenty pro lodě, lávka a žebřík do vody.

Před samotnou realizací mol musí povodí Vltavy vydat povolení se samotným umístěním kotvišť a jejich maximální kapacitou. Po následném vybudování platí provozovatel kotvícího zařízení „nájemné“ za každou ustájenou loď ve výši 3 000 Kč za rok.

K samotnému provozování kotviště je potřeba ještě zajistit přívod vody, elektřiny a vybudovat sociální zařízení. Přívod vody bude zajištěn v podobě podzemního vrtu, kdy celková investice zahrnující vrt s čerpadlem, čištěním, pravidelnými rozbory vody a přípojkou činí 300 000 Kč.

Přívod elektřiny by vyřešil fotovoltaický měnič s několika panely v hodnotě 300 000 Kč. Sociální zařízení bude řešeno pomocí mobilních WC toalet v hodnotě 200 000 Kč + 10 000 Kč za vyvážení odpadu během roku.

7.3. Výpočet návratnosti investice

Pro výpočet návratnosti investice je potřeba stanovit roční příjem z provozu kotviště. Ceny za ukotvení lodí na vodní přehradě se pohybují v přibližném rozmezí 17 000 – 20 000 Kč/lod' na jednu sezónu. Optimálně se bude vycházet z průměrné částky tohoto rozmezí (18 500 Kč/lod'), protože vybraná lokalita je považována za velmi

atraktivní. Při výpočtu není potřeba uvažovat o nepříznivých faktorech například v podobě počasí, protože stanovená částka je paušální. Následující tabulka zachycuje potřebné náklady s očekávaným ročním výnosem.

Tabulka 12: Investiční údaje

Investiční náklady	2 100 000 Kč
Kotviště	1 500 000 Kč
Elektřina	300 000 Kč
Voda	300 000 Kč
Provozní náklady	222 000 Kč
Roční odpisy	140 000 Kč
Údržba přístaviště	10 000 Kč
Platby povodí Vltavy	72 000 Kč
Čištění WC toalet	10 000 Kč
Výnosy	444 000 Kč
Příjmy z pronájmu kotvišť	444 000 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

Při investování je předpokládán časový horizont 15 let, protože se jedná o velkou investici. Odpisy představují určitou reprodukci ve sledovaném časovém období, kdy každý rok musí přístaviště vydělat 1/15 investiční hodnoty na pořízení nového zařízení.

Dobu návratnosti investice je možné spočítat pomocí vzorce diskontované doby návratnosti, který zohledňuje při svém výpočtu časovou hodnotu peněz. Zjednodušeně řečeno, za jak dlouho se z diskontovaných příjmů investice splatí kapitálové výdaje. (Hyršlová & Klečka, 2008)

Tabulka 13: Návratnost investice

Roky	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Peněžní toky z investice (tis. Kč)	-2 100	222	222	222	222	222	222	222	222	222	222	222	222	222	222	222
Σ CF (tis. Kč)	-2 100	-1 878	-1 656	-1 434	-1 212	-990	-768	-546	-324	-102	120	342	564	786	1 008	1 230
Diskontované peněžní toky z investice (tis. Kč); $i = 2,84\%$	-2 100	216	210	204	198	193	188	182	177	173	168	163	159	154	150	146
Σ CF diskontovaných (tis. Kč)	-2 100	-1 884	-1 674	-1 470	-1 272	-1 079	-891	-708	-531	-359	-191	-28	131	285	435	581

Zdroj: Vlastní zpracování, České Budějovice, 2018

$$PPd = 11 + \frac{28}{159} = 11,18 \text{ let} \quad (\text{II})$$

Podle diskontované doby návratnosti by se investice do výstavby nového kotviště s příslušnou infrastrukturou měla vrátit za 11,18 let a poté být zcela zisková. Následující příjmy by mohly být dále vloženy např. do rozšíření kotviště v návaznosti s rostoucí vodní dopravou.

Obrázek 17: Zátoka pro vybudování přístaviště



Zdroj: Vlastní fotografie, 2018

8. Závěr

Vodní nádrž Orlický náhon má z pohledu cestovního ruchu vhodné předpoklady pro další rozvoj. Jedná se o oblast s výbornou geografickou polohou, přírodními podmínkami a atraktivitami, které tvoří tuto destinaci výjimečnou.

Navzdory velkým investicím do splavnosti vodního toku neexistuje ucelená koncepce, jak s danou oblastí výhledově zacházet. Tím je myšlen každoroční nárůst návštěvníků, kteří sem přijíždějí ať už za odpočinkem, sportovními aktivitami nebo jinými činnostmi. V rámci vynaložených finančních prostředků do vodní cesty nebyla vybudovaná žádná doprovodná infrastruktura předpokládající jakýkoli zátěžový stav.

Práce se snaží nastavit systémy a určitá pravidla, které by měly být řešením z pohledu únosnosti a udržitelnosti cestovního ruchu na delší časový horizont. Snahou je zatraktivnit i místa mimo rekreační zařízení, kde se nenachází tolik návštěvníků, a přitom zde přírodní podmínky nabízejí mnohem více atraktivit. Tato opatření umožňují regulovat bezpečnost, rozmisťovat a motivovat rekreanty k další návštěvě vodní přehrady ve větším rozsahu, než byly sledované úseky. Povodí Vltavy zatím nemá žádný systém, jak regulovat frekvenci plavidel na vodní hladině a přilehlých březích. Námi provedená analýza se snaží nastavit okruh otázek, které by měly být řešením pro nějakou systematiku opatření. Výchozím bodem práce je určitý návrh metodiky, jak by mělo například povodí Vltavy řídit modelované navýšení plavidel.

Před zahájením práce byly stanoveny čtyři hypotézy, které byly následně potvrzeny prostřednictvím provedeného měření frekvence vodních plavidel a dotazníkového šetření mezi rekreanty. Výsledkem pozorování a měření plavidel byla navržena konkrétní opatření, která řeší situace nárůstu dopravy jak z bezpečnostního, tak i z udržitelného hlediska. Na základě dotazníkového šetření byly zjištěny určité nedostatky v oblasti čistoty jak odpadového hospodářství, tak i nedostatečného sociálního zařízení. Nejen děti v rekreačních střediscích postrádají jakoukoli infrastrukturu v oblasti pláží, ať už jsou to brouzdaliště, skluzavky do vody, venkovní sprchy nebo lepší přístup do vody. Vybavení pláží těmito prvky by jistě zvýšilo atraktivitu a návštěvnost dané destinace. Jedná se o doprovodnou infrastrukturu, která je velice důležitá a mohli by ji využívat návštěvníci všech věkových kategorií.

Posledním výstupem této práce bylo navržení nového přístaviště včetně potřebné infrastruktury v návaznosti na modelované situace. Nový přístav disponuje kapacitou pro

kotvení 24 lodí. Investiční náklady činí 2 100 000 Kč, náklady na provoz jedné sezóny jsou ve výši 222 000 Kč a celková návratnost investice zohledňující časovou hodnotu peněz se vrátí za 11,18 let.

Vybudováním dosud chybějící infrastruktury zajistí trvalou atraktivitu destinace nejen z pohledu samotných rekreatantů, ale i vodní dopravy obecně.

9. Summary

River dam Orlík has good premises for further development. Despite the fact of huge investment into navigability of river Vltava, a complex concept how to deal with destination Orlík in the future does not exist. In term of huge investments into navigability of river Vltava, it has not been built any infrastructure assuming any carrying capacity.

Thesis tries to set up systems and certain rules which should be a solution in term of carrying capacity and sustainability of tourism in the future. This precaution allows to regulate safety, dislocate and motivate tourists to another visitation of river dam Orlík in greater range than monitored part of river dam Orlík. Based on methodology proposal of this thesis, Povodí Vltavy, for instance, should follow this methodology proposal in terms of increase of water traffic.

As a result of watercrafts monitoring, precautions were proposed that solve issues in traffic increase in term of safety and sustainability. Last output of this thesis was a proposal of new landing place with necessary infrastructure assuming traffic increase. Building a missing infrastructure ensure permanent attractivity of river dam Orlík not only from the perspective of tourists, but also from water traffic perspective in general.

Key words: infrastructure, tourism, dam, traffic

10. Seznam literatury

Publikace

- Pásková, [M., & Zelenka], J. (2002). *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj.
- Palatková, M. (2006). *Marketingová strategie destinace cestovního ruchu: jak získat více příjmů z cestovního ruchu*. Praha: Grada.
- Kotler, P., & Armstrong, G. (2004). *Marketing*. Praha: Grada.
- Albrecht, J. N. (2017). *Visitor management in tourism destinations*. Boston, MA: CABI.
- Tetřevová, L. (2017). *Společenská odpovědnost firem společensky citlivých odvětví*. Praha: Grada Publishing.
- Kašparová, K., & Kunz, V. (2013). *Moderní přístupy ke společenské odpovědnosti firem a CSR reportování*. Praha: Grada.
- Moon, J. (2014). *Corporate social responsibility: a very short introduction*. Oxford: Oxford University Press.
- Navrátil, J. (2012). *Návštěvník jako rozvojový faktor navštíveného místa: aplikovaná geografie cestovního ruchu na příkladu vody v turistických regionech jižní Čechy a Šumava*. Praha: Alfa Nakladatelství.
- Oriška, J. (2011). *Služby v cestovním ruchu 2. část*. Banská Bystrica: DALI-BB.
- Hrala, V. (1995). *Geografie cestovního ruchu* (Dot. 1. vyd.). Praha: Vysoká škola ekonomická.
- Beránek, J. (2013). *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: Mag Consulting.
- Hrala, V. (2002). *Geografie cestovního ruchu* (4. upr. vyd.). Praha: Idea servis.
- Indrová, J. (2004). *Cestovní ruch I*. Praha: Oeconomica.
- Hesková, M. a kol. (2006). *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. Praha: Fortuna.
- Foret, M., & Foretová, V. (2001). *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada.
- Hladká, J. (1997). *Technika cestovního ruchu*. Praha: Grada.
- Királ'ová, A. (2003). *Marketing: destinace cestovního ruchu*. Praha: Ekopress.
- Oriška, J. (2010). *Služby v cestovním ruchu*. V Praze: Idea servis.

- Horner, S., & Swarbrooke, J. (2003). *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času: aplikovaný marketing služeb*. Praha: Grada.
- Brinke, J. (1999). *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum.
- Zurynek, J., Zelený, L., & Mervart, M. (2008). *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI.
- Novacká, I. (2010). *Cestovní ruch, technika služieb, delegát a sprievodca*. Bratislava: Ekonóm.
- Harasimová, S. (2012). *Marketing ve veřejné správě*. Opava, OPTIS.
- Škodová-Parmová, D. (2004). *Řízení služeb: přednášky*. V Českých Budějovicích: Jihočeská univerzita, Zemědělská fakulta.
- Hyršlová, J., & Klečka, J. (2008). *Ekonomika podniku*. Praha: Vysoká škola ekonomie a managementu.
- Škapa, P. (2008). *Základy dopravy*. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita.
- Ehm, J., Jelínek, J. & Wagner, J. (1972). *Československé hrady a zámky*. Praha: Obris.
- Jakubíková, D. (2012). *Marketing v cestovním ruchu: jak uspět v domácí i světové konkurenci (2., aktualiz. a rozš. vyd)*. Praha: Grada.
- Novák, I. (2007). *Vltava - vodácký průvodce*. Zádveřice: SHOCart.
- Maier, K. a kol. (2012). *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada.
- Janda, M. (2011). *Plavba rekreační lodí*. Praha: nakladatelství T.
- Palatková, M., Zichová, J. (2011). *Ekonomika turismu*. Praha: Grada.

Internetové zdroje

- Ministerstvo životního prostředí. (2008 – 2018). *Udržitelný rozvoj*. Retrieved from: <https://www.mzp.cz/cz/udrzitelny_rozvoj>.
- Český ekologický ústav. (2018). *Návrh strategie udržitelného rozvoje České republiky*. Retrieved from: <<http://sustainable.cz/ceusurhlavni.htm>>.
- CzechTourism. (2008 – 2018). *Udržitelný cestovní ruch*. Retrieved from: <<http://www.eden-czechtourism.cz/udrzitelny-cestovni-ruch/>>.

- Management Mania. (2012), *Společenská odpovědnost firem*. Retrieved from: <<https://managementmania.com/cs/tema-mesice-cervna-spolecenska-odpovednost-firem>>.
- CzechTourism. (2018). *Žďákovský most – největší jednoobloukový most Česka*. Retrieved from: <<http://www.kudyznudy.cz/aktivity-a-akce/aktivity/zdakovsky-most-nejvetsi-jednoobloukovy-most-cesk.aspx#>>.
- AION CS, s.r.o. (2010 – 2018). *292/2017 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů*. Retrieved from: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2017-292>>
- AION CS, s.r.o. (2010 - 2018). *17/1992 Sb. Zákon o životním prostředí*. Retrieved from: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-17>>.
- Povodí Vltavy. (2013). *Vltavská vodní cesta*. Retrieved from: <<http://www.pvl.cz/vodohospodarske-informace/vodni-dila/vltavska-vodni-cesta/vodni-dilo-orlik>>.
- Region-tour.cz, s.r.o. (2012). *Turistická trasa Orlík – Zvíkovské podhradí: Zámek Orlík nad Vltavou*. Retrieved from: <<http://zamekorlik.info/naucna-stezka-orlik-zvikovske-podhradi/>>.
- Region-tour.cz, s.r.o. (2012). *Okolo Orlické přehrady I. – Zámek Orlík nad Vltavou: Zámek Orlík nad Vltavou*. Retrieved from: <<http://zamekorlik.info/cyklotrasa-okolo-orlicke-prehrady-i/>>.
- Region-tour.cz, s.r.o. (2012). *Okolo Orlické přehrady II. – Zámek Orlík nad Vltavou: Zámek Orlík nad Vltavou*. Retrieved from: <<http://zamekorlik.info/cyklotrasa-okolo-orlicke-prehrady-ii/>>.
- Seznam.cz, a.s. (2018). *Vodní nádrž Orlík*. Retrieved from: <<https://mapy.cz/zakladni?x=14.1725832&y=49.5358839&z=11&source=base&id=27221&q=vodn%C3%AD%20n%C3%A1dr%C5%BE%20orl%C3%ADk>>
- Státní plavební správa. (2017). *Státní plavební správa – Plavební nehody, na kterých měla účast malá plavidla*. Retrieved from: <<http://plavebniurad.cz/nehody2/grafy2.php?tabulka=11>>.

- Cuzk.cz. (2004 – 2018). *Pozemek KN 1158/1*. Retrieved from:
<<http://sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=2EDA9E08&MarQParam0=1912751211&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>>.

11. Seznam obrázků, grafů a tabulek

11.1. Seznam obrázků

Obrázek 1: Vodní nádrž Orlík	31
Obrázek 2: Zámek Orlík nad Vltavou.....	33
Obrázek 3: Hrad Zvíkov	34
Obrázek 4: Kemp Podskalí	38
Obrázek 5: Kemp Trhovky	40
Obrázek 6: Vytipovaná oblast pro rozmístění odpadkových košů	65
Obrázek 7: Oblast pro úpravu krajiny.....	66
Obrázek 8: Vytipovaná oblast pro další úpravy.....	67
Obrázek 9: Oblast Bukovanské zátoky	68
Obrázek 10: Zátěžový stav 100 %	71
Obrázek 11: Zátěžový stav 150 %	72
Obrázek 12: Zátěžový stav 200 %	73
Obrázek 13: Zátěžový stav 250 %	74
Obrázek 14: Zátěžový stav 300 %	75
Obrázek 15: Pozemek KN 1158/1	76
Obrázek 16: Vizuální molo pro kotvení plavidel.....	78
Obrázek 17: Zátoka pro vybudování přístaviště	80

11.2. Seznam tabulek

Tabulka 1: Hodnocení služeb	41
Tabulka 2: Směr a pohyb lodí za sledované období	44
Tabulka 3: Přehled využitých lodí	46
Tabulka 4: Odhadovaný počet návštěvníků.....	58
Tabulka 5: Rozložení návštěvníků.....	59
Tabulka 6: Rozložení lodí.....	59

Tabulka 7. Návrhy bezpečnostních opatření.....	61
Tabulka 8. Plavební nehody, ke kterým došlo v letech 2000 až 2016.....	64
Tabulka 9: Návrhy infrastrukturních opatření	64
Tabulka 10: Nedostatky rekreačních zařízení.....	70
Tabulka 11: Rozměry a parametry plovoucího mola.....	77
Tabulka 12: Investiční údaje.....	79
Tabulka 13: Návrh návratnosti investice	79

11.3. Seznam grafů

Graf 1: Pohyb lodí za sledované období červen - září/říjen	43
Graf 2: Směry plaveb a jejich vytížení	44
Graf 3: Vytíženost směrů.....	45
Graf 4: Využití vodních dopravních prostředků	45
Graf 5: Pohyb vodních dopravních prostředků na marině.....	46
Graf 6: Pohyb lodí na marině Šturmovky.....	47
Graf 7: Pohyb lodí za sledované období červen - září/říjen ve směru Podskalí -> Trhovky.....	48
Graf 8: Pohyb lodí během dne ve směru Podskalí -> Trhovky	48
Graf 9: Věková kategorie.....	49
Graf 10: Délka návštěvy	50
Graf 11: Motiv návštěvy	50
Graf 12: S kým většinou cestujete?	51
Graf 13: Využívané služby	52
Graf 14: Důvod návštěvy příslušného rekreačního zařízení.....	52
Graf 15: Spokojenost návštěvníků s vybavením rekreačního zařízení.....	53
Graf 16: Spokojenost návštěvníků rekreačních zařízení.....	54
Graf 17: Nespokojenost návštěvníků rekreačních zařízení.....	54

Graf 18: Postrádající vybavení	55
Graf 19: Kvalita vody na Orlické přehradě	56
Graf 20: Modelování zátěžového stavu lodí	60

11.4. Seznam příloh

Příloha 1: Dotazník	91
---------------------------	----

12. Přílohy

Příloha 1: Dotazník

Spokojenost účastníků cestovního ruchu se službami v rekreačních zařízeních vodní nádrže Orlík

Dobrý den,
jmenuji se Lukáš Dolejší. Jsem studentem navazujícího inženýrského studia oboru Obchodní podnikání na Jihočeské univerzitě v Českých Budějovicích. Závěrečnou kvalifikační práci zpracovávám na téma "Rekreační potenciál vodní nádrže Orlík pro vodní plavbu." V diplomové práci se mimo jiné zaměřuji na hodnocení vybavenosti rekreačních středisek pro účastníky cestovního ruchu.

Šetření je důvěrné, anonymní a bude použito pouze pro účely diplomové práce. Výsledky šetření nebudou poskytnuty třetím osobám. V případě otázek a dalších informací mě můžete kontaktovat na dolejl04@ef.jcu.cz. Vyplnění dotazníku zabere přibližně 5 minut. Děkuji za Váš čas a odpovědi.

1. Pohlaví
 - Muž
 - Žena
2. Jaká je Vaše věková kategorie?
 - 15-20
 - 21-30
 - 31-40
 - 41-50
 - 51 a více
3. Kolik dní zde strávíte při Vaší návštěvě?
 - 1 den
 - 2 - 3 dny
 - 4 a více dní
4. Jaká je Vaše motivace k návštěvě vodní nádrže Orlík? (lze zaškrtnout více možností)
 - Rekreace
 - Vodní plavba
 - Turistika
 - Kulturní atraktivita
 - Jiná...
5. S kým na vodní nádrž Orlík většinou cestujete? (lze zaškrtnout více možností)
 - Sám
 - S rodinou a dětmi
 - S manželkou/manželem
 - S přítelem/přítelkyní
 - S kamarády
 - S domácím mazlíčkem

6. Využíváte při návštěvě vodní nádrže Orlík služeb rekreačních středisek?

- Ano
- Ne (přejděte k poslední otázce: kvalita vody Orlíku)

7. Jaké služby využíváte? (lze zaškrtnout více možností)

- Ubytovací služby
- Stravovací služby
- Sociální zařízení
- Volnočasové aktivity (dětská hřiště, diskotéky, pout' atd.)
- Sportoviště
- Infrastruktura pro vodní plavbu
- Jiné...

8. Z jakého důvodu jste si zvolil/a právě toto rekreační zařízení? (lze zaškrtnout více možností)

- Ubytování
- Stravování (rozmanitost a kvalita jídel, obsluha, ceny jídel)
- Vybavenost pro účastníky vodní plavby (kotviště lodí atd.)
- Vybavenost volnočasovými zařízeními (sportoviště, dětská hřiště atd.)
- Prostředí kempu (pláže, zeleň, čistota atd.)
- Dopravní dostupnost
- Poloha kempu
- Jiný...

9. Jste spokojen/a s vybavením rekreačního zařízení?

- Ano
- Ne

10. Do jaké míry jste spokojen/a s vybavením rekreačního zařízení?

Známkování jako ve škole

Velmi spokojen/a 1 2 3 4 5 Velmi nespokojen/a

11. S čím jste nejvíce spokojen/a?

12. S čím jste nespokojen/a?

13. Jaké vybavení nebo službu byste v rekreačním středisku uvítal/a?

14. Jak vnímáte kvalitu vody Orlíku?

Subjektivní názor respondenta. Stupnice odpovídá metodologii měření kvality povrchových vod dle přílohy č. 6 vyhlášky č. 238/2011 Ministerstva zdravotnictví ze dne 10. srpna 2011.

Vhodná ke koupání 1 2 3 4 5 Nebezpečná ke koupání