

Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu a jazyků

Diplomová práce

Rekreační potenciál vodní nádrže Orlík pro vodní plavbu

Oblast výzkumu – Podskalí

Vypracovala: Bc. Tereza Dušková

Vedoucí práce: Ing. arch. Martin Jirovský, Ph.D., MBA

České Budějovice 2022

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Tereza DUŠKOVÁ**
Osobní číslo: **E19228**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání**
Téma práce: **Rekreační potenciál vodní nádrže Orlík pro vodní plavbu**
Zadávající katedra: **Katedra obchodu a cestovního ruchu**

Zásady pro vypracování

Cíl práce:

Cílem práce je zjistit aktuální vytíženost dosavadního stavu z hlediska vodních sportů (zejména plavby), stanovit nové limity a možnosti nabídky pro kapacitní využití v budoucnu. Sledovaná časová perioda: letní sezóna

Metodický postup:

1. Analýza současného stavu (měření v terénu, obsazenost, sezónnost)
2. Stanovení problémových okruhů (kolizní časy a úzká místa, problémy vlivu poklesu hladiny, vliv znečištění, vlivy ostatní.)
3. Popis reálného stavu využití vs. Limity Plánu Povodí Vltavy
4. Návrh korekci stavu využití Plánu Povodí Vltavy

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. Přílohy.

Rozsah řešeného území Žďákovský most- přehrada

Plán využití nádrže, stav a návrh korekci

Rozsah pracovní zprávy: **60 – 80 stran**

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

HARASIMOVÁ SOŇA, Marketing ve veřejné správě, OPTIS, ISBN 978-80-85819-74-8

JAKUBÍKOVÁ DAGMAR, Strategický marketing, GRADA, ISBN 978-80-247-2690-8

KAŠPAROVÁ, L., PŮČEK, M. a kol. Kohezní politika: Osídlení v České republice. Partnerství měst a venkova. Brno. Ústav územního rozvoje a Praha. Ministerstvo pro místní rozvoj, 2009, ISBN 978-809-0392-878.

KOTLER, Inovativní marketing, GRADA, ISBN 80-247-0921-x

MAIER, K. a kol. Udržitelný rozvoj území. Grada, 2012, ISBN 978-80-247-4198-7.

Obec ? orgán územního plánování. Brno. Ústav územního rozvoje a Praha. Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002.

PALATKOVÁ, M., ZICHOVÁ, J. Ekonomika turismu. Grada, 2011, ISBN 978-80-247-3748-5.

SVAZ MĚST a OBCÍ ČR, Příručka pro člena zastupitelstva obce, MMR, ISBN 80-978-80-239-8318-0

MILOŠ J, Plavba rekreační lodí, 2011, ISBN: 978-80-86243-34-4

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

Datum zadání diplomové práce: 31. ledna 2020

Termín odevzdání diplomové práce: 17. dubna 2021



doc. Dr. Ing. Dagmar Škodová Parmová
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 10 370 01 České Budějovice



Ing. Roman Švec, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 24. března 2020

Prohlášení

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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to – v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou – 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. 111/19987 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 14. 4. 2022

.....

Bc. Tereza Dušková

Poděkování

Touto cestou bych ráda poděkovala vedoucímu diplomové práce panu Ing. arch. Martinovi Jirovskému, Ph.D., MBA za jeho čas, cenné rady, metodické vedení práce, odbornou pomoc, trpělivost a připomínky k diplomové práci, které přispěly a napomohly ke zpracování kvalifikační práce. Dále bych ráda poděkovala všem respondentům, kteří vážili svůj čas a ochotu s vyplněním dotazníků a v neposlední řadě děkuji svému nejbližšímu okolí, své rodině a příteli, protože mi byli neskutečnou oporou.

Obsah

1. Úvod	1
2. Literární rešerše	2
2.1. Cestovní ruch	2
2.1.1. Členění cestovního ruchu	3
2.1.2. Základní služby cestovního ruchu	5
2.1.3. Ubytovací služby	6
2.1.4. Stravovací služby	6
2.1.5. Dopravní služby	7
2.1.6. Informační služby	7
2.1.7. Účastníci cestovního ruchu	8
2.2. Destinace cestovního ruchu	10
2.2.1. Management destinace	11
2.2.2. Marketing destinace	13
2.3. Doprava	16
2.2.1. Vodní doprava	16
2.2.2. Vodní plavba	17
2.2.3. Předpisy provozu vodních cest	18
2.3. Udržitelný rozvoj a životní prostředí	19
2.3.1. Pozitivní a negativní dopady cestovního ruchu	19
2.3.2. Trvale udržitelný cestovní ruch	20
3. Cíle a metody	22
3.1. Cíl práce	22
3.2. Hypotézy	22
3.3. Metodika	22
4. Situační analýza	24
4.1. Vodní nádrž Orlík	24
4.1.1. Extrémně dlouhé vzdutí & dlouhá plavební cesta	25
4.1.2. Kulturní památky	29
4.1.3. Dynamika změny hladiny	30
4.2. Mystery shopping	32
4.2.1. Představení rekreačních středisek	32
4.2.2. Vyhodnocení mystery shoppingu	35
4.3. Analýza vodní plavby za sledované období	39

4.3.1. Specifika měření vodní plavby & časový průběh	41
4.3.2. Plavidla.....	41
4.3.3. Směry plaveb.....	42
4.3.6. Zhodnocení vodní plavby.....	46
4.3.5. Spokojenost účastníků vodní plavby.....	47
4.3.6. Zhodnocení spokojenosti účastníků vodní plavby	55
4.4. Vyhodnocení primárního průzkumu	55
4.4.1. Spokojenost návštěvníků rekreačních zařízení	56
4.4.2. Zhodnocení spokojenosti návštěvníků rekreačních zařízení	63
4.4.2. Vyhodnocení hypotéz.....	64
5. Návrhy a opatření	66
5.1. Bezpečnostní opatření	66
5.2. Infrastrukturní opatření	67
5.3. Návrhová opatření z dotazníkového šetření	69
6. Návrh produktu	71
6.1. Umístění plovoucího kotviště.....	71
6.2. Investiční záměr	72
6.3. Diskontovaná doba návratnosti investice	74
6. Závěr.....	77
7. Summary	79
8. Seznam literatury.....	80
9. Seznam obrázků, tabulek a grafů	
Seznam obrázků	
Seznam tabulek	
Seznam grafů	
10. Přílohy	

1. Úvod

Cestovní ruch je v dnešní době neodmyslitelnou součástí každého z nás, jelikož všichni potřebujeme naplnit své potřeby a využít rekreační cestovní ruch k regeneraci fyzických a psychických sil. Využívání aktivní rekreace je často spojeno s příjemnou volnočasovou aktivitou v podání vodní turistiky, pobytem v přírodě, anebo s propojením čím dál atraktivnějšího a vyhledávanějšího kempování. V závislosti na expanzi životní úrovně a neustálém rozvoji nových technologií a umělé inteligence se souběžně rozšiřují i netradiční formy cestovního ruchu. Za nekonvenční formu je možno označit rekreační plavbu, jež se poslední dobou stává velice oblíbenou a vyhledávanou činností. Vodní toky a jejich významné vodní cesty jsou využívány k účelům vodní plavby. Samotná plavba může tvořit objemnou součást sektoru služeb. Souběžně může realizovat základní podmínku realizace cestovního ruchu a naplnit tak rekreační potenciál vodní nádrže Orlík, právě tím se tato diplomová práce zabývá. Orlické jezero je svou rozlohou největším vodním dílem v České republice. Mezi dominanty jednoznačně patří extrémně dlouhé vzdutí, které mapuje fádni potenciál vodní nádrže. Unikátnost tkví v členitosti terénu s pestrými mozaikami skal a tyto přírodní podmínky jsou doplněny pestrostí výběru rekreačních zařízení a nabízí i možnost návštěv kulturních památek.

Diplomová práce se zabývá kapacitním potenciálem rekreační plavby v atraktivním úseku Podskalí v jeho přilehlých oblastech. Cílem práce je provést situační analýzu ke zmapování současného stavu zatížení vodních plavidel, zanalyzovat spokojenost účastníků vodní plavby a přihlídnout k dosavadní infrastruktuře, zdali je dostačující, či nikoli. Průzkum probíhal na základě měření frekvence vodní plavby v letní sezoně 2021, přičemž byly soustavně zaznamenávány jednotlivé druhy a směry vodních plavidel. Výzkum dále pokračoval mystery shoppingem ve vybraných rekreačních střediscích, dále byl podpořen dotazníkovým šetřením ve sledovaném úseku, a to rovnou ve dvou vyhotoveních. Jedno šetření bylo cíleno přímo na účastníky vodní plavby a druhé šetření bylo zaměřeno na návštěvníky rekreačních zařízení.

V úvodní části je zkoumaná problematika definována potřebnými pojmy na bázi literární rešerše a v dalších částech je již zkoumaná oblast analyzována. Účelem práce je snaha najít systém pravidel a opatření pro dlouhodobý rozvoj rekreační plavby.

2. Literární rešerše

Cílem literární rešerše je zaměření na východiska řešení rekreačního potenciálu pro vodní plavbu, která jsou zpracována na základě studia a hloubkové rešerše dostupných informačních zdrojů. Nejprve se práce zabývá obecnou charakteristikou cestovního ruchu, následně jeho samotnými službami. Posléze je pozornost věnována destinaci cestovního ruchu, rovněž i pojmům jako destinační management a marketing destinace. Dále se práce soustředí na vodní doprava, jež je klíčová pro vodní plavbu, a v neposlední řadě je věnována pozornost trvale udržitelnému rozvoji a životnímu prostředí.

2.1. Cestovní ruch

Cestovní ruch utváří prostředí k naplnění rekreačního potenciálu, potenciálu tvořícího základní kámen této diplomové práce. Samotný cestovní ruch má dopad nejen na přírodní prostředí v dané destinaci, ale také na účastníky cestovního ruchu.

Cestovní ruch a s ním spojené cestování se pyšní již dlouhodobou historií, v podstatě existuje již od dob zrodu naší civilizace. Mezi prvotní pobídky k cestování můžeme řadit zajišťování potravy či samotný obchod. Následně se pobídky rozšířily o různé objevitelské cesty, cesty spojené s vědeckým poznáním, vzděláváním a v neposlední řadě i s náboženstvím.

Prvotním předpokladem k uskutečnění samotného cestovního ruchu je svoboda a chuť člověka cestovat. Dle Jakubíkové (2012) můžeme mezi první cestovatele zařadit *poutníky* vyznačující se touhou po dobrodružství, dlouhé cestě (pouti), poznávání přírody a čerpání nových zážitků. Posléze bylo cestování spojováno s výsadou vyšších vrstev šlechty, které na společné cestě provázeli studenti a učni.

Jako další cestovatele můžeme označit starověké civilizace, mezi něž řadíme například Egypťany, Peršany nebo Sumery. S rozvojem cestování je úzce spjat rozmach obchodních, objevitelských a kolonizačních cest převážně do zámořských zemí. Zde je na místě zmínit jméno známého cestovatele a kupce z přelomu 13. a 14. století, tím je slavný Marco Polo. Za doby tohoto proslulého objevitele vzniklo mnoho důležitých cestopisů a významných map zkoumajících tehdejší svět.

Původ cestovního ruchu je datován do 18. až 19. století, kdy došlo k průmyslové revoluci a k rozvoji dopravy. Průkopníkem cestovního ruchu podílejícím se na položení základních kamenů cestovního ruchu v moderním pojetí, se stal proslulý Thomas Cook. Zároveň byl průkopníkem v prvních organizovaných cestách. Zářný Thomas založil první

cestovní kanceláře, odstartoval rezervace míst v dopravě a ubytovacích zařízeních a sepisoval obsáhlé průvodce (Beránek, 2016).

Pro samotné vymezení pojmu „cestovní ruch“ existuje řada definic, a to především v návaznosti na období samotného vývoje. Mezi jednu z prvních definic můžeme zařadit definici od švýcarských vědců, v doslovném znění: „*Cestovní ruch je soubor vztahů a jevů, které vyplývají z pobytu na cizím místě, přičemž cílem pobytu není trvalé usídlení nebo výkon výdělečné činnosti*“ (Hunziker & Krapf, 1942). Této formulaci nadále oponovalo mnoho dalších autorů, například profesor Kaspar, který na již zmíněné vědce navázal svůj vlastní výzkum. Za zmínku také stojí vymezení pojmu pro cestovní ruch od profesora Gúčika z Vysoké školy ekonomické v Bratislavě (z roku 1978), jelikož profesor nepopisuje cestovní ruch jen jako určitý jev, ale pohlíží na něj z pohledu potřeb, jež jsou během cestování uspokojovány. Tento pohled v sobě má nádech marketingového pojetí a postupně se tak blíží k moderním formulacím (Kotlíková, 2013).

Pásková a Zelenka (2002) také přispívají k utváření pojmu cestovního ruchu a na cestovní ruch pohlízejí jako na *komplexní společenský jev, který není nijak hraničně ovlivněn a je úzce spjat s motivací uspokojování vlastních potřeb, především využitím volného času, rekreace, cestování či poznání*. S tímto tvrzením souhlasí i Oriška (2010) charakterizující cestovní ruch svou optikou, pohlíží tak na cestovní ruch jako na *formu uspokojování potřeb* spojených s cestováním a pobytem mimo své trvalé bydliště, převážně ve svém volném čase, a především za účelem získání nezapomenutelného zážitku podmíněného odpočinkem a poznáním něčeho nového a nepoznaného.

V návaznosti na všelijaké pře a neshody týkající se správné formulace sestavila Světová organizace cestovního ruchu (WTO) v Ottavě k roku 1991 oficiální formulovanou definici cestovního ruchu: „*Činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa ležícího mimo její běžné prostředí (místo bydliště), a to na dobu kratší, než je stanovaná, přičemž hlavní účel cesty je jiný než výkon výdělečné činnosti v navštíveném místě*“ (Hesková, 2006).

2.1.1. Členění cestovního ruchu

Cestovní trh tvoří rozsáhlý a komplexní trh, proto je nutné jeho základní členění, jež je dále rozváděno na dílčí části. Trh cestovního ruchu se dynamicky rozvíjí a tvoří výrazné ekonomické přínosy. Především se podílí na růstu HDP každé země, zajišťuje mnoho pracovních míst, zvyšuje příjem domácností a v neposlední řadě disponuje výraznými

multiplikačními efekty. Možnou nevýhodou je však jistý sezonní charakter, kulturní adaptace a bohužel velká zátěž pro životní prostředí (Jakubíková, 2012).

Na cestovní ruch tedy můžeme pohlížet jako na systém tvořený jednotlivými skupinami prvků, mezi které bezpodmínečně řadíme vztahy a na ně navazující vzájemné vazby. Dle Beránka (2016) do tohoto systému patří *tři podsystémy, známé jako subjekt, objekt a předmět cestovního ruchu*. Subjektem je právě účastník cestovního ruchu, poptávající a zároveň i spotřebitel produktu cestovního ruchu, jenž uspokojuje své potřeby. V širším slova smyslu se jedná i o výletníka nebo turistu a rezidenta v podobě stálého obyvatele. Naopak objektem cestovního ruchu můžeme rozumět cílovou destinaci, místo cestovního ruchu, anebo podniky či osoby nabízející své služby na trhu cestovního ruchu se snahou uspokojit poptávku. Nutno zde podotknout, že v návaznosti na objekt cestovního ruchu se rozlišuje primární a sekundární nabídka. Primární nabídka je příznačná přírodním, kulturním a historickým potenciálem, tedy musí návštěvníkům alespoň vnuknout myšlenku atraktivnosti a ochoty se na dané místo vydat. Splněním této podmínky se na primární nabídku nabalí nabídka sekundární nabízející infrastrukturu a materiálně-technickou základnu. Představuje veškeré zařízení a služby, pomocí nichž se subjekty na dané potenciální místo mohou dostat a plně čerpat všech dostupných atraktivit. S tímto plně souvisí produkt cestovního ruchu, který je předmětem cestovního ruchu a dle Kotlera a Kellera (2013) je produkt „*cokoli, co lze nabídnout na trhu k prozkoumání, získání, užívání nebo ke spotřebě a co může uspokojit nějakou potřebu nebo požadavek a může se jednat o hmotné předměty, služby, osoby, místa, organizace a myšlenky.*“ Produkt se tedy týká především poskytovaných služeb a celkové nabídky na trhu cestovního ruchu. Tento předcházející text s tvrzeními potvrzuje i Pásková & Zelenka (2002), jelikož dle nich se jedná o „*souhrn veškeré nabídky soukromého či veřejného subjektu podnikajícího v cestovním ruchu.*“

V návaznosti na téma této práce v závislosti na motivaci účastníků cestovního ruchu zde můžeme hovořit především o *rekreačním, sportovním, rybářském a kulturním cestovním ruchu*. Rekreační cestovní ruch je charakteristický především obnovou fyzických a psychických sil, čehož je dosahováno spojením pobytu v přírodě s různými pohybovými aktivitami. Rekrece může být pasivní nebo aktivní, v případě aktivní rekreace dochází k propojení se sportovním cestovním ruchem, který je všem znám jako příjemná volnočasová aktivita v podání například pěší či vodní turistiky, anebo propojení s kempováním a karavaningem (Hesková, 2006). Možnosti propojenosti a prolínání jednotlivých typů cestovního ruchu zmiňuje ve své publikaci i Palátková & Zichová (2012), kdy motivem k rekreačnímu cestovnímu ruchu je již zmíněná

psychická a fyzická regenerace a je jí čím dál častěji dosahováno využitím aktivní dovolené a dá se říci, že je v dnešní době dlouhodobějším trendem. Rekreační je představována převážně ve formě odpočinku na pláži, je spojena se zábavou a jistým pohodlím, ovšem může být formulována i jako rekreace u vodních ploch nebo chataření či chalupaření. Rekreační cestovní ruch bývá propojen se sportovně orientovaným cestovním ruchem a mnohdy je k těmto typům připojen i cestovní ruch zaměřený na přírodní atraktivitu.

Oproti cestovnímu ruchu, který je závislý na motivaci svých účastníků, je důležité se třeba jen okrajově dotknout typů cestovního ruchu dle délky pobytu. Toto kritérium člení cestovní ruch na jednodenní, krátkodobý a dlouhodobý. Jednodenní cestovní ruch, jak už vyplývá z názvu, je uskutečňován během 24 hodin a jedná se o cestovní ruch bez přenocování v rámci cesty a pobytu. Krátkodobý cestovní ruch je vymezen na jedno až tři přenocování. Od čtyř a více přenocování se jedná o dlouhodobý cestovní ruch omezený dále délkou pobytu. Délka pobytu v rámci domácího cestovního ruchu je omezena délkou šesti měsíců a v případě mezinárodního cestovního ruchu délkou jednoho roku. S definovanou charakteristikou délky pobytu se mnozí autoři shodují, avšak například Jakubíková (2012) typologicky dělí délku pobytu na krátkodobou, střednědobou a dlouhodobou.

Cestovní ruch se uskutečňuje v určitém geografickém prostoru, proto pro úplnost členění cestovního ruchu je zapotřebí doplnit toto základní členění a rozlišovat domácí a zahraniční cestovní ruch. V závislosti na referenčním státu se cestovní ruch dělí na domácí, výjezdový a příjezdový.

2.1.2. Základní služby cestovního ruchu

Tato podkapitola je věnována službám cestovního ruchu, jež jsou jeho základem, vzhledem k tématu práce je předmětný jejich stručný popis.

Z již uvedeného textu víme, že dochází-li k uspokojování potřeb při účasti cestovního ruchu souvisejícího s cestováním a pobytem mimo místo trvalého bydliště, je toho obvykle dosahováno ve volném čase s cílem komplexního zážitku, který je determinován odpočinkem, poznáním, zdravím, rozptýlením, ale i kulturním, sportovním vyžitím.

Služba je dána ekonomickými statky, které mají spíše nehmotný charakter a v cestovním ruchu jsou ztělesněny heterogenním souborem efektů k uspokojování potřeb. Hlavním znakem je jejich průřezový charakter daný nejen produkcí podniků cestovního ruchu, ale i dalšími subjekty soukromého a veřejného sektoru. Dalším důležitým symbolem služeb je jejich

komplexnost a komplementarita daná spotřebou rozličných kombinací a v podmíněném vzájemných služeb (Orieška, 2010).

Jakubíková (2012) dle významu ve spotřebě účastníků cestovního ruchu klasifikuje základní služby jako *zabezpečující přemístění účastníků cestovního ruchu do rekreačního prostoru a zpět* a dále determinuje služby spojené s pobytem v rekreačním prostoru na dopravní, ubytovací a stravovací.

2.1.3. Ubytovací služby

Základním předpokladem rozvoje cestovního ruchu dle Hladké (1997) jsou ubytovací služby a primárním cílem je poskytnutí přenocování nebo přechodného ubytování mimo místo trvalého bydliště, stejně jako soustavné uspokojování potřeb účastníkům cestovního ruchu. Novacká (2010) tomuto výroku oponuje a pohlíží na ubytovací služby jako na *nevyhnutelný základní prvek rozvoje cestovního ruchu a realizaci jeho služeb*. Ubytovací služby jsou vnímány jako základní a nezastupitelné v produktu cestovního ruchu. Rygllová & Burian (2011) rozšiřují tato tvrzení o ekonomický pohled – *ubytovací služby tvoří nejvýraznější část příjmů v cestovním ruchu, i když samotné ubytování je podmínkou pro naplnění účelu cesty, nikoliv cílem cesty*.

Na základě cíle této práce zde budou uvedeny pouze ta ubytovací zařízení, která jsou s výzkumnou částí úzce spjata. Ubytovací zařízení dle Jakubíkové (2012) tedy členíme *z hlediska způsobu výstavby na částečně pevná (montované chaty), přenosná (stany), pohyblivá (karavany, přívěsy); z hlediska časového využití na celoroční a sezónní a z hlediska doplňkových kategorií na chaty, botely a kempy*.

2.1.4. Stravovací služby

V průběhu účasti na cestovním ruchu jsou kromě již zmíněných ubytovacích služeb využívány i stravovací služby uspokojující základní lidskou potřebu – potřebu výživy. *Služby stravovací jsou využívány během přemístování, ale i během pobytu v místě cestovního ruchu v dané destinaci* (Čech, 1998).

Stravovací služby dle Oriešky (2010) *pozitivně přispívají k zotavení a spoluvytvářejí větší fond volného času, který je využit k účasti na cestovním ruchu*. Jedná se především o služby základního stravování, doplňkového stravování a občerstvení, ale také o společensko-zábavní služby spojené s hudební produkcí nebo kulturním programem.

V návaznosti na zkoumané prostředí v této práci jsou stravovací služby podstatné, jelikož návštěvníkům umožňují uspokojit své základní potřeby a napomáhají šetřit čas s přípravou pokrmů. Tento získaný drahocenný čas mohou využít k opatření a čerpání nových zážitků, poznatků a mohou se tak plně věnovat rekreaci.

S ohledem na výzkumnou část této práce je nutno podotknout, že mezi užívané hostinské provozovny v kempech patří – restaurace, pohostinství, bufet, kiosky, bary v různých podobách – grill bar, snack bar, aperitiv bar a noční bar často spojený s taneční plochou a výčepy piva.

2.1.5. Dopravní služby

Doprava představuje eminentní a objemnou součást sektoru služeb a zároveň plní základní podmínku realizace cestovního ruchu. Ostatně, jak vyznívá z definice cestovního ruchu, aby byl cestovní ruch realizován, musí docházet k pohybu osob mimo jejich stálé prostředí do míst vzdálených od místa bydliště a za účelem rekreace nebo výkonu denní práce (Jakubíková, 2012). Drobná a Morávková (2004) předpoklad rozvoje cestovního ruchu v podobě dopravních služeb dále rozšiřují o *nutnost překlenutí prostorových a časových rozdílů právě mezi bydlištěm a místem, kde se cestovní ruch uskutečňuje*.

Dopravní služby jsou blíže rozpracovány v kapitole 2.3. *Doprava* a v jejich subkapitolách.

2.1.6. Informační služby

Informace v podobě údaje či zprávy je základem komunikace, pomocí níž člověk získává nové poznatky. Předmětem informačních služeb je poskytování informací. Tyto informace účastníkům cestovního ruchu poskytují dodavatelé i zprostředkovatelé služeb, kteří je čerpají z různorodých informačních zdrojů (Orieška, 2010).

Informační služby konkrétněji poskytují informace a poznatky o cílových místech cestovního ruchu, o službách a napomáhají k rozhodování účastníků cestovního ruchu. *Informace jsou vyhledávány s předstihem, již v místě bydliště, ale také během cestování a přímo v cílovém místě cestovního ruchu*. Během cesty do cílové destinace využívají účastníci cestovního ruchu informační tabule upozorňující na cílová místa, objekty cestovního ruchu nebo jsou upozorněni různými symboly na atraktivitu v daném místě (Hesková, 2006).

2.1.7. Účastníci cestovního ruchu

Účastníci cestovního ruchu tvoří nedílnou a neodmyslitelnou součást veškerých aktivit, jelikož jsou součástí tvorby cestovního ruchu.

Účastníkem cestovního ruchu je dle definice Světové organizace cestovního ruchu (UNWTO) „*každá osoba, která pobývá přechodně mimo místo obvyklého bydliště*“ a toto znění ve své publikaci definoval Čech (1998). Dle Heskové (2006) je z ekonomického hlediska účastníkem cestovního ruchu každý, kdo uspokojuje své potřeby spotřebou statků cestovního ruchu v podobě cestování ve svém volném čase. Naopak ze statistického hlediska je účastníkem cestovního ruchu cestující označený jako návštěvník, turista nebo výletník. Z rozsáhlejšího pohledu by mohl do skupiny cestujících spadat i stálý obyvatel jakožto potenciální účastník domácího či zahraničního cestovního ruchu. Francová (2003) mezi účastníky cestovního ruchu řadí i další skupiny osob, které jsou typické svým pohybem, přesunem a cestováním, a počítá sem například přistěhovalce, kočovníky, obchodní cestující či studenty. Ovšem tato skupina osob není zahrnuta do evidence turistických statistik, i když se podílí na spotřebě a samotném rozvoji cestovního ruchu.

Franklin (2003) ve své publikaci uvádí zajímavou myšlenku týkající se účastníků cestovního ruchu, kteří *hledají „něco nevšedního“*, *něco, co nedostávají ve svém běžném každodenním životě*, tyto činnosti se tak stávají neobyčejnými.

Dnes však UNWTO rozlišuje účastníky cestovního ruchu mezi turisty a výletníky. Na turisty je pohlíženo jako na dočasné návštěvníky, kteří se v navštívené zemi zdrží alespoň 24 hodin a jejich hlavním motivem je cestování s využitím volného času nebo s vyřízením potřebných záležitostí. Naopak na výletníky je pohlíženo jako na dočasné návštěvníky, jež se zdrží pouze jeden den, aniž by v dané oblasti přenocovali (Hladká, 1997).

Návštěvník

Indrová (2005) vymezuje tento pojem jako *osobu, která má své trvalé bydliště v dané zemi a která cestuje na jiné místo po dobu kratší než šest měsíců a hlavní motiv cesty se netýká vykonávání výdělečné činnosti*. Foret & Foretová (2001) uvádějí návštěvníka jako každou osobu cestující do jiného místa, než je místo jejich trvalého bydliště.

Turista

Indrová (2005) definuje turistu jako osobu trvale usídlenou v zemi, jež cestuje do jiného místa odlišného od jejího běžného prostředí, po dobu obsahující alespoň jedno přenocování, ovšem

ne na dobu delší šesti měsíců, zároveň hlavní účel cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě. Foret & Foretová (2001) označují turistu jako osobu cestující do jiného místa, ve kterém přenocuje a v němž nemá své trvalé bydliště. Dle Heskové a kol. (2006) je turistou „osoba, která v domácím, resp. v zahraničním cestovním ruchu splňuje kritéria návštěvníka“ a účast turisty je spojena s minimálně jedním přenocováním. V publikaci je dále uvedena délka pobytu, dle níž se turista člení na turistu na dovolené a krátkodobě pobývajícího turistu. Toto dělení dle délky pobytu využívá i publikace Foreta & Foretové (2001). Krátkodobě pobývajícím turistu (short-term tourist) se vyznačuje tím, že se na daném místě zdrží alespoň 24 hodin a jednou přenocuje. Oproti tomu turista na dovolené (holidaymaker) zůstane na daném místě větší počet dní (alespoň tři a více přenocování).

Půtová (2019) ve své publikaci rozprávi o důkladném rozboru pojmu turista a v návaznosti na cíl práce je velice příhodné rozpracování pohledu starého turisty versus nového, které je k dispozici v následujícím rozdělení (Obr. 1).

Obrázek 1: Starý a nový turista

Starý turista	Nový turista
Vyhledává slunce.	Vyhledává něco nového.
Následuje masy.	Sám se rozhoduje.
Užívá si bez ohledu na budoucnost.	Užívá si s ohledem na budoucnost.
Demonstruje návštěvu destinace.	Destinaci navštěvuje kvůli seberealizaci a zábavě.
Má tendenci vlastnit.	Usiluje o autentické bytí.
Chová se nadřazeně.	Usiluje o porozumění.
Má rád atrakce.	Má rád sport a přírodu.
Reaguje na přicházející podněty.	Vyhledává nové podněty a dobrodružství.
Stravuje se v hotelu.	Zkouší místní stravu.
Preferuje homogennost.	Preferuje heterogenitu.

Zdroj: Půtová (2019)

Výletník

Indrová (2005) pohlíží na výletníka jako na osobu trvale usídlenou v dané zemi a cestující do místa odlišného místu trvalého bydliště a běžného prostředí po dobu kratší než 24 hodin, aniž v daném místě přenocuje. Francová (2003) uvádí výletníka jako dočasného návštěvníka, který se na daném místě zdrží pouze jeden den a publikace Foreta & Foretové (2001) tyto definice doplňují o pojem „*sameday visitor*“, jehož definice je obdobná jako předcházející, jedná se o osobu, která cestuje do jiného místa, v němž nemá trvalé bydliště a nepobývá zde déle než 24 hodin.

Potřeby samotných účastníků cestovního ruchu jsou uspokojovány na základě volných statků, služeb, zboží a veřejných statků.

2.2. Destinace cestovního ruchu

Cílové místo dle Heskové a kol. (2006) označuje středisko cestovního ruchu, region nebo stát jako hlavní cestovní cíl. Dle mnohých autorů a odborné literatury je cílové místo spíše jmenováno jako destinace cestovního ruchu nebo také zkráceně jen jako destinace. Pojem destinace pojednává o místě určení nebo o geograficky určeném cíli cesty a dle Palátkové (2011) je „*destinace představována svazkem různých služeb koncentrovaných v určitém místě nebo oblasti*“, přičemž samotný účastník cestovního ruchu si tento geografický prostor (v podobě státu, místa či regionu) vybírá jako svůj cíl cesty. Destinace představují navzájem si konkurující jednotky plnící řadu funkcí, jejichž společným cílem je prodej. Toto potvrzuje i Uyasal (1994), který ve své publikaci poukazuje na destinaci cestovního ruchu a pohlíží na ni jako na *obchodní komoditu, na níž se spolupodílejí kupříkladu komerční subjekty i veřejný sektor*.

Veškeré služby v destinaci jsou poskytovány na základě souvislosti určitého potenciálu cestovního ruchu nebo na základě určitých atraktivit v daném místě či oblasti. Pro ucelení definic byla vyhlášena Světovou organizací cestovního ruchu (UNWTO) definice uvedená v publikaci Čecha (1998) tedy destinace je: *směrování, cíl turistovy cesty (země, místo)*. Dle výkladového slovníku cestovního ruchu definuje Pásková & Zelenka (2002) destinaci jako místo navštívené účastníkem cestovního ruchu a v některých zemích je území rozděleno do turisticky, historicky nebo administrativně souvisejících destinací. V užším smyslu Pásková & Zelenka (2002) definuje destinaci cestovního ruchu jako *cílovou oblast v daném regionu, kde je typická a významná nabídka atraktivit a služeb cestovního ruchu a do destinace se řadí i oblasti, které jsou typické velkou koncentrací atraktivit rozvinutých službami a další infrastrukturou, kde výsledkem je dlouhodobá koncentrace návštěvníků*.

Kirařová (2003) pohlíží na destinaci cestovního ruchu jako na přirozený celek mající z hlediska podmínek rozvoje cestovního ruchu jedinečné vlastnosti odlišné od jiných destinací. Pojem destinace představuje cílové místo cestovního ruchu, soustavně i produkt cestovního ruchu spojený s daným místem. Dle Palátkové (2006) je možno na destinaci pohlížet taktéž jako na *soubor příležitostí, které jsou složeny z různých kombinací cestovního ruchu, sezony, místa, způsobu, organizace ceny, typů ubytování a motivace v daném čase*.

V návaznosti na již zmíněné existuje složka šesti charakteristických komponentů, které jsou taktéž značeny jako „šest A“ destinace a objevují se nejen v publikaci Kirařové (2003), ale i dalších autorů:

- *Attractions (atraktivita)* – v podobě nabídky cestovního ruchu, která prostřednictvím množství, kvality a atraktivity tvoří návštěvnost;
- *Accessibility (dostupnost)* – tvořící infrastrukturu, která umožňuje přístup a pohyb za atraktivitami destinace;
- *Ancillary services (doplňkové služby)* – využívané místními obyvateli;
- *Amenities (vybavenost)* – suprastruktura a infrastruktura cestovního ruchu umožňující pobyt v destinaci a využití atraktivit prostřednictvím služeb;
- *Available packages (nabídka zájezdů)* – v podobě produktových balíčků;
- *Activities (aktivita)* – rozmanité činnosti v destinaci.

2.2.1. Management destinace

Management destinace nebo také destinační management je ve výkladovém slovníku Páskové & Zelenky (2002) definován jako „soubor technik, nástrojů a opatření používaných při koordinovaném plánování, organizaci, komunikaci, rozhodovacím procesu a regulaci cestovního ruchu v dané destinaci“, s tímto vymezením souhlasí ve svém díle i Kirařová (2003). V návaznosti na tuto formulaci je pojem destinačního managementu dle Holešinské (2007) uveden jako nejvyzrálejší forma řízení cestovního ruchu a v širším pojetí je na destinační management pohlíženo jako na spolupráci (koordinaci) poskytovatelů služeb, a to za účelem efektivnějšího řízení cestovního ruchu v území.

Dále dle publikace Palatkové (2011) je destinační management „strategie a cesta pro silné regiony, které mají odvahu ke koncentraci sil pro společný rozvoj, organizaci a aktivní prodej jejich klíčových konkurenčních výhod. Touto cestou vznikají destinace, které nabízejí účastníkovi cestovního ruchu perfektně zorganizovaný řetězec služeb odpovídajících jeho volbě, který zahrnuje vše od informace a pohodlnou rezervaci přes bezchybný průběh pobytu až po návrat domů.“ Jedná se tedy o proces analýzy, plánování, stanovení cílů destinace, tvorby a prosazování komunikačních strategií, marketingového mixu, realizace a kontroly s cílem propojit nabídku destinace s poptávkou po destinaci.

Hesková (2011) stanovila základní okruhy týkající se destinačního managementu:

- na rozvoj v souladu s trvalou udržitelností životního prostředí;

- *na stanovení ekonomických cílů;*
- *na sociálně-kulturní sféru– obsahující tvorbu pracovních míst, udržování kulturních tradic, historie a tradice řemesel.*

Nejdl (2011) o destinačním managementu smýšlí jako o „*komplexním řídicím procesu, který je realizován řetězcem konkrétních aktivit a důraz klade na zvýšení efektivity a naplnění hlavní funkce s cílem dosáhnout maximálních pozitivních dopadů cestovního ruchu na destinaci.*“ V návaznosti na uskutečnění těchto pozitivních dopadů a s optimálním zhodnocením předpokladů destinace existují základní metody průběhu procesu:

- komunikace;
- kooperace;
- koordinace;
- partnerství.

Formování samotné destinace předchází nejen dlouhodobý proces, jenž musí být provázán správnou komunikací, důvěrou, ale i správné zvážení a uskutečnění jednotlivých kroků subjektů. V destinacích je mnoho skupin partnerů, kteří spolu musí navzájem spolupracovat i když si zároveň mohou konkurovat, důležité je však uvést se mezi jednotlivými společnostmi do vzájemného souladu a kooperace.

V závaznosti destinace jakožto velkého společného řízení všech jednotek s důrazem na jejich rozvoj Bartl & Schmidt (1998) sestavili šest základních prvků destinačního managementu uvedených v publikaci Palatkové (2006):

- *systém klíčových produktů (konkurenčních výhod) – představující nabízené služby v destinaci;*
- *distribuční kanály a sítě – taktéž s využitím nástrojů nového marketingového mixu;*
- *politika značky – nebo také „branding“ v podobě podpory, zvýšení prodeje a prosazení produktu na trhu;*
- *systém řízení kvality – strategie destinace založena na kvalitě a diferenciaci produktu;*
- *organizace pro řízení – koncepce vycházející z učící se organizace, která je dána rostoucími požadavky, zkušenostmi i vzděláním účastníka cestovního ruchu, dále rozvojem informačních technologií a v neposlední řadě cenovou konkurencí.*

Výrazným elementem v destinačním managementu je tedy vysoká míra spolupráce a kooperace jednotlivých subjektů podílejících se na řízení destinace. S těmito tvrzeními

souhlasí Hesková (2011) ve své publikaci a ještě dodává – podmínkou fungování kooperace a partnerství subjektů je výběr činností (produktů), v nichž si nekonkurují, ale naopak se vzájemně doplňují.

2.2.2. Marketing destinace

Marketing destinace nebo také destinační marketing se v případě moderního řízení destinací v současné době neobejde bez aplikace marketingového řízení (Hesková, 2006). Dle Palatkové (2006) je marketing destinace významným a plnohodnotným nástrojem, jehož úkolem je pronikání destinací na mezinárodní i domácí trh cestovního ruchu na regionální, lokální i národní úrovni. Naopak Jakubíková (2012) pohlíží na marketing destinace jako na *proces součinnosti zdrojů destinace s potřebami trhu, mezi které patří – analýza místa, plánování, organizování, řízení a kontrola strategií na vymezení lokalit.*

Kirařová (2003) smýšlí o marketingu jako o podnikatelské filozofii, která tkví z podmínek na trhu a na trh je i orientována. V případě marketingového přístupu, jenž je aplikovatelný v praxi a je koncipován v podobě marketingového mixu, poznamenávají i v publikaci Foreta & Foretové (2001), že *marketingový mix je soubor kontrolovaných marketingových proměnných, připravovaných k tomu, aby veškerá činnost v daném území byla co nejlépe přáním a potřebám trhu.* Marketingový mix je sestaven z toho, čím veřejná správa může ovlivnit poptávku po nabídce dané obce či regionu. Dle Palatkové (2011) je proces řízení destinace tvořen souhrnem aktivit od analýzy marketingových příležitostí, stanovení cílů, výběru strategií, plánování marketingových programů, realizace a kontroly až po hodnocení úsilí. Tento proces marketingového řízení destinace může být vyjádřen zkratkou AOSTC (A-analýza, O-stanovení cílů, S-strategie, T-taktika, C-realizace a kontrola).

Marketing destinace je postaven na pěti stavebních pilířích, jejichž autory jsou Seaton & Bennett a tyto pilíře pochází z 90. let 20. století. Toto je uvedeno v publikaci Palatkové (2006):

- *filozofie orientace na zákazníka;*
- *analytické postupy a koncepty nutné k rozvíjení filozofie;*
- *techniky sběru dat;*
- *plánovací funkce a okruh strategických rozhodnutí;*
- *organizační struktura nutná pro uskutečnění plánu.*

S postupem rozvoje v 90. letech 20. století A. M. Morrison definoval marketing cestovního ruchu, jeho definice zní: „*plynulý proces plánování, zkoumání, naplňování, kontroly a vyhodnocování činností potřebných k zajištění jak zákaznických potřeb a požadavků, tak i cílů organizace.*“ Toto je uvedeno v publikaci Kiral'ové (2003).

Na základě výše uvedených definic lze dle Palatkové (2011) marketing v destinaci charakterizovat osmi následujícími znaky:

- *uspokojování zákaznických potřeb, přání a požadavků;*
- *kontinuální proces (marketing je plynulou činností řízení, nikoli jednorázovým rozhodnutím či aktem);*
- *sled dílčích kroků v marketingu;*
- *filozofie marketingu musí být přijata každým v destinaci (marketing není výhradní odpovědností jednoho oddělení);*
- *budoucí potřeby musejí být identifikovány a očekávány (klíčová role marketingového výzkumu);*
- *vzájemná vnitřní závislost subjektů odvětví cestovního ruchu, a tedy množství příležitostí ke spolupráci v destinaci;*
- *orientace na zisk je zcela normální, speciálně v soukromém sektoru;*
- *marketing ovlivňuje společnost (sociální a ekonomické aspekty marketingu).*

Pro úplnost je třeba zde zmínit marketingový mix popsany dle Kotlera (2013) jako soubor marketingových nástrojů, které firma využívá k tomu, aby dosáhla marketingových cílů na cílovém trhu. Mezi základní části marketingového mixu patří produkt, cena, distribuce a propagace – nebo také marketingová komunikace (tedy 4P z angličtiny – Product, Price, Place, Promotion).

Morisson (1995) však pojetí marketingového mixu rozšířil přímo pro cestovní ruch na 8P, což vyzdvihuje ve své publikaci i Jakubíková (2009), jelikož přímo pro odvětví cestovního ruchu 4P nejsou mnohdy dostačující, z toho důvodu 8P:

1. **Product** – produkt, výrobek
2. **People** – lidé
3. **Packaging** – sestavování balíčků služeb
4. **Programming** – programová specifikace balíčků služeb
5. **Place** – místo, distribuce

6. **Promotion** – propagace
7. **Partnership** – kooperace
8. **Pricing** – cena

Jak jistě vyplývá z textu uvedeného výše, marketingový mix 8P je zaměřen především na lidi z okolí podniku (destinace), na zákazníky i pracovníky podniku (destinace) podílejících se na provozu podniku a ovlivňující samotný podnik (destinaci). Avšak tento model 8P je spíše pro vnitřní rozhodování – o rozhodování uvnitř destinace, nesmíme opomíjet, že tyto „P“ představují pohled prodávajícího, která mají ovlivnit pomocí marketingových nástrojů kupující. Z tohoto důvodu několik autorů doporučilo a navrholo zvýraznit vnější zákaznický pohled, pohled kupujícího a zaměnit 4P (8P) za 4C, aby tyto čtyři faktory byly vnímány ze strany zákazníka. Složky marketingového mixu 4C:

1. **Customer needs and wants** – potřeby a přání zákazníka
2. **Cost to the customer** – náklady na straně zákazníka
3. **Convenience** – dostupnost
4. **Communication** – komunikace (Kotler & Wong, 2007)

Na závěr této kapitoly je vhodné podrobit marketing a management destinace vzájemnému vztahu a tabulkovému rozboru, jelikož tyto dvě obsáhlé činnosti jsou spolu ve velice úzkém vztahu, jak je vyobrazeno ve vzájemných vazbách jednotlivých prvků v následující tabulce.

Tabulka 1: Vztah managementu a marketingu destinace

Management destinace	Marketing destinace
Klíčové produkty (konkurenční výhody)	Produkt jako první „P“ marketingového mixu
Distribuční cesty	Distribuční cesty jako součást marketingového mixu
Politika značky	Strategie značky (strategický marketing)
Management kvality	Spojnice mezi produktem a cenou (poměr kvalita/cena)
Systém řízení znalostí	Marketingový výzkum a transformační marketing
Společnost destinačního managementu	Institucionální prvek marketingového řízení destinace

Zdroj: Vlastní zpracování dle Palatkové (2006)

2.3. Doprava

Cestovní ruch je charakteristický svou komplexností, jeho nedílnou součástí (sloužící k propojení dvou v prostoru oddělných oblastí) je doprava. Realizační předpoklady cestovního ruchu se uskutečňují v různých lokalitách a formulují podmínky pro účelné využití lokalizačních předpokladů. Jsou děleny na suprastrukturu (sem spadá sektor ubytovacích, stravovacích a dalších služeb) a infrastrukturu tvořenou převážně dopravní infrastrukturou v dané destinaci a veřejnou dopravou (Hamarnehová, 2012).

Doprava je pro cestovní ruch velice klíčovou, důležitou oblastí služeb a je chápána jako provázaný a taktéž komplexní dopravní systém. Obecně řečeno, doprava představuje účelný pohyb osob prostřednictvím dopravních prostředků pohybujících se po dopravních cestách, hlavním produktem dopravy je přeprava osob. Materiálně technická základna je tvořena dopravními prostředky, dopravní infrastrukturou a dopravními cestami.

Dopravní služby jsou definovány *přepravou účastníka cestovního ruchu z místa trvalého bydliště do určitého cílového místa a zpět a taktéž pohyb v samotném cílovém místě*. Vztah dopravy a cestovního ruchu je význačným recipročním vztahem, jelikož rozvoj jednotlivých forem a taktéž druhů cestovního ruchu navodí vznik nových forem dopravy, restrukturalizuje stávající dopravní síť společně s výstavbou nových dopravních sítí, vyprodukování dopravních prostředků v návaznosti na požadavky účastníků cestovního ruchu a k přihlídnutí dosavadních trendů. V případě, že doprava uspokojuje potřeby účastníků cestovního ruchu, vyznačuje se jako rekreační doprava (Orieška, 2010).

2.2.1. Vodní doprava

Vodní doprava je jednou z nejstarších forem dopravy a zprostředkovává přepravu účastníků cestovního ruchu dopravními prostředky – plavidly po vodních cestách a rozlišuje se na námořní a vnitrozemskou. Vodní doprava je stanovena malou přepravní rychlostí a výrazně omezenou dostupností středisek cestovního ruchu, především ve vnitrozemské dopravě (Orieška, 2010). Tyto skutečnosti potvrzuje taktéž Hladká (1997) uvádějící ve své publikaci stejný poznatek a rozšiřující tvrzení o významu vodní dopravy, který je z hlediska cestovního ruchu dán především existencí vhodných vodních komunikací.

Dle Zuryňka, Zeleného & Mervarta (2008) mezi zásadní přednosti, které skýtá vodní doprava, patří *vysoký objem přepravy, bezpečnost, výrazně nižší provozní náklady a pozitivní vztah k životnímu prostředí v návaznosti hlediska ekologické zátěže*. Negativní vztah je ovšem

shledán v nižší rychlosti vodní dopravy, závislosti na počasí (jelikož kupříkladu snižující se hladiny vody vedou ke snížení využití dopravních prostředků) a v omezenosti vodních cest.

2.2.2. Vodní plavba

Vodní plavba patří v této práci ke stěžejním a je jedním ze základních pojmů úzce souvisejících s aplikační částí zkoumaného prostředí.

Dle mnohých autorů patří vodní plavba k velmi populárním způsobům přepravy a mezi specifickou skupinu se řadí trajekty, ať už pravidelné linky sloužící k přepravě osob po stanovené trase nebo sloužící přímo účastníkům cestovního ruchu či obyvatelům. Vnitrozemská plavba je realizována na splavných řekách či kanálech na různých druzích plavidel a je využívána převážně pro cestovní ruch.

Podle Ryglové & Buriana (2011) lodní dopravu dělíme na:

- **rekreační plavidla** – do kterých spadají motorové prámy a čluny patřící do kategorie individuálních plavidel bez možnosti přenocování; dále hausbóty v zastoupení soukromých obytných plavidel ovšem s omezeným pohybem na vodní cestě a v neposlední řadě obytné lodě, jež jsou přínosem pro cestovní ruch v závislosti na pronájmu;
- **výletní lodě** – typické velkou kapacitou přepravovaných osob sloužící především k pravidelné nebo nepravidelné rekreační přepravě a se značným přínosem pro cestovní ruch;
- **kajutové lodě** – přizpůsobené k přenocování.

Kromě již zmíněných a lehce nastíněných dopravních plavidel jsou nutné pro poskytování služeb vodní dopravy taktéž vodní cesty a přístavy společně tvořící materiálně-technické podmínky. Vodní cesty jsou základním předpokladem rozvoje a vnitrostátní cesty jsou tvořeny splavnými řekami, průplavy, jezery a umělými vodními plochami – vodní nádrže využívané k rekreační plavbě.

Přístavem se dle Orišky (2010) rozumí místo upravené a vybavené pro kotvení, přistávání, nakládání či vykládání lodí a jedná se o soustavu ploch a zařízení, které se nachází na vhodném místě břehu řeky. Toto místo umožňuje bezpečné připlouvání a kotvení plavidel, dále manipulaci s plavidly a snadné naložování a vyloďování osob. Základní stavbou spjatou s přístavem je přístavní molo charakteristické přístavní hrází a sloužící ke kotvení lodí, taktéž však k ochraně zakotvených lodí.

Dělení vodních plavidel a definování vodních cest a přístavů bylo zmíněno z důvodu dotazníkového šetření, které se jimi zabývá a pro další část práce je klíčové.

Pro celistvost jsou níže uvedeny organizace, které jsou zainteresovány v oblasti vodní plavby, u každé z nich je uvedena jejich základní charakteristika předmětu činnosti.

Ředitelství vodních cest České republiky – organizační složka státu zřízena ministerstvem dopravy. Mezi základní činnosti organizace patří především zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace součástí dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách, zabezpečení správy, údržby a oprav nově zřízených součástí vodních cest a dalšího majetku a výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím nově zřizované součásti vodních cest. Dále je sem řazeno zabezpečování podkladů pro stanovení koncepcí v oblasti vodních cest a koordinace provádění velkých oprav s rekonstrukcemi (Ředitelství vodních cest České republiky, 2014).

Státní plavební správa – správní úřad České republiky, podřízen ministerstvu dopravy. Hlavní činností je výkon státní správy a státní dozor při provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách. Vydává povolení k provozování přístavů, vývazišť a kotvišť. Sleduje vodní poměry a prosazuje zlepšování plavebních podmínek, opatření k zajištění bezpečnosti plavby a vydává příslušné lodní listiny (Státní plavební správa, 2016).

Povodí Vltavy – státní podnik s cílem zlepšení využívání povrchových a pozemních vod při zachování zdravého životního prostředí. Hlavním posláním je správa významných, určených a dalších drobných vodních toků, provoz a údržba vodních děl. Dále se Povodí Vltavy věnuje hodnocení stavu a soustavně i provoznímu monitoringu jakosti povrchových vod (Povodí Vltavy, 2013).

2.2.3. Předpisy provozu vodních cest

Předpisy provozu plutí plavidel na vodních cestách v České republice upravuje zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrostátní plavbě, a vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků.

V následujícím textu budou nastíněna základní pravidla plavebního provozu na vodních cestách, která se týkají rekreační plavby a jsou uvedena v legislativních dokumentech stanovených v předchozím odstavci.

Každý účastník plavebního provozu je povinen dbát zvýšené opatrnosti a chovat se tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu, lidského života nebo

zdraví, ke vzniku škody na majetku, a soustavně se chovat tak, aby nezpůsobil nehodu v plavebním provozu nebo překážku na vodní cestě, znečištění vodní cesty nebo jiné poškození životního prostředí (zákon č. 114/1995 Sb.).

Nejvyšší povolené rychlosti upravuje vyhláška č. 67/2015 Sb. Na vodních cestách je povolena nejvyšší rychlost plavby 10 km/h při dodržení vzdálenosti 25 metrů od břehu. Na vodních nádržích a ostatních rozlehlých vodních cestách je taktéž nejvyšší povolená rychlost 10 km/h, ovšem za splnění podmínky vzdálenosti 50 metrů od břehu nebo od vyznačených prostor pro koupání.

2.3. Udržitelný rozvoj a životní prostředí

V propojenosti a vzájemné provázanosti destinace a jejich služeb je na místě se zabírat udržitelným rozvojem – samotným dopadem cestovního ruchu na kvalitu života, na životní prostředí, na omezenost životního prostředí a s tím spojené dopady.

Cestovní ruch tedy bezpochyby ovlivňuje životní prostředí, a proto je na místě přesně určit definici pojmu životního prostředí, který definuje zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, „vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka a je předpokladem jejich dalšího rozvoje. Jeho složkami jsou zejména ovzduší, voda, horniny, půda, fauna, flóra, nerostné suroviny, organismy, umělé prostředí, kulturně historické památky, stavby a budovy, odpady, ekosystémy a energie.“ K porovnání této definice dané zákonem je v publikaci Remtové (2006) uveden norský profesor Wik, který formuloval životní prostředí: „ta část světa, se kterou je živý organismus ve stálé interakci, to znamená, kterou používá, mění a které se musí přizpůsobovat.“ Definice byla přijata na konferenci v Paříži organizací UNESCO.

2.3.1. Pozitivní a negativní dopady cestovního ruchu

Cestovní ruch a jeho přirozený nárůst s sebou přináší řadu vlivů společně působících na životní prostředí. Existují dva druhy dopadů ovlivňujících destinaci cestovního ruchu. Člení se na pozitivní a negativní. Z oblasti pozitivních vlivů na přírodní prostředí můžeme vyzdvihnout zodpovědné a koordinované počínání managementu, jež může vést k ekonomické a koncepční podpoře pro dlouhodobou ochranu přírody, přírodních zdrojů a kulturního dědictví. Základem pro udržitelný rozvoj je zachování co nejčistšího přírodního prostředí a respektování okolní fauny, flóry ale i okolních obyvatel. Dalším přínosem, který výrazně stojí za zmínku, je tvorba příjmů, které je cestovní ruch schopen generovat, na jejich základě mohou být zpětně využity

pro ochranu přírody, například v případě poplatků z pronájmu rekreačních zařízení mohou být tyto finanční prostředky využity k investování do životního prostředí a jeho ochraně.

Mezi negativní vlivy dle Křížka & Neufuse (2014) patří především turistické znečištění (označení dáno mnoha zahraničními autory a skýtá souhrn dopadů změn vyvolaných cestovním ruchem v přírodních složkách životního prostředí), které označuje vliv cestovního ruchu na změny složek přírodního prostředí ve vztahu k biosféře. Obecně lze říci, že turistické znečištění snižuje potenciál daného území pro rozvoj cestovního ruchu a cestovní ruch přispívá jak přímo, tak i nepřímo ke znečišťování složek přírodního prostředí. Dle těchto autorů mezi negativní vlivy patří také emise v podobě procesu uvolňování látek nebo energií do ovzduší. Cestovní ruch se tak přímo podílí na zdroji emisí v podobě silniční a letecké dopravy a taktéž na provozu všech zařízení cestovního ruchu.

2.3.2. Trvale udržitelný cestovní ruch

Udržitelný rozvoj dle ministerstva životního prostředí je *„takový druh rozvoje, který se zároveň snaží odstranit nebo zmírnit negativní projev dosavadního způsobu vývoje lidské společnosti. Minulý i současný vývoj založený především na ekonomickém růstu se nezvratně podepisuje na podobě fungování naší planety. Většina přírodních zdrojů je konečná a jejich nadměrné čerpání naši planetu poškozuje, jedná se v podstatě o rozvoj na dluh.“* V případě trvale udržitelného cestovního ruchu je na něj pohlíženo podle Mourka (2002) jako na šetrné zacházení s přírodou, které je únosné a zaručuje dlouhodobý vývoj.

Udržitelný rozvoj cestovního ruchu je zmíněn z důvodu povahy diplomové práce, jelikož samotný potenciál rekreační plavby je dán nejekologičtějším způsobem přepravy. Vodní plavba tak skýtá vysoké ambice s kapacitním využitím a možností ušetření životního prostředí od již tak velké zátěže.

Udržitelný cestovní ruch by měl vycházet z domněnky Weavera (2012) a měl by *svými činnostmi přispívat k minimalizaci negativních dopadů, a naopak k maximalizaci pozitivních dopadů, které s sebou cestovní ruch přináší.* Udržitelný cestovní ruch by se měl rozvíjet, naplňovat potřeby současné generace, bez porušení prostředí budoucí generaci pro její potřeby a měl by chránit přírodní zdroje k jejich dlouholeté životaschopnosti.

Udržitelný rozvoj cestovního ruchu lze definovat jako takový, který zabezpečuje zajištění současných a budoucích potřeb účastníků cestovního ruchu a zároveň pomáhá rozvoji území. Při šetrném využívání přírodních a kulturních hodnot bude docíleno dlouhodobé

prosperity destinací. Jako přínos cestovního ruchu pro rozvoj území je třeba vyzdvihnout tvorbu nových pracovních příležitostí. Cestovní ruch také přispívá k poznávání nových míst, přírodního a kulturního dědictví, obyčejů a zvyků destinace (CzechTourism, 2022).

V závěru této části práce obsahující literární rešerši je příhodné vytyčit body, jak cestovat zodpovědně a udržitelně:

- Respektovat lokální přírodu, obyvatele, jejich zvyky a tradice.
- Šetrně a zodpovědně přistupovat k místnímu přírodnímu bohatství, a to především v přetížených lokalitách destinačních cílů.
- Šetrně a s respektem přistupovat k hmotnému kulturnímu dědictví lokality.
- Využívat hromadnou dopravu nebo bezuhlíkovou formu dopravy.
- Podpora místních produktů.
- Využití ubytovacích a stravovacích zařízení místních obyvatel.

3. Cíle a metody

V nadcházející kapitole je představen hlavní cíl této práce, jsou stanoveny hypotézy – předpoklady výzkumu, které budou potvrzeny, či vyvráceny na základě průzkumu. Je zde uvedena i využitá metodika.

3.1. Cíl práce

Cílem diplomové práce je zjištění aktuální vytiženosti dosavadního stavu a kapacitního potenciálu z hlediska vodní plavby Orlické přehrady v atraktivním úseku Podskalí. Účelem je analýza frekvence vodní plavby, jednotlivých druhů vodních plavidel a taktéž analýza infrastruktury rekreačních zařízení. Následně získaných údajů navrhnout a stanovit možnosti nabídky pro kapacitní využití v budoucnu.

3.2. Hypotézy

Pro diplomovou práci jsou stanoveny následující hypotézy primárního výzkumu:

1. Na vodní nádrži Orlík je nedostatečná infrastruktura spojená s vodní plavbou – nedostatek veřejných přístavišť a kotvišť, absence čerpacích stanic a omezenost možnosti občerstvení.
2. Nedostačující vybavenost rekreačních zařízení, zejména sociálních zařízení.
3. Frekvence vodní plavby nabývá největších hodnot v době letních prázdnin.
4. Plavidla s motorovým pohonem jsou na vodní nádrži využívána nejčastěji.

3.3. Metodika

Diplomová práce se celkově skládá ze tří segmentů a je tvořena analytickou, syntetickou a aplikační částí.

Analytická část je představena literární rešerší, které předcházelo studium odborné české i zahraniční literatury definující pojmy vztahující se k tématu diplomové práce v oblasti cestovního ruchu a jejich služeb, destinace, destinačního managementu a marketingu, vodní dopravy a udržitelného rozvoje spojeného s životním prostředím. V návaznosti na získané vědomosti ze sekundárních dat domácí i zahraniční literatury včetně zákonů týkajících se vodní plavby byla sestavena situační analýza. Na základě této analýzy byla vymezena oblast zkoumání vodní nádrže Orlík obsahující nejen vodní plochu, ale i přilehlé rekreační zařízení a taktéž atraktivitu v okolí. Následujícím, posledním bodem analytické části bylo sestavení dotazníkového šetření a vypracování potřebných podkladů k samotnému terénnímu šetření.

Syntetická část obsahuje vyhodnocená data z terénního šetření zahrnující měření vodní plavby, její frekvenci, druhy a směry vodních plavidel, následné vyhodnocení dotazníkových šetření cílených na účastníky vodní plavby a zařízení. Dále byl proveden *kvalitativní výzkum* v podobě mystery shoppingu vybraných atraktivních kempů – Trhovky, Radavy a Velkého Víru, jehož účelem byla analýza vybavenosti a poskytovaných služeb rekreačních středisek.

Primární údaje *kvantitativního výzkumu* vodní plavby byly opatřeny metodou pozorování, měření frekvence vodní plavby bylo datováno k letní sezoně roku 2021 od července do září, vždy od pátku do neděle. Pozorování probíhalo vždy z jednoho vymezeného, vyvýšeného místa, aby byl dobrý výhled na pohyb plavidel po vodní cestě, ale i znatelný pohyb v přilehlých přístavech. Čas měření byl vždy v rozmezí od 10 do 17 hodin.

Další primární údaje byly získány z dotazníkového šetření, které bylo kombinací osobního dotazování podél sledovaného úseku a vyplňování dotazníků v online podobě. Dotazníkové šetření bylo ve dvou vyhotoveních – jeden dotazník byl zaměřen na účastníky rekreačních zařízení, kde bylo od respondentů získáno 114 odpovědí. Druhý dotazník cílil na účastníky vodní plavby a čítal 51 odpovědí. Hlavním účelem těchto dotazníkových šetření bylo zjištění celkové spokojenosti účastníků rekreačních zařízení a vodní plavby s poskytovanými službami a celkovou infrastrukturou.

Aplikační část je postavena na základě kvalitativního a kvantitativního výzkumu, tedy na základě získaných údajů z primárního výzkumu. Ze získaných dat terénního šetření byly vyhodnoceny výsledky, které by měly zlepšit dosavadní infrastrukturu spojenou s vodní plavbou, ale taktéž s infrastrukturou přilehlých rekreačních zařízení.

4. Situační analýza

Následující situační analýza slouží k vymezení oblasti zkoumání vodní nádrže Orlík, která obsahuje nejen samotnou vodní nádrž v podobě vodní plochy, ale taktéž i přilehlé rekreační zařízení a atraktivity, jež jsou s vodní nádrží v sounáležitosti.

Situační analýza je nejprve zkoumána v rámci první množiny sběru, a to na základě sekundárních dat, která se převážně týkají dat geografických, a tedy popisu a charakterizování vodní nádrže Orlík. Následně druhá množina sběru se zabývá primárními daty členícími se dále na kvantitativní a kvalitativní. Mezi kvalitativní data spadají subjektivní dojmy a pocity z dotazníkového šetření, jež jsou zrcadleny v mystery shoppingu, konkrétněji v představení rekreačních středisek. Kvantitativní analytická data jsou získána osobním průzkumem i na základě statistických dat v podobě měření frekvence vodní plavby za sledované období. Do těchto dat rovněž spadá dotazníkové šetření, respektive jeho vyhodnocení.

4.1. Vodní nádrž Orlík

Přehrada Orlík se nachází na říčním kilometru 144,650 Vltavy nedaleko od města Písek a zhruba 91 kilometrů od Prahy. Rozloha přehrady činí 27,32 km² a celkový objem nádrže je 716,5 mil. m³, a tak se pyšní největším vodním dílem v České republice a je nejvýznamnějším článkem Vltavské kaskády. Původně se úsek střední Vltavy upravoval jen k plavebním účelům, ale posléze bylo rozhodnuto Hydroenergetickým plánem Vltavy a dolního Labe, že vodní dílo Orlík bude sloužit k účelům energetickým.

Vybudováním tohoto přehradního tělesa vzniklo na Vltavě jezero délky 68 kilometrů zasahující i na Otavu a Lužnici s celkovou délkou břehů přes 300 kilometrů. Hlavním účelem díla je samozřejmě akumulace vody a výroba elektrické energie, avšak těmto hlavním účelům jsou podřízena další využití jakožto rekreace, vodní sporty a samotná vodní plavba, což je pro nás v této práci prioritní (Povodí Vltavy, 2013).

Mezi dominanty a unikátnosti Orlické přehrady jednoznačně patří *extrémně dlouhé vzdutí* mapující fádňní potenciál a dominantnost přehrady tkvící ve značné vzdálenosti s břehovými partiemi, členitostí terénu s pestrou mozaikou skal a přilehlou flórou, rovněž mapující výskyt hlubokých a různě zakroucených zátok a v neposlední řadě i pestrost výběru rekreačních zařízení, přilehlých chat u břehů, ale i možnost návštěv kulturních památek, kterých je v okolí dostatek. Další přednost přehrady je spojena s *dynamikou změny hladiny*, jelikož řízený pokles hladiny až poloviční vypuštění skýtá proměnlivost reliéfu. Mohou být odkryty

dlouhé břehy i pozůstatky zaplavených vesnic, domů i jezů, které jsou za jiných okolností schovány pod hladinou. Unikátní na Orlické přehradě je taktéž **dlouhá plavební cesta** nabízející čirou svobodu pohybu v návaznosti na samotnou délku díla, která (jak již bylo zmíněno) skýtá obdivuhodných 68 kilometrů.

4.1.1. Extrémně dlouhé vzdutí & dlouhá plavební cesta

Dlouhé vzdutí charakteristické umělým zvýšením vodního díla a jehož parametrem je vzdálenost od hráze až k volné hladině vodního toku, je na Orlické přehradě opravdovým unikátem a v České republice dominantou nad všemi ostatními.

Obrázek 2: Lokalita vodní nádrže Orlík



Zdroj: Povodí Vltavy (2013)

Svou délkou Orlík nabízí značnou dynamiku prožitku danou členitostí a rozmanitostí terénu. Okolo přehrady táhnoucí se podél různorodých skal, lesů a zakroucených zátok je k vidění proměnlivá krajina, jež může přinášet jedinečný zážitek. Tato mnohotvárnost činí přehradu Orlík ojedinělou s určitým fádním potenciálem, jelikož ostatní přehrady bývají často jednotvárné a neoplývají přírodními scenériemi.

Ve srovnání vodní nádrže Orlík s vodní nádrží Slapy je jejich komparace podobná – Slapy se taktéž nacházejí na řece Vltavě a společně jsou součástí Vltavské kaskády. Délka vzdutí v případě nádrže Slapy je relativně kratší, téměř o třetinu, činí 43 kilometrů, s čímž

souvisí i nižší rekreační využití a počet rekreačních zařízení. V rámci Vltavské kaskády je krajina velice podobná u obou vodních děl, avšak Slapy jsou mnohem užší nádrží, což může mít za následek snížení kapacity návštěvníků. V návaznosti na tento fakt i kvůli zvýšenému počtu nehod při vodní plavbě došlo k úpravě režimu plavby a jejího omezení na přehradě Slapy. Státní plavební správa zavedla tzv. výtlačný režim plavby, kdy motorové lodě musejí výrazně zpomalit a vyhnout se klouzání po hladině se zvednutou přídílí. To má za následek zvýšenou koncentraci osob i rekreačních aktivit, tím pádem i vyšší koncentraci vodních plavidel využívajících hladinu vodního díla Slapy. Z již zmíněného vyplývá, že přehrada Orlík je atraktivnější, nabízí větší kapacitní potencionální využití.

Unikátní potenciál Orlíku je značný v porovnání s Máchovým jezerem, jelikož obě destinace jsou velmi oblíbené při rekreačním vyžití, převážně v letní sezoně. Samozřejmě nelze srovnávat délku vzdutí nebo zatopenou plochu, ale jde spíše o pohled z hlediska cestovního ruchu a návštěvnosti těchto vodních děl. Uměle vytvořené Máchovo jezero disponuje písčnými plážemi, které mohou být velice lákavé pro příznivce letních radovánek. Kromě koupání nabízí také ubytování v přilehlých kempech a možnost půjčení lodiček nebo svezení výletní lodí. Ovšem Orlické přehradě Máchovo jezero nemůže konkurovat. Sice mají podobný kontext prostředí a dá se říci, že i podobnou strategii destinace, avšak „Mácháč“ disponuje malou vodní plochou, tím může působit pro návštěvníky i stísněným prostředím. Vodní plavba také nebude zcela naplněna, jelikož na jezeře slouží jen jako vyhlídková jízda, nikoliv jako přeprava. V případě Orlické přehrady zajišťuje vodní plavba přepravu mezi jednotlivými rekreačními středisky nebo návštěvu kulturních památek.

V neposlední řadě potenciál Orlíku tkví v komplexnosti aktivit a služeb, jež jsou poskytovány, jsou a mohly by být k dispozici. Oproti tomu vodní dílo Nové Mlýny tvořené kaskádou tří přehradních nádrží nacházející se na jižní Moravě má mnoho využití, avšak není zcela naplněn jeho kapacitní dosažitelný stav. Nové Mlýny jsou využívány jednak jako přírodní rezervace s ostrůvky pro hnízdění ptáků, a jednak pro závlahy a samozřejmě také pro rekreaci, ovšem ve značném omezení – kvůli povětrnostním podmínkám přehrada není vhodná ke koupání a je spíše určena pro sportovní vyžití v podobě jachtingu. Z tohoto důvodu zůstává značný potenciál veškerých činností spojených s rekreací na straně Orlické přehrady.

Tabulka 2: Srovnání specifík vodních nádrží

	Orlík	Slapy	Máchovo jezero	Nové Mlýny
nadmořská výška	330	358	266	164
kvalita vody	2,6	1,5	3	1
teplota vody	25	26	24	28
potenciál zázemí	15	7	6	10

Zdroj: Vlastní zpracování dle ČZÚK (2022) & MeteoBlue (2022)

V tabulce 2 jsou uvedena specifika vodních nádrží pro snadné porovnání. Prvotním specifíkem jsou nadmořské výšky, přičemž nejvyšší hodnotu vykazuje vodní nádrž Slapy nacházející se nad Orlickým jezerem. Samotné Orlické jezero má jen o pár metrů nižší nadmořskou výšku, což je dáno přehrazením a samotnou hrází, jež tuto Vltavskou kaskádu odděluje. Nejnižší je položena kaskáda tří přehradních nádrží, což svědčí o charakteru závlahy, k níž slouží.

Příznačností, která je v tabulce taktéž uvedena, je kvalita vody. Jednotlivé uvedené hodnoty jsou aritmetickým průměrem z naměřených míst, jelikož na každém vodním díle dochází k měření na různých úsecích. Měření kvality provádí krajské hygienické stanice a pro účely této práce je vždy vybráno měření v letních měsících roku 2021, aby hodnoty byly kompatibilní se sledovaným obdobím v následujících částech práce. Nejlepší hodnotu vykazují Nové Mlýny, což však není tolik podstatné, jelikož tato nádrž slouží spíše jako přírodní rezervace a není tolik využívána pro rekreaci a ke koupání. Druhá nejlepší naměřená kvalita vody s hodnotou 1,5 je na Slapech, jedná se o kvalitu charakterizující vodu jako vhodnou ke koupání, s mírně zhoršenými vlastnostmi, ovšem je to skoro zanedbatelné. Oproti tomu Orlík vykazuje o celý jeden stupeň zhoršenou jakost vody, ale i přesto se většinou jedná o nezávadnou vodu s nízkou pravděpodobností vzniku zdravotních problémů. Jakost vody je ovlivněna například přítokem z Vltavy, kdy vodu špiní zemědělská produkce. Nutno zde podotknout, že zhoršená kvalita vody, byť jen na pohled, se vyskytuje spíše dále na vodních cestách, které už nejsou rekreaanty tolik využívány. Nejhorší kvalita vody vyšla na Máchově jezeře, jelikož se již jedná o zhoršenou jakost vody, jež může u některých citlivě vnímaných jedinců vyvolat zdravotní obtíže (ČZÚK, 2022).

Dalším zkoumaným jevem je teplota vody. Jednotlivé hodnoty jsou opět zprůměrovány za letní období. Nejteplejší voda byla na Nových Mlýnech, o dva stupně méně bylo na Slapech a o další stupeň méně, tedy 25 °C, bylo naměřeno na zkoumaném Orlíku. Je třeba zmínit, že velice záleží na počasí, tedy na teplotě vzduchu, od toho se odvíjí rychlost ohřevu vodních nádrží (MeteoBlue, 2022).

Následným porovnávacím bodem je potenciál zázemí značí počet rekreačních zařízení na přilehlých plážích po celém obvodu vodních děl. Z porovnávaných jasně dominuje Orlická přehrada disponující až dvojnásobným počtem kempů než u všech ostatních zkoumaných jezer.

Tabulka 3: Plavební specifika vodních nádrží

	Lodní zdvihadlo	Vnitroplavební možnosti
Orlík	Lodní výtah – betonová dráha Plavidla do šířky 3 m, délky 8,5 m a výtaku 3,5 t	Linková, okružní doprava vyhlídkové plavby
Slapy	Převoz vlek Plavidla do šířky 2,6 m, délky 8,5 m a výtaku 3,5 t	Linková doprava, vyhlídkové plavby
Máchovo jezero	-	Linková doprava, vyhlídkové plavby
Nové Mlýny	-	Linková doprava, okružní doprava

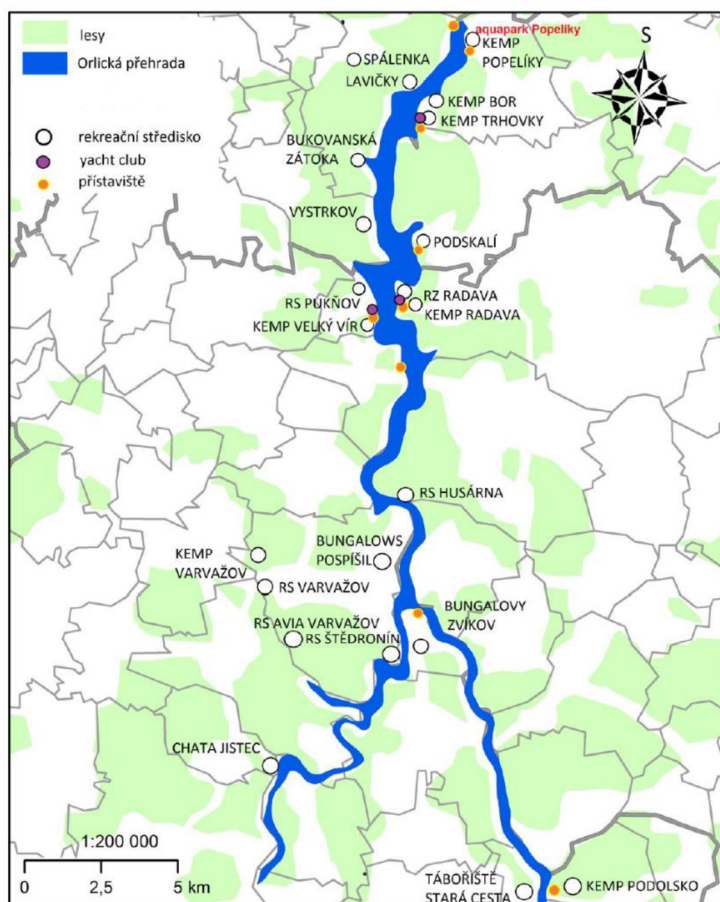
Zdroj: Vlastní zpracování na základě ŘVC ČR (2014)

V tabulce 3 jsou znázorněna plavební specifika jednotlivých vodních nádrží pro jejich srovnání. Lodní zdvihadla má jen přehrada Orlík a Slapy. Vodní nádrž Orlík má dvě šikmá zdvihadla, z čehož je v provozu malé zdvihadlo pro sportovní loď s již definovanými specifiky plavidel. Tento lodní výtah překonává výšku více než 70 metrů a je unikátní v celé Evropě. U obou nádrží Vltavské kaskády jsou výstavby lodních zdvihadel v přípravě. Po jejich dostavbě vznikne významná technická a taktéž turistická dominanta dlouhá 240 km vltavské vodní cesty.

Vnitroplavební možnosti vykazují v podstatě u všech vodních děl stejné plavby.

Jak je tedy zřejmé z již uvedeného textu, Orlická přehrada poskytuje ohromný potenciál. Kromě různorodé, pestré krajiny, členitého terénu a celkového scenerického unika přehrady jsou jeho ambice i v rekreačních zařízeních, kterých je podél přehrady značný výběr. Rekreační střediska jsou vyobrazena na obrázku níže, kde jsou vyznačena bílým kruhem a označena názvem kempu. Kromě rekreačních zařízení jsou na mapce označeny i yacht cluby a přístaviště pro snadné zorientování. Je patrné, že přehrada skýtá opravdu dlouhou plavební cestu, avšak přístavišť je k této délce poměrně pomálu.

Obrázek 3: Orlická přehrada a přilehlé kempy



Zdroj: Vlastní zpracování v programu ArcGIS, 2019

4.1.2. Kulturní památky

Za zmínku jednoznačně také stojí kulturní památky patřící mezi turistické cíle, které k Orlické přehradě neodmyslitelně patří. Mezi nejznámější a nejnavštěvovanější se jednoznačně řadí zámek Orlík a hrad Zvíkov. Důležité je zmínit i krajinnotvorné skvosty jakožto Žďákovský most a Železniční most u Červené nad Vltavou.

Zámek Orlík

Zámecký areál a samotný zámek se rozprostírá na strmých svazích levého břehu Vltavy, na skalnatém ostrohu, jenž se původně tyčil vysoko nad údolím Vltavy jako orlí hnízdo. Dnes jej obklopuje hladina Orlické přehrady, v níž se zámek zrcadlí. Přesné datum založení není známo, přibližně se datuje k počátku 13. století, kdy pevnost sloužila k ochraně obchodní stezky a taktéž jako místo, kde se vybíralo clo z plavby po Vltavě. V průběhu své doby Orlík měnil nejen majitele, ale i svou podobu, a to především vlivem požárů.

Zámek je obklopen rozsáhlým parkem, jehož původní rozloha činila 180 ha a z níž se dochovalo 140 ha. Zbytek byl zatopen v 60. letech 20. století vodami Orlického jezera tvořícího dnes jednu z přírodních hranic parku (Schwarzenberg.cz, 2010).

Hrad Zvíkov

Hrad Zvíkov nad vodní nádrží Orlík leží u soutoku Vltavy s Otavou a rozprostírá se na skalnaté ostrožně zhruba jeden kilometr od obce Zvíkovské Podhradí. Královský hrad Zvíkov se řadí k nejpřednějším stavbám české středověké světské architektury a v dobách jeho největší slávy zde sídlili čeští králové, kteří oceňovali výhodnou polohu. V průběhu se majitelé častokrát prostřídali, včetně šlechtických rodů, a nakonec se hrad stal majetkem českého státu (Hrad-zvikov.eu, 2022).

Žďákovský most

Žďákovský most spojuje vltavské břehy nedaleko obce s názvem Orlík nad Vltavou. Jeho stavba byla zahájena současně se stavbou orlické hráze a po dostavění byl označován jako technický div světa. Svě označení získal podle nedaleké osady, jež však byla při samotném napouštění Orlické přehrady zatopena. Ve své době se most pyšnil největším jednoobloukovým ocelovým mostem na světě a dodnes je z mostu velkolepý výhled nejen na hladinu nádrže, ale i na jeho okolí. Nutno dodat, že most je impozantní právě svou konstrukcí i z opačného pohledu – tedy například z pohledu vodního (Turistika.cz, 2022).

Železniční most Červená

U obce Červená se nachází 253 metrů dlouhý železniční příhradový most spojující břehy Orlické přehrady a tvořící zásadní krajino tvorný prvek. Je velmi důležitou dopravní stavbou, ale i unikátní technickou stavbou, uznávanou kulturní památkou. Z důvodu nevyhovujícího nosného stavu ocelové konstrukce bude pro železniční dopravu postaven most nový a tento bude zachován. Most jakožto kulturní památka by měla do budoucna sloužit jako lávka pro pěší a cykloturisty (Národní památkový ústav, 2015).

4.1.3. Dynamika změny hladiny

V případě poklesu hladiny vody v důsledku upouštění přehrady nebo v důsledku hydrologického sucha mohou být odkryty dlouhé břehy, ale rovněž pozůstatky vesnic, které byly v důsledku stavby vodní nádrže zatopeny. Tato proměnlivost reliéfu láká mnoho návštěvníků a bezpochyby je to velice zajímavá a poutavá atraktivita.

Na následujícím obrázku č. 4 je vyobrazena fotografie snímající zříceninu hradu Zvíkov při snížené hladině vody z pohledu zátoky, do níž za normálního stavu kvót hladiny není možné vstoupit. V tomto případě hladina Orlické přehrady klesla o celých šest metrů a díky tomu je k vidění předhradí hradu Zvíkov, které je za normálních okolností zatopené.

Obrázek 4: Hrad Zvíkov při snížené hladině



Zdroj: NPÚ ÚOP ČB, 2020

Na následujícím obrázku č. 5 upuštěná přehrada odhalila části zatopené vesnice, objevily se zbytky domů, pozůstatky elektráren a zcela dochovaný jez patrný z následující přiložené fotografie. Kromě jiného byl odkryt i můstek se zbytky asfaltové cesty, který původně vedl k bývalému řetězovému mostu. Ten byl přemístěn pod městys Stádlec, jelikož je prohlášen národní technickou památkou a je označován jako poslední dochovaný empírový most v České republice. Nutno podotknout, že tento most má mnoho lidí stále ve spojitosti s Orlickou přehradou.

Obrázek 5: Odhalená zatopená vesnice



Zdroj: Sainer, M. (2019)

4.2. Mystery shopping

Kvalitativní metoda výzkumu trhu, která je v této části práce využita, se nazývá mystery shopping. Tato metoda zkoumá a následně měří kvalitu poskytovaných služeb na základě získaných informací o konkrétních produktech a službách. V případě této práce je daná metoda aplikována na vybraná rekreační zařízení. Následně jsou rekreační střediska Orlické přehrady porovnána se střediskem mimo Orlík – konkrétně s kempem Jestřábí I nacházejícím se na břehu Lipna porovnána pro usazení a porovnání s referenčním rámcem.

4.2.1. Představení rekreačních středisek

Primární výzkum vodní plavby na Orlickém jezeře je elementárně spojen s vodní plochou přehrady a druhotně s přílehlými oblastmi břehů. Individuální průzkum a samotné pozorování probíhalo ve třech vybraných střediscích – v rekreačním středisku a souběžně v kempu na Radavě, v kempu Trhovky a v autokempu Velký Víř. Cílem šetření v uvedených kempech bylo především zjištění úrovně infrastruktury a kvality poskytovaných služeb z pohledu rekreačního potenciálu. Rekreační střediska taktéž tvoří nezbytnou oporu pro vodní plavbu. Sledovaný úsek rekreačních zařízení se táhne od oblasti hráze až po oblast Podskalí. Jmenovaná rekreační střediska jsou vybrána z důvodu jejich největší komplexnosti.

Rekreační středisko Radava & kemp Radava

Radava nacházející se na pravé straně Vltavy vodní nádrže nedaleko od obce Chrást a spadající pod obec Kovářov je rozlehlým střediskem. Rekreační areál je obklopen borovými lesy a poskytuje tak příjemný odpočinek. Zajímavostí a snad i přítěží pro návštěvníky je v zastoupení dvou provozovatelů – rekreační středisko provozuje soukromá společnost Rekreační středisko Radava, s. r. o. se sídlem v Praze a kemp provozuje státní podnik Povodí Vltavy.

Příjezdové cesty a cesty v celém středisku jsou velice prašné a bohužel neosvětlené, avšak travnaté plochy jsou udržovány. V případě sportovního vyžití je na Radavě k dispozici stolní tenis, hřiště určené pro míčové hry, pro děti pak velké a vcelku moderní dětské hřiště s velkou trampolínou zapuštěnou do země. Nedaleko kempu (zhruba 300 metrů od pláže) jsou k pronájmu tenisové antukové kurty a hřiště na plážový volejbal.

Rekreační středisko nabízí ubytování celkem ve 20 dřevěných, identických chatkách a pěti karavanech s dřevěným interiérem, všechny mají vlastní terasu. Každá chata je vybavena dvěma palandami a rozkládací pohovkou, šatní skříní, vybavenou kuchyňkou s elektrickým vařičem a lednicí. Karavany jsou vybaveny příslušným počtem lůžek, šatní skříní, vybavenou kuchyňkou s plynovým vařičem včetně plynové bomby a ledničkou. Terasy karavanů jsou navíc tvořeny další venkovní lednicí, rozkládacím gaučem a jídelním posezením.

Povodí Vltavy provozuje kemp a v jeho kompetenci jsou pronájmy rekreačních míst pro dlouhodobé pobyty, nutno však podotknout, že minulé léto (tj. rok 2021) vznikly opakované požáry a shořely karavany, které byly na Radavě dlouhodobě pronajímány. Jednou z diskutovaných možností příčin požáru je žhářství, zřejmě z důvodu nelegálních přístřešků, jež během let ve středisku vznikly, a proto došlo k povinnosti všech návštěvníků odstranit nepovolené stavby a uvést veškeré karavany do mobilního a provozuschopného stavu.

V těsné blízkosti areálu je možno v hlavní sezoně nakoupit v obchodě čerstvé pečivo, základní potraviny a v určité dny v týdnu je k dispozici pojízdná prodejna nabízející převážně čerstvé ovoce a zeleninu. Stravování je možné ve dvou příjemných restauracích, vedle rekreačního střediska se nachází dřevěná hospoda Radava, která je uvnitř kapacitně prostorná plus disponuje krytou terasou. Hospůdka nabízí k výběru nespočet jídel od chuťovek k pivu, vlastních specialit až po české klasiky. Cena hlavních jídel se pohybuje od 120 Kč. Druhé restaurační zařízení restaurace Radava nebo taktéž nazývaná jako restaurace u Zelenků nabízí širokou nabídku míchaných nápojů a několik teplých jídel od hotovek dle denní nabídky až po pizzu či grilované speciality. Cena pizz je 130 Kč, minutková jídla se pohybují od 90 Kč (bez přílohy).

Kemp Trhovky

Trhovky patří mezi největší z kempů, které provozuje obec Milešov nacházející se na březích Orlické přehrady. Poloha kempu je na pravém břehu Vltavy, zhruba tři kilometry po vodní cestě od hráze. Kemp Trhovky se řadí mezi nejznámější kempy na Orlické přehradě a z důvodu pořádaných večírků a akcí je vhodný zejména pro mladší klienteli.

Kemp Trhovky je situován v klidném prostředí a pozemek je udržován. Na travnaté ploše je umístěn altán, ohniště s grilem a k dispozici je návštěvníkům i udírna, což bezpochyby ocení hlavně rybáři. V blízkosti areálu jsou k využití pro sportovce hřiště na volejbal nebo nohejbal, tenisové kurty nebo stolní tenis. Ve Sporthotelu je možné si zahrát bowling nebo kulečnick. Děti si také přijdou na své, v areálu se nachází dětská hřiště. V neposlední řadě jsou v kempu oblíbeny vodní sporty a příjemné idylce napomáhá i polo písčaná pláž dlouhá 200 metrů s pozvolným vstupem do vody.

Kemp disponuje několika možnostmi ubytování a nabízí celkem 80 lůžek rozvržených do 17 chatek a s kapacitou 350 míst pro stany a obytné přívěsy. Ubytovat se je tedy možno ve dvou, tří a čtyřlůžkových chatkách či buňkách. K jejich vybavení patří vlastní kuchyňka, vařič a lednice. Další možností ubytování je apartmán s vlastní sprchou a toaletou, kuchyňkou s vařičem a lednicí. Může být buď čtyř, nebo šestilůžkový, cena se odvíjí od počtu strávených dnů.

V přilehlém okolí kempu Trhovek se nachází obchod a několik restaurací. Mezi hlavní restaurační zařízení patří restaurace Sporthotel a restaurace Na Téčku. Sporthotel láká na klasická minutková jídla, taktéž tradiční českou kuchyni, ale na své si přijdou i oblíbenci moderní kuchyně. Zařízení má rozlehlé vnitřní prostory i venkovní terasu s výhledem na sportoviště. Další možnost, kam se zajít občerstvit, představuje již zmíněná restaurace Na Téčku, která má velice moderní interiér a v nabídce má obměňovanou denní nabídku pokrmů, ale i stálý jídelníček. Ceny za jídla jsou poněkud vyšší, hlavní chod vyjde v průměru na 180 Kč.

Autokemp Velký Vír

Autocamping Velký Vír najdeme na levém břehu Vltavy, nedaleko zámku Orlík. Tento kemp spadá pod obec Kozlí, přičemž vzdálenost od obce je autem 3,5 kilometru a zabere zhruba čtyři minuty. Kemp je velice prostorný a vhodný pro všechny věkové kategorie – každý v kempu nalezne to své. Autokemp provozuje společnost Velký Vír, s. r. o. se sídlem společnosti v Kozlí.

Autokemp je velice prostorný, a i v případě plné obsazenosti nabízí návštěvníkům soukromí. Veškerý prostor v kempu je řádně udržován, cesty jsou vyznačeny a osvětleny. Mezi přednosti určitě patří velký výběr jídel za lidové ceny a písčné pláže obepínající dolní část kempu, díky nimž je příjemný a snadný přístup do vody, také se nabízí možnost relaxovat. Naopak při potřebě aktivního odpočinku je k výběru velký počet aktivit, které lze v kempu

podnikat. V horní části kempu je k dispozici minigolf a stolní fotbal, dále zrekonstruované hřiště s uválcovaným písečným povrchem pro volejbal nebo nohejbal a k dispozici je i velký tenisový kurt. Velké využití zde mají i vodní sporty a pro děti jsou v celém areálu celkem tři dětská hřiště.

V autokempu je několik možností, kde se ubytovat. Z názvu vyplývá a je jasné, že kemp je přizpůsoben karavanům, obytným autům i dodávkám. Dále je možno se ubytovat v chatkách tří kategorií a taktéž jsou k dispozici prostory pro stany. Kategorie chatek jsou rozděleny do následujících: komfort, rodina a turistika. Kategorie komfort jsou vybaveny kuchyňskou linkou, lednicí s mrazákem a základními kuchyňskými spotřebiči a disponují vlastním sprchovým koutem a toaletou, přičemž jsou umožněny jen týdenní pobyty od soboty do soboty. Kategorie chat rodina disponují kuchyňkou, vařičem a lednicí.

Nabídka a možnost občerstvení je ve Velkém Víru vcelku pestrá, k dispozici jsou dvě restaurační zařízení a jeden obchod se základními potřebami. Restaurace Nymfa je umístěna v horní části kempu u chatové osady s kapacitou pro 30 osob a s venkovním posezením na terase v kapacitě 80 osob. Restaurace poskytuje snídaně, obědy a večeře v podání hotových jídel, ale i minutkové kuchyně. Cena hlavních jídel se pohybuje okolo 100 Kč a je zde možnost objednání polopenze v ceně 180 Kč nebo plné penze za 280 Kč. Kromě občerstvení je v restauraci stolní fotbal, jukebox, venkovní gril s výhledem na minigolf. Druhé restaurační zařízení nese název restaurace U Vody a nachází se ve spodní části kempu přímo nad zátokou s výhledem na přehradu. Restaurace nabízí snídaně, obědy a večeře. Vždy je výběr z minimálně šesti hotových jídel v ceně od 65 Kč. Kapacita i s krytou venkovní terasou skýtá posezení zhruba pro 300 návštěvníků. V restauraci U Vody se pořádají country večery a o víkendech hudební vystoupení buď s živou hudbou, nebo v podobě diskoték.

Pro kulturní vyžití je kromě restaurace U Vody vhodné navštívit Sportkemp, kde mimo příjemné posezení u alkoholických i nealkoholických nápojů je o víkendech vždy přichystán kulturní program, nejčastěji s živou hudbou.

4.2.2. Vyhodnocení mystery shoppingu

Hodnocení zkoumaných a výše popsaných kempů dle mystery shoppingu je v následujícím textu vyhodnoceno pomocí metody SERVQUAL, kde se hodnotí cena a nabízená kvalita služeb na základě vah z určité škály.

Metoda SERVQUAL neboli Service-Quality model slouží k měření kvality služeb a jejím základním kamenem je model rozporu mezi představami zákazníků a následně také tím, jaká služba jim byla skutečně poskytnuta. Výzkum pomocí tohoto modelu je založen na modelu mezer (GAP modelu), jenž pracuje s teorií mezer – tedy mezerami a diferencemi v očekávání a vnímání zákazníka mezi jednotlivými složkami procesu poskytování služeb.

Mystery shopping je hodnocen na základě již zmíněné metody a u tří zvolených rekreačních zařízení jsou v následujícím textu určeny vlastnosti, které by šetřené rekreační zařízení mělo mít. Tyto vlastnosti jsou následně oceněny váhami určité škály (1 až 10), každá služba je oceněna body z vybrané určité škály (1 až 5). Posléze vynásobením jednotlivých vlastností váhami, které byly přiřazeny sledovaným službám, a součtem získaných součinů je získáno hodnocení pořadí jednotlivých služeb. V konečném výsledku je služba s nejvyšším součtem považována za nejkvalitnější (Škodová-Parmová, 2004).

Mezi hmotné zajištění patří především ubytovací a stravovací služby, tedy služby, které jsou základní a tvoří prvotní vzhled zázemí, jenž upoutá na první pohled každého účastníka cestovního ruchu – tedy rekreanta, který si vybral k čerpání svého volna konkrétní rekreační zařízení. Vlastně už před příjezdem na dané rekreační místo musela proběhnout komunikace se zařízením prostřednictvím internetu nebo po telefonické domluvě. Do druhé dimenze – spolehlivosti spadá schopnost rekreačních zařízení provést servis služeb ve slíbené a inzerované kvalitě tak, aby zákazník byl alespoň tak spokojen, jaké je jeho prvotní očekávání. Tento aspekt může být u rekreantů vnímán jako celková atraktivita kempu, jak na daného člověka prostředí zařízení působí, případně jestli je splněno očekávání vyvolané například fotografiemi zařízení na webových stránkách. Do oblasti reakce či vnímavosti spadá určitá odpovědnost i připravenost zaměstnanců poskytnout rekreantům pohotový servis, být jim k dispozici a naplnit jejich očekávání a být empatičtí.

V následující tabulce jsou zvoleny indikátory kvality, na jejichž základě jsou rekreační zařízení porovnávána mezi sebou. Jsou stanoveny váhy pro jednotlivé indikátory, nejvyšší váha je vždy přiřazena k parametrům, jež mohou nejvíce ovlivnit spokojenost rekreantů. Posléze je každá služba u každého rekreačního střediska oceněna body. Tyto body mají stanovenou stupnici od 0 do 5, přičemž jednotlivé body znamenají: 0 – chybí, 1 – nesplňuje, 2 – dostatečné, 3 – dobré, 4 – velmi dobré, 5 – vynikající.

Vstupní kritéria pro stanovení jednotlivých vah jsou dána z počtu kladných odpovědí dotazníkového šetření v poměru 80 % objektivní váhy a z 20 % subjektivní váhy na základě pozorování zkoumaných středisek.

Tabulka 4: Hodnocení služeb rekreačních zařízení metodou SERVQUAL

Indikátor kvality	Váha	Radava	Trhovky	Velký Vír
Ubytovací služby	10	2	4	5
Stravovací služby	8	4	3	5
Sociální zařízení	9	3	3	4
Přístup zaměstnanců	7	3	4	4
Čistota	8	4	5	5
Přístup k vodě	6	5	5	5
Vybavení pro vodní plavbu	7	4	4	0
Sportovní vyžití	5	3	4	5
Atraktivita kempu	9	3	4	4
Součet (váha*body)	Σ	232	273	285

Zdroj: Vlastní šetření, 2022

Jednotlivé váhy jsou stanoveny na základě otevřených odpovědí z dotazníkového šetření spolu se samotným výzkumem ve sledovaném období. V návaznosti na tento fakt mají váhy vysokou důležitost a v jednotlivých indikátorech kvality se od sebe tolik nevzdalují. Hodnota vah v rozmezí od 10 do 8 má nejvyšší důležitost, jelikož tvoří základ a prvotní popud, na němž při výběru rekreačního střediska opravdu záleží. Nižší váhy, od 7 do 5, již nemají až tak vysokou důležitost, a proto v případě užití váhy 7, která je zmíněna u přístupu zaměstnanců, váha značí možný zastaralý styl obsluhy hostů, jenž se váže k dobám minulým – postkomunistickým. Užitá váha 6 určena u indikátoru přístupu k vodě je takto stanovena z prostého důvodu. Přístupová cesta k vodě je ovlivněna reliéfem a přírodními podmínkami, které jdou jen stěží ovlivnit, proto je stanoveno takto. Co se týče nejnižší užití váhy s číslem 5, sportovní aktivity jsou sice nedílnou součástí rekreačních zařízení a samotné rekreace účastníků cestovního ruchu, avšak nepatří mezi hlavní důvody výběru zařízení.

Dle stanovených indikátorů kvality a na základě jejich vah k jednotlivým bodům u rekreačních zařízení v tomto hodnocení zvítězil autocamp Velký Vír, na druhém místě se umístil kemp Trhovky a jako poslední se umístilo rekreační středisko Radava.

Radava je na třetím místě převážně z důvodu ubytovacích služeb, jelikož má dva majitele, kteří se snaží o středisko starat. Avšak namísto domluvy, která by mezi nimi měla být, mezi sebou spíše konkurenčně soupeří a na návštěvníky tohoto kempu to nemá dobrý vliv. Další příčinou jsou taktéž neosvětlené cesty po kempu i nechvalná příjezdová cesta, jež by si bezpochyby zasloužila renovaci. Sociální zařízení, které je v kempu pro všechny společné, sice

není úplně nejhorší, avšak chybí jeho označení, kde se v areálu nachází. Taktéž by nebyla na škodu menší investice, jelikož toalety vykazovaly značné použití, u některých chybělo prkýnko a do některých kabiněk se ani nedalo dostat, jelikož dveře byly zamčeny. Celková atraktivita kempu těmito skutečnostmi klesla, avšak velkou výhodou tohoto střediska je vybavenost pro vodní plavbu, protože je zde molo i přístaviště pro plavidla.

Trhovky se v hodnocení umístily na druhém místě, což může být překvapivé z toho důvodu, že se jedná o velmi známý a opěvovaný kemp. Avšak pro tento kemp je poněkud nepříznivá vyšší cena v restauračních zařízeních a taktéž neustálý hluk vylučující se s klidem a možností relaxace. Za zmínku také stojí sociální zařízení, které je sice nové a zmodernizované, ale bohužel nečisté a s absencí toaletního papíru. Naopak je třeba vyzdvihnout příjemný personál a možnost sportovního vyžití, kterého je v kempu nabízen dostatek. Také je dobré podtrhnout přítomné přístaviště pro vodní plavidla, školu potápění a v neposlední řadě i pořádek a čistotu v celém areálu.

Na prvním místě se umístil autocamp *Velký Vír*, který u základních služeb indikátorů kvality získal plný počet bodů. Není se čemu divit, areál je velice rozlehlý, prostorný, příjemný a hlavně udržovaný. V možnostech ubytování si každý přijde na své, ostatně si i vybere své místo, kde bude mít klid. Co se týče stravování, v kempu je velký výběr jídel za relativně nízkou cenu, což každý uvítá, personál je taktéž vstřícný a ochotný. Dominantou kempu je jednoznačně dlouhá písčitá pláž nabízející prostor pro rekreanty z celého kempu, ale rovněž i pro rybáře. Nevýhodou je nulové vybavení pro vodní plavbu, jelikož zde chybí jakýkoliv sjezd pro lodě a souběžně by nebylo na škodu více parkovacích míst pro plavidla v případě návštěvy stravovacích zařízení. Celková atraktivita kempu je tedy na vysoké úrovni.

V následující tabulce jsou srovnány jednotlivé ceny za ubytování v kempech s výsledky hodnocení kvality. U rekreačního střediska Radava je vypočítána částka pobytu na den z celkové ceny pronájmu na týden. U Trhovek je vypočítán aritmetický průměr jednotlivých druhů ubytování a taktéž tomu je u Velkého Víru, kdy je proveden aritmetický průměr jednotlivých kategorií ubytování. Vždy je vycházeno z nabídky čtyřlůžkových chat. Pro porovnání a usazení s kempem mimo Orlickou přehradu a porovnání s referenčním rámcem byl vybrán kemp Jestřábí I nacházející se na břehu přehrady Lipno. Kemp Jestřábí nabízí ubytování v apartmánu, bungalovu, chatkách, anebo ve stanech, karavanech. Stejně jako kempy u Orlické přehrady i kemp na Lipně nabízí písčitou pláž, travnaté plochy i nabídku sportovních vybavení a plavidel. Stejně tak jako u zkoumaných předcházejících kempů bude u Jestřábí I vypočten aritmetický průměr jednotlivých druhů z nabídky čtyřlůžkových ubytování.

Tabulka 5: Celkové hodnocení rekreačních zařízení

Rekreační středisko	Cena čtyřlůžkové chaty na noc (v Kč)	Ohodnocení kvality metodou SERVQUAL
Radava	1.100	232
Trhovky	704	273
Velký Vír	850	285
Kemp Jestřábí I Lipno	2.068	-

Zdroj: Vlastní šetření, 2022

Z tabulky je zřejmé, že zde neplatí přímá úměra mezi cenou a odpovědnou kvalitou služeb. Radava, která obdržela nejméně bodového ohodnocení, nabízí ubytování za nejvyšší cenu, naopak Trhovky umístěné ve zlatém středu poskytují nejlevnější ubytování a kemp Velký Vír s vítězným ohodnocením kvality dle SERVQUAL je o něco dražší než kemp Trhovky.

V porovnání a usazení s referenčním rámcem je zde znát opravdu razantně vysoká cena ubytování ve středisku na Lipně oproti ceně kempů na Orlické přehradě.

4.3. Analýza vodní plavby za sledované období

Analýza vodní plavby na Orlické přehradě představuje klíčovou část práce a pro tuto diplomovou práci stěžejní. K naplnění cíle práce je v této části provedena analýza vodní plavby, jež byla opatřena metodou pozorování. Měření frekvence vodní plavby a měření počtu plavidel pohybujících se po vodní hladině Orlické přehradě probíhalo v letních měsících roku 2021, konkrétně se jednalo o červenec, srpen a září. Pozorování probíhalo vždy z jednoho vymezeného a zároveň vyvýšeného místa rekreačního střediska Velký Vír tak, aby byl dobrý výhled na pohyb plavidel po vodní cestě, ale i znatelný pohyb v přilehlých přístavech. Mezi pozorované přístavy patří Barrandovská zátoka nacházející se vedle campu Velkého Víru, dále byla sledována zátoka Velkého Víru mířící k restauraci a jako poslední byl sledován protější soukromý přístav Yacht clubu Radava. Čas měření byl vždy v rozmezí od 10 do 17 hodin a mezi dny měření patřily vždy dny pátek, sobota a neděle. Pro účely diplomové práce byla rozlišována jednak plavidla s motorovým pohonem – plachetnice a motorové čluny, dle velikosti malé i velké plachetnice a malé i velké motorové čluny, přičemž malá plavidla byla rozlišována do šesti metrů délky a velká plavidla nad šest metrů délky a jednak plavidla s vlastním pohonem, mezi něž náleží pramice, kánoe, kajak a paddleboard. Poslední skupinu, do níž spadají ostatní plavidla, která nebyla doposud zmíněna, patří – parník, houseboat, vodní skútr a další plavidla sloužící k rekreaci a sportovnímu vyžití.

V následující tabulce číslo 6 je zobrazen celkový počet plavidel, která byla na vodní hladině během doby měření naměřena, tabulka rovněž obsahuje samotnou vytiženost v jednotlivých měsících měření.

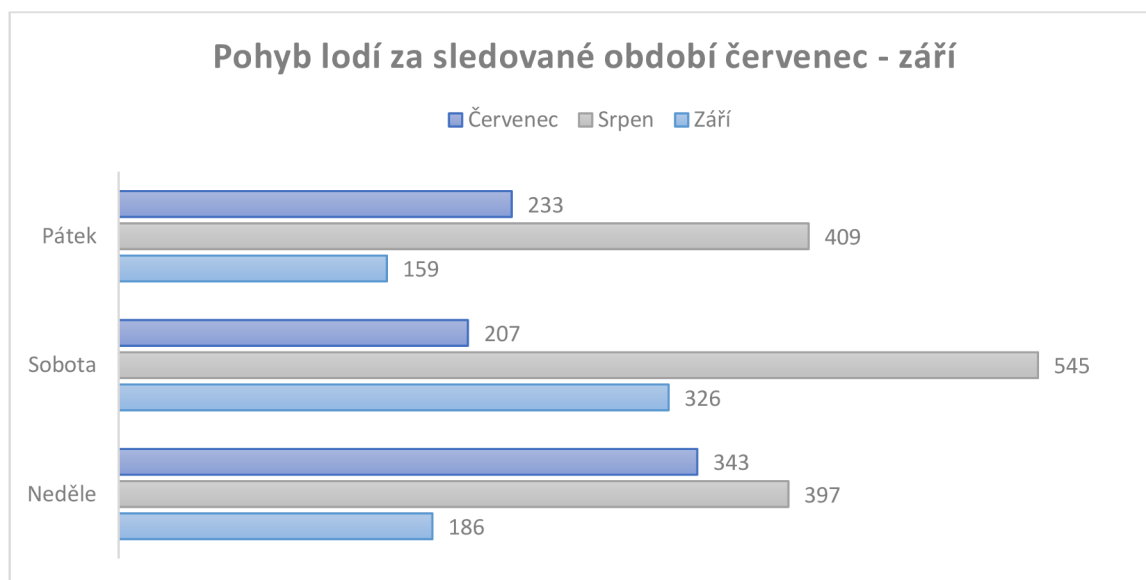
Tabulka 6: Celkový počet plavidel a vytiženost v měsících měření

Měsíc	Celkový počet plavidel	Vytiženost
Červenec	783	28 %
Srpen	1.351	48 %
Září	671	24 %
Celkem	2.805	100 %

Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Prvotní měsíc výzkumu a pozorování byl brán jako pilotní a byl tak měsícem seznamování a prvotního měření počtu plavidel, směrů plavidel a rozlišování jednotlivých druhů vodních plavidel tak, aby výsledné a celkové měření bylo plnohodnotné. Z tabulky je zřejmé, že nejvytiženějším na počet plavidel byl měsíc srpen, v září už zatížení na vodní hladině klesalo, dokonce kleslo na nejnižší počet z měřených měsíců. Pro bližší srovnání a ilustraci jsou tatož data zobrazena v grafu, ve kterém jsou k vidění jednotlivé dny v měsících, v nichž se měření uskutečnilo.

Graf 1: Pohyb lodí za sledované období



Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Z grafu i z tabulky výše je zřejmé, že nejvytiženějším měsícem byl měsíc srpen mapující hlavní vrchol letní sezony, který je dán jednak hlavními prázdniny u dětí, jednak vysokými teplotami. Vysoké teploty vzduchu, ale taktéž ohřáté vodní hladiny přispívají k nadšení v koupání, využívání vodních plavidel a vodních radovánek.

Nejvíce vytiženým dnem ze všech měření se jednoznačně stává sobota, jež u všech měsíců nad ostatními dominuje. Příčinou může být využití Orlické přehrady k rekreaci během víkendu a nabití sil do dalšího pracovního týdne.

4.3.1. Specifika měření vodní plavby & časový průběh

Specifika frekvence vodní plavby se liší v závislosti na pozorovaném úseku, jelikož se každá část vodní plochy mění každým dnem i každou hodinou. Rozsáhlost vodních cest nabízí účastníkům vodní plavby rozptýlení po celé šířce i délce, a proto samotné měření není až tak snadné. Vodní cesty jsou přístupny všem účastníkům vodní plavby i účastníkům cestovního ruchu a rozptýl na základě členitosti přehrady je opravdu veliký. Z tohoto důvodu je možné, že některá plavidla mohou být započítána do měření i vícekrát než jen jednou. Taktéž bylo měřením zjištěno, že spousta plavidel – převážně plavidla sloužící k rekreaci, sportu či rybolovu se pohybují jen v určitém úseku a dále nevyužívají dalších úseků vodních cest. Proto u těchto druhů plavidel není měřen jejich směr, ale jsou započítána jen do statistických dat.

Co se týče časového rozložení plavby, každý den korelovalo odlišně, avšak během poledne byl znát úbytek vodních plavidel. Následkem tohoto úbytku bezpochyby mohl být čas oběda a využití stravovacích zařízení.

4.3.2. Plavidla

Celkově za sledované období bylo naměřeno 2 805 druhů vodních plavidel, přičemž metodika se členila na plavidla s motorovým pohonem, plavidla s vlastním pohonem a plavidla ostatní. Specifika metodiky vodních plavidel jsou konkrétněji popsána na začátku této podkapitoly. Hlavním cílem tohoto dílčího úkolu bylo zmapování jednotlivých druhů lodí pohybujících se po vodní hladině a naplňujících tak rekreační plavbu. Nutno zde zmínit, že samotná frekvence vodní plavby se odvíjela od chování účastníků plavby, tudíž jedno a totéž plavidlo mohlo být naměřeno i vícekrát.

Tabulka 7: Druhy plavidel

Druhy plavidel	Počet plavidel	%
Velká plachetnice	536	19,11 %
Malá plachetnice	218	7,77 %
Velký motorový člun	551	19,64 %
Malý motorový člun	886	31,59 %
Parník	62	2,21 %
Houseboat	64	2,28 %
Rybářský člun / pramice	60	2,14 %

Kajak	32	1,14 %
Paddleboard	126	4,49 %
Nafukovací člun ála Zeman	25	0,89 %
Kanoe	27	0,96 %
Vodní skútr	149	5,31 %
Šlapadlo	66	2,35 %
Jetsurf	2	0,07 %
Windsurf	1	0,04 %
Celkem	2805	100 %

Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Z výsledných naměřených dat je zřejmé, že největší zastoupení získaly malé motorové čluny s procentuálním vytížením 31 % a celkovým počtem 886 člunů za sledované období. Oproti tomu velký motorový člun, který je parametricky větším plavidlem, byl naměřen méněkrát, v celkovém počtu 551. V těsném množstevním závěsu s procentuálním vytížením na hodnotě 19 bylo naměřeno 536 velkých plachetnic. Je tedy zřejmé, že mezi nejčastější plavidla, jež se v měřeném čase vyskytovala na vodní hladině, patří malé a velké motorové čluny a následně velké plachetnice. Malých plachetnic bylo naměřeno až o polovinu méně než těch velkých, s celkovým číslem 218.

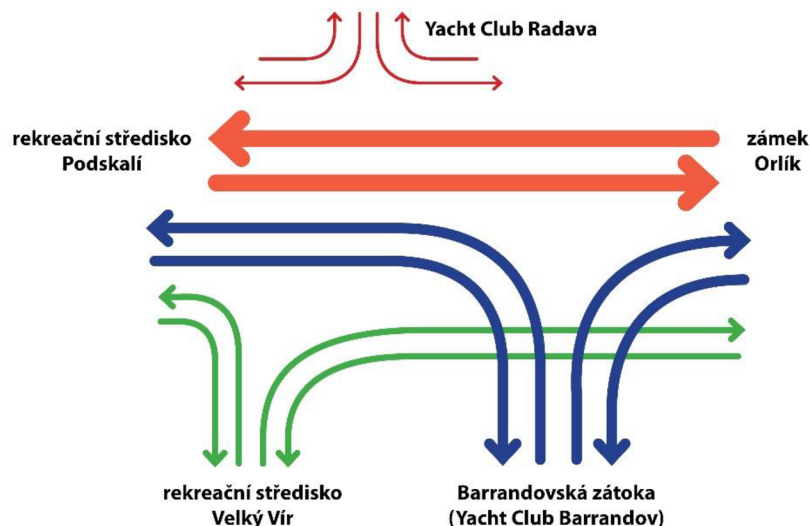
4.3.3. Směry plaveb

Součástí měření bylo pozorování a následné zaznamenávání jednotlivých směrů plavby. Nejvytíženější směr byl s celkovým počtem naměřených plavidel 1 215 ze směru zámek Orlík směrem na Podskalí, v opačném směru bylo shledáno 1 113 vodních plavidel. Tento nepoměr v nevyrovnanosti vodní plavby a taktéž celková neúměrnost svědčí o využití měřeného úseku k plavbě do dalších úseků, tudíž se plavidla nezdržovala ve sledovaném úseku a plula dál.

Soustavně byly pozorovány i přilehlé přístavy a jednotlivé pohyby plavidel, které buď do mariny připluly, nebo odpluly a následně vpluly na Orlickou přehradu. Mezi zkoumané přístavy celkově patří tři – Yacht club Barrandov nebo taktéž Barrandovská zátoka nacházející se na pravé straně od kempu Velký Vír. Taktéž byla pozorována zátoka nalevo od zkoumaného místa u Velkého Víru. Ta převážně mapovala plavidla stavující se v této zátoce za účelem občerstvení. Poslední sledovanou zátokou byl protější přístav Yacht club Radava, u něhož se projevil nejnižší naměřený pohyb. Může tomu tak být z důvodu nutnosti mít uzavřenou smlouvu o kotvení, která je poskytnuta na celou sezonu s možností využití veškerého zázemí v Yacht Clubu, ale taktéž s možností využití kotvení pro hosty při návštěvě klubové restaurace zpoplatněné 100Kč/hod s nutností telefonické objednávky dopředu u správce mariny.

Na následujícím obrázku je k dispozici pentlogram znázorňující jednotlivé směry plaveb za sledované měřené období.

Obrázek 6: Pentlogram směrů plavby za sledované období



Zdroj: Vlastní zpracování v programu Indesing, 2022

Pentlogram znázorňuje grafické vyobrazení dopravního zatížení v jednotlivých směrech a taktéž provoz v již zmíněných a představených přístavištích. Pro snadné a přehledné rozlišení je v pentlogramu užito více barev v rámci jednotlivých směrů. Nejtlustší a nejzářivější barevné šipky značí dva základní směry po vodní cestě Orlické přehradě a určují směry charakterizované jako směr rekreačního střediska Podskalí a směr zámku Orlík. Ostatní křivky znázorňují jednotlivé pohyby mezi vodní cestou a přístavišti. Jak je již zřejmé z předchozího textu, pozorovány byly tři přístavy. Nejnavštěvovanějším ze zkoumaných byla Barrandovská zátoka, proto má ze všech šetřených marin nejvíce tlusté šipky udávající směry pohybu plavidel. Naopak nejtenčí elipsy jsou vyznačeny u Yacht Clubu Radava, jelikož u tohoto přístavu je evidován nejnižší počet pohybu vodních plavidel. Zkrátka, tloušťka šipek je vyvozena od vytíženosti jednotlivých směrů – čím tlustší křivka, tím větší frekvence vodní plavby a čím tenčí křivka, tím menší frekvence plavby.

Následující tabulka 11 vyobrazuje jednotlivé počty plavidel pohybujících se po Orlické přehradě, přičemž tyto směry jsou uvedeny v prvních dvou řádcích. Následně jsou zaznamenány počty plavidel v jednotlivých marinách. Je patrné, že největší provoz byl v Barrandovské zátoce, a to ze všech tří posuzovaných.

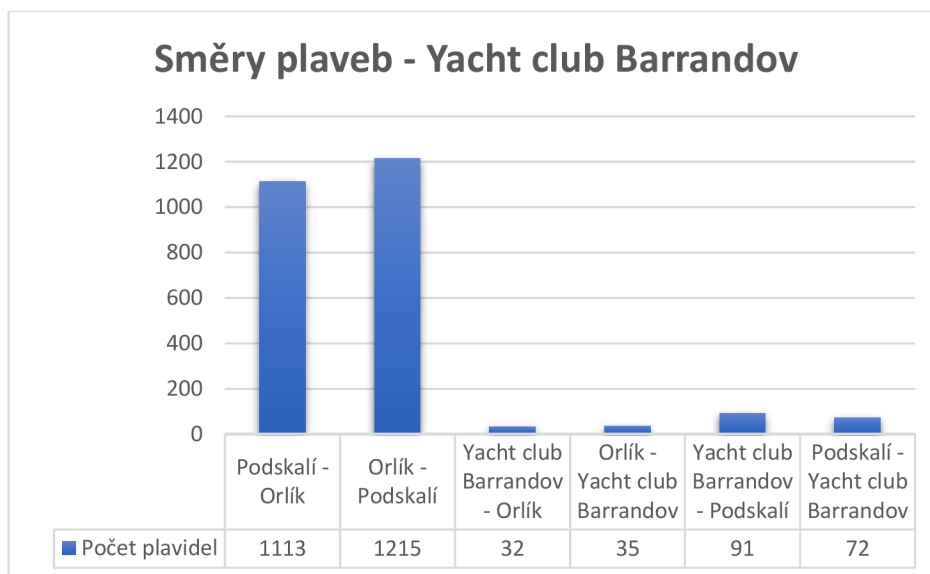
Tabulka 8: Směry plaveb

Směry plaveb	Počet plavidel	Vytíženost
Podskalí - Orlík	1113	39,68 %
Orlík - Podskalí	1215	43,32 %
Yacht club Barrandov - Orlík	32	1,14 %
Orlík - Yacht club Barrandov	35	1,25 %
Yacht club Barrandov - Podskalí	91	3,24 %
Podskalí - Yacht club Barrandov	72	2,57 %
Radava - Orlík	11	0,39 %
Orlík - Radava	11	0,39 %
Radava - Podskalí	20	0,71 %
Podskalí - Radava	8	0,29 %
Velký Vír - Orlík	69	2,46 %
Orlík - Velký Vír	27	0,96 %
Velký Vír - Podskalí	55	1,96 %
Podskalí - Velký Vír	46	1,64 %

Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Pro větší přehlednost a srozumitelnost jsou jednotlivá data převedena do grafů a každý z nich mapuje jednotlivé zátoky zvlášť. Graf číslo 2 znázorňuje pohyb plavidel v jednotlivých směrech Barrandovské zátoky. Vždy jsou v grafech uvedeny dva základní směry po Orlické přehradě, pro správné kvantitativní porovnání počtu plavidel v marinách.

Graf 2: Směry plaveb Barrandovské zátoky



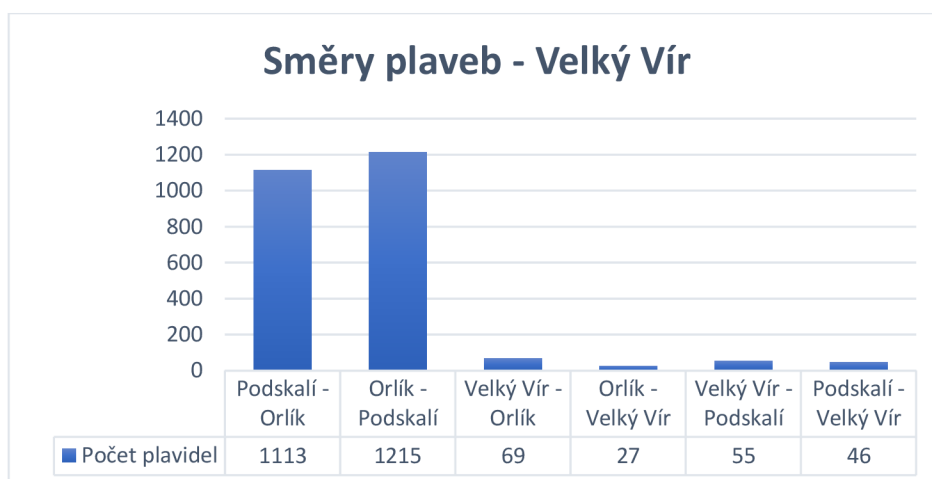
Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Jak již bylo zmíněno, ze všech třech pozorovaných přístavišť byla Barrandovská zátoka nejnavštěvovanější. Yacht Club Barrandov je plně a trvale osvětlen a krátkodobé kotvení je zpoplatněno 100 Kč za loď na den plus platba 50 Kč za každou osobu na palubě.

Nejvíce naměřených plavidel (v celkovém počtu 91) bylo vypořádáno při vyplutí lodí ze zátoky směrem k rekreačnímu středisku Podskalí. V opačném případě při vplutí lodí do Barrandovské zátoky ze směru Podskalí bylo naměřeno 72 plavidel. Naopak při opačném směru ze strany zámku Orlík byl výsledován skoro vyrovnaný počet vplutí i vyplutí lodí jen s rozdílem tří plavidel, která dle údajů v zátoce zůstala, nebo se vydala druhým směrem. V porovnání vplutí vs. vyplutí je tento poměr 107 ku 123.

Je zde nutno uvést, že Barrandovská zátoka skýtala několik desítek lodí, které byly během měření zakotveny, vždy v přístavu zbylo nejméně 30 plavidel.

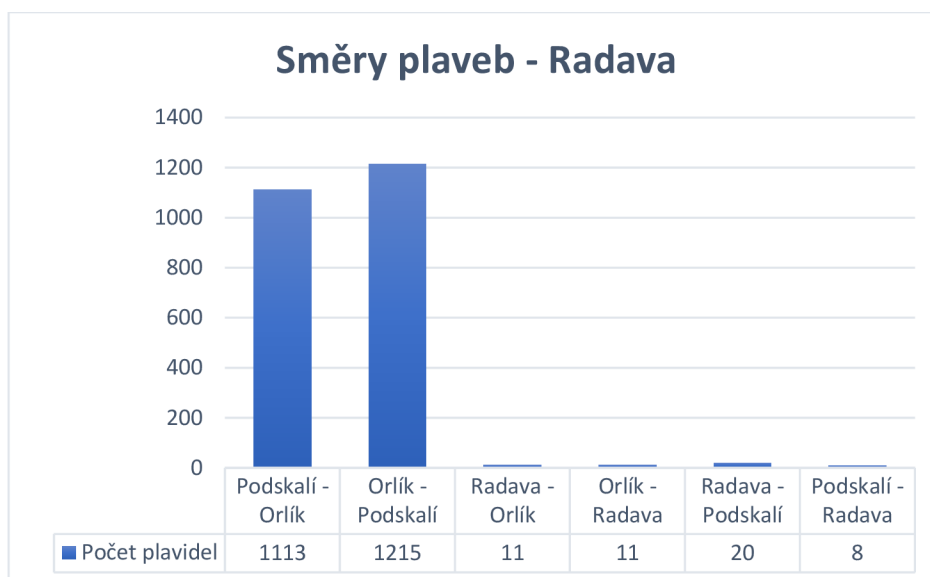
Graf 3: Směry plaveb Velkého Víru



Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Zátoka Velkého Víru, u které je situována dolní restaurace U Vody a taktéž půjčovna lodí, je druhým zkoumaným přístavištěm. Naměřený počet plavidel je vyčíslen v grafu číslo 3, z něhož lze vyčíst počet vyplutí ze zátoky směrem na zámek Orlík s celkovým číslem 69 lodí, v případě vyplutí ze zátoky opačným směrem na rekreační středisko Podskalí v počtu 55 lodí. Vplutí do zátoky ze směru Podskalí je naměřeno 46 plavidel a vplutí z opačného směru do zátoky Velkého Víru činí 27 plavidel. V návaznosti na restauraci nacházející se přímo u zátoky lze soudit, že tento přístav je využíván především pro účely stravování. Při porovnání vplutí vs. vyplutí je poměr 73 ku 123.

Graf 4: Směry plaveb Yacht Clubu Radava



Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Třetím sledovaným přístavem je Yacht Club Radava, u něhož je naměřen nejnižší pohyb veškerých vodních plavidel. Jak již bylo zmíněno, může tomu tak být z důvodu nutnosti uzavřené smlouvy, anebo kvůli ceně kotvení – na marině na Radavě je cena 100 Kč na hodinu, kdežto v marině Barrandov je cena mnohem přívětivější, a to stejná částka 100 Kč, ovšem na celý den či noc. Z grafu číslo 4 lze vyzorovat shodný počet plavidel vplutí i vyplutí ze směru zámek Orlík a odlišná čísla v opačném směru. Vyplutí z radavské zátoky a s udaným směrem k rekreačnímu středisku Podskalí je dáno 20 plavidly a vplutí z téhož směru pouze 8 plavidly. Při celkovém porovnání vplutí vs. vyplutí je poměr 19 ku 31. Nutno k radavskému přístavu ještě dodat, že kotvení je zde nebezpečné a nelze v něm zcela kotvit, proto je naměřena tak nízká frekvence pohybu lodních plavidel.

4.3.6. Zhodnocení vodní plavby

Analýza vodní plavby je klíčovou částí diplomové práce a výsledné měření počtu plavidel a jejich směrů přispívá k naplnění cíle. V následujícím textu je uvedeno zhodnocení vodní plavby v bodech:

1. Naměřených plavidel za sledované období bylo 2 805 druhů, přičemž byly sledovány motorové i nemotorové lodě, ale taktéž pramice a plavidla pro rekreační využití.
2. Dominujícím plavidlem je dle šetření malý motorový člun s celkově největším počtem a největší vytižeností. Následuje ho velký motorový člun a za zmínku s taktéž vcelku vysokým vyzorovaným počtem stojí velká plachetnice.

3. Frekvence vodní plavby na sledovaném úseku a v jednotlivých směrech byla docela vyrovnaná, avšak je třeba přihlídnout k rozsáhlosti vodních cest nabízejících rozptýlení po celé šířce i délce a taktéž k možnosti využití přístavišť ke kotvení lodí. Některé lodě v měřeném úseku neustále rotovaly a některá plavidla se pohybovala jen v určitém úseku a dále nevyužila další úseky vodních cest.
4. Součástí měření bylo pozorování přilehlých přístavů a jednotlivé pohyby plavidel, která buď do mariny připlula, nebo naopak odplula. Ze všech tří sledovaných přístavišť byl nejnavštěvovanějším Yach Club Barrandov, v poměru vplutí versus vyplutí 107 ku 123.

4.3.5. Spokojenost účastníků vodní plavby

Dotazníkové šetření spokojenosti účastníků vodní plavby je zaměřeno na spokojenost frekventantů, kteří využili při rekreaci vodní plavbu a s ní spojené služby.

Celkem bylo vyplněno 59 dotazníků a tento poměrně nízký počet připisujeme absenci osobního dotazování na přehradě a nepříliš velké ochotě respondentů k vyplňování dotazníků. Počet je tedy relativně nízký, avšak odpovědi na otevřené otázky jsou naprosto plnohodnotné a popisují vztah s infrastrukturou spojenou s vodní plavbou. Účastníci dotazníkového průzkumu odpovídali celkem na 16 otázek, z nichž deset otázek bylo uzavřených s možnostmi výběru a šest otázek otevřených pro prostor názorů dotazovaných na danou problematiku.

Samotnému vyhodnocení stěžejních otázek vodní plavby předchází identifikace a specifikace respondentů vodní plavby, kteří se dotazníkového šetření zúčastnili. Jak již bylo zmíněno, bylo vyplněno 59 dotazníků, z čehož 38 dotázaných tvořili muži, žen bylo zastoupeno 21. Věkové rozložení respondentů bylo je z 40 % v kategorii 41 až 50 let a zbytek byl rovnoměrně rozložen do dalších věkových kategorií. Nejčastěji respondenti Orlickou přehradu navštěvují s rodinou a dětmi a následně je procentní zastoupení rozděleno mezi návštěvu s přítelem/přítelkyní, s manželem/manželkou a s přáteli. Pozoruhodná u identifikace účastníků vodní plavby je délka pobytu, z něhož nejčastěji označovaná odpověď byla zaznamenána u 7 a více dnů pobytu, zbytek odpovědí byl individuální. Orlickou přehradu dotázaní dle průzkumu navštěvují každý víkend, celosezonně nebo k přehradě jezdí na dovolenou v letních měsících.

První otázka spojená s vodní plavbou se zaobírá prvotní motivací účastníků vodní plavby k návštěvě Orlické přehrady. Respondenti si mohli vybrat z několika odpovědí, přičemž mohli zvolit i více než jednu z nich.

Graf 5: Motivace k návštěvě vodní plochy Orlík

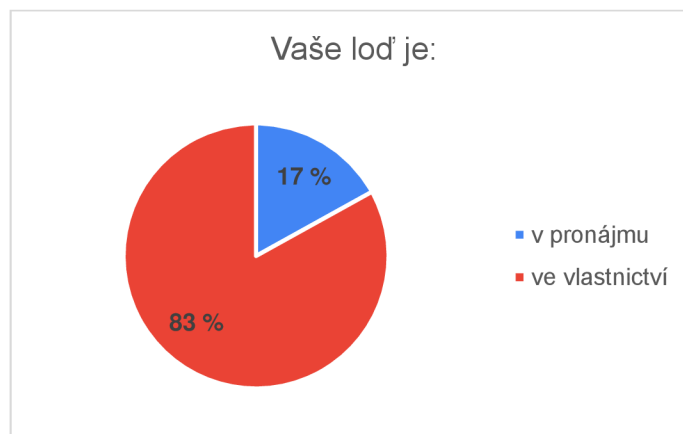


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Z grafu je zřejmé, že největší zastoupení odpovědí zaujímá právě stěžejní vodní plavba po přehradě, což je v této analýze klíčové. Vodní plavba je souměrně spojena s rekreací, o tom svědčí procentuální zastoupení výběru, které je od sebe jen marginálně vzdálené. Taktéž je plavba spojena s označovaným pobytem v přírodě, jenž může být doplněn rybařením.

Druhá otázka se týkala vodních plavidel, konkrétněji majetnického dělení, zda účastníci plavby mají loď ve vlastnictví, nebo zdali si loď zapůjčili a pronajali.

Graf 6: Loď

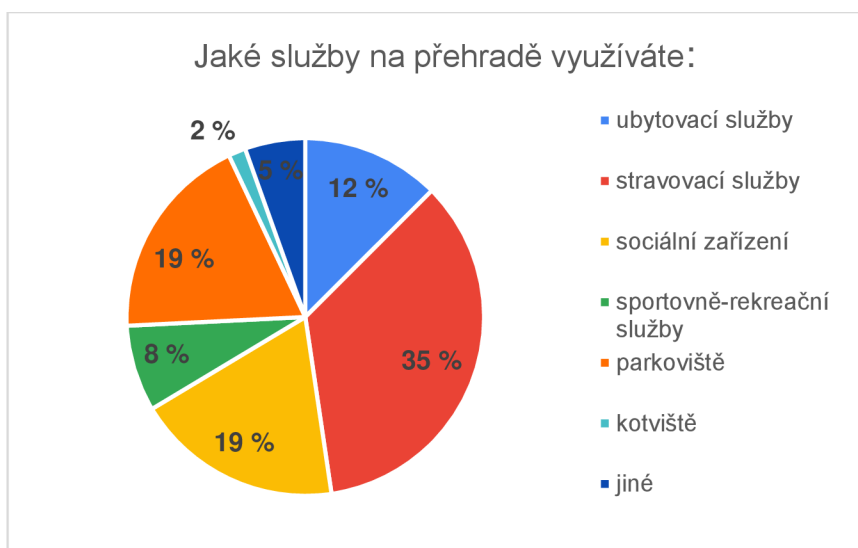


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Výsledné zjištění je vcelku překvapující, přes 80 % dotázaných odpovědělo, že loď mají ve svém vlastnictví a zbytek si loď půjčuje.

Třetí otázka se zabírá využitím doprovodných služeb při vodní plavbě, taktéž zde byla možnost vybrat více než jen jednu odpověď.

Graf 7: Využití služeb na přehradě

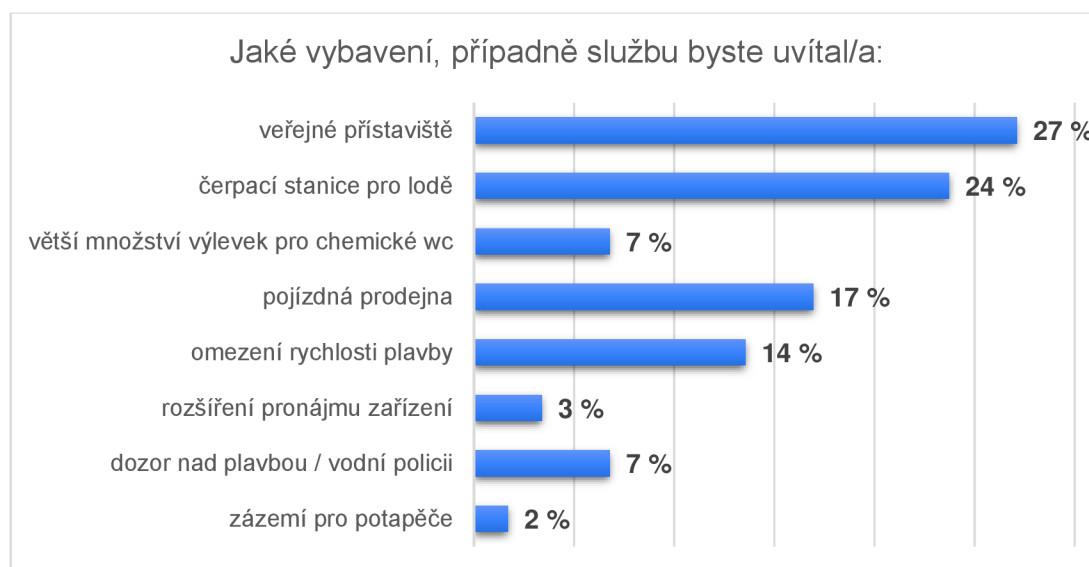


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Nejvíce využívanými doprovodnými službami jsou služby základní – stravovací služby, taktéž využití sociálního zařízení, stejně tak jako využití parkovišť. Sportovně-rekreační služby příliš využívány nejsou, jelikož účastníci vodní plavby spíše zůstávají na svých lodích a uplatňují možnost vybavení v kajutách.

Čtvrté otázce ještě předcházela doplňující otázka týkající se celkové spokojenosti účastníků cestovního ruchu se službami, z níž vyšla nadpoloviční spokojenost. Následující otázka nabádala respondenty k podání návrhů ke zlepšení služeb, případně k návrhu služeb, jež na Orlické přehradě chybějí.

Graf 8: Návrhy respondentů vodní plavby

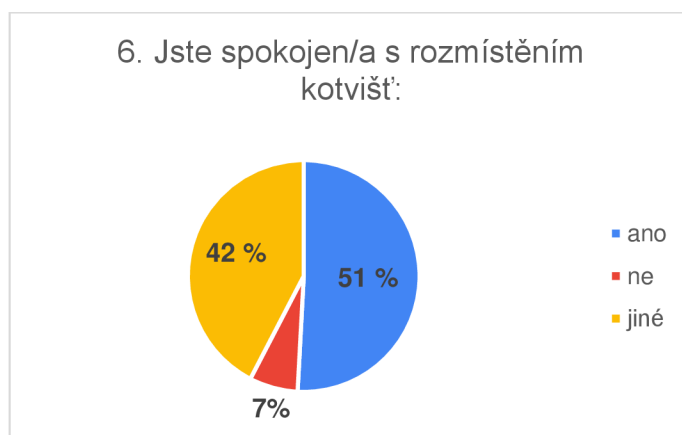


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Z průzkumu absenčních služeb je zřejmé, že účastníci vodní plavby by ocenili mnohem větší množství veřejných přístavišť, větší možnost pro komerční kotvení, jelikož doposud jsou na celé nádrži pouze dvě veřejná kotviště. S tím souvisí i málo kapacitní parkovací mola, jež jsou bohužel dost často přeplněna a bez možnosti zakotvení. Alespoň u kulturních památek by měl být dostatek návštěvnických mol pro možné zakotvení. Za uvážení by stálo i více úvazišť pro lodě a vybudování bójek poblíž rekreačních zařízení. Mnoho respondentů uvádělo absenci čerpacích stanic pro lodě, aby si bez problémů mohli dotankovat pohonné hmoty a nadále si užívat plavbu. Také je důležité zmínit opakující se návrhy dotázaných na pojízdnou prodejnu na vodní ploše, tu by jistě ocenili a využili, aniž by museli kotvit či vyvazovat lodě. Mezi další návrhy ke zlepšení patřilo omezení rychlosti plavby převážně velkých a rychlých lodí, rozšíření dozoru nad plavbou, anebo také více odpadkových košů podél břehů.

Pátá otázka se zabývá spojeností účastníků vodní plavby se samotným rozmístěním kotvišť po přehradě. Otázka byla polootevřená s možností výběru buď odpovědi ano, anebo rozepsání důvodu, proč ne.

Graf 9: Spokojenost respondentů s rozmístěním kotvišť



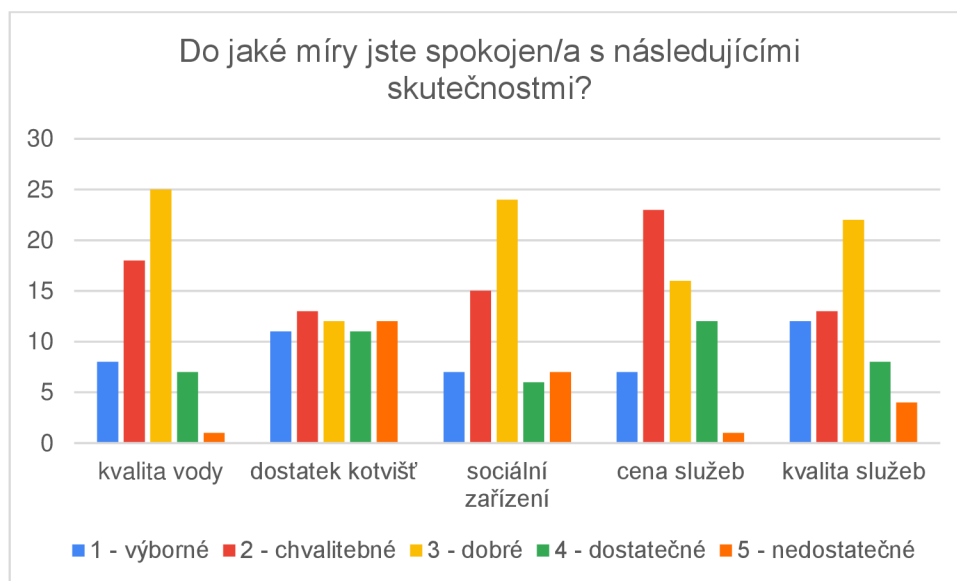
Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Polovina dotázaných je s rozmístěním kotvišť spokojena, avšak druhá polovina kladla námitky. Nejčastější opakující se výhrada se týkala nedostatku kotvišť a stejně tak neexistenci kotvišť u restauračních zařízení, kde je zaparkování velice komplikované. Respondenty bylo taktéž vytknuto, že lodě parkují, kde chtějí, dle vlastního uvážení a nejsou nikým hlídány. Důležité je zde také zmínit, že pro volnou plavbu je rozmístění kotvišť značně omezující a vyhrazená stání od Povodí Vltavy jsou většinou na skalách a v nemyslitelné hloubce.

Šestá otázka vymezuje spokojenost účastníků vodní plavby na základě Likertovy škály a jsou posuzovány jednotlivé skutečnosti. Tyto skutečnosti vyobrazené níže v grafu jsou

posuzovány na základě hodnocení v podobě známkování od 1 do 5, přičemž 1 – nejlepší, 5 – nejhorší.

Graf 10: Spokojenost účastníků vodní plavby se skutečnostmi dle Likertovy škály

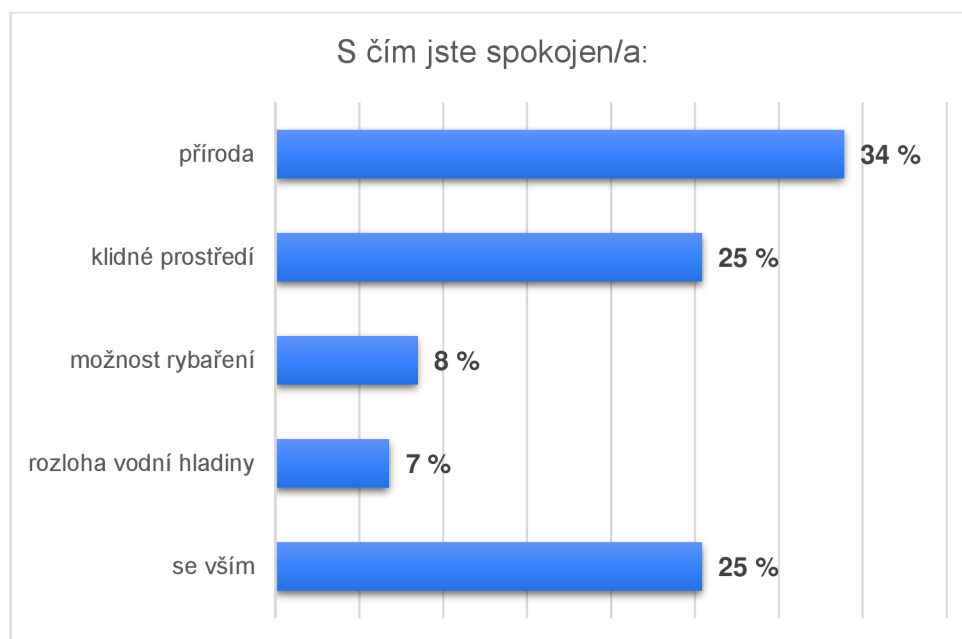


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Mezi zkoumané skutečnosti patřila kvalita vody, jež byla ohodnocena číslem 3, což odpovídá hodnotě skutečného měření krajskou hygienickou stanicí. Dalším hodnoceným faktem byl dostatek, nebo spíše nedostatek kotvišť blíže rozebraný v předcházejícím textu. Sociální zařízení, které je bezpochyby důležitou součástí rekreačního potenciálu, bylo ohodnoceno průměrně, což vypovídá o nutnosti zlepšení a zmodernizování.

Sedmá otázka je otázkou otevřenou a respondentům dala možnost a prostor pro sdělení vlastních názorů, s čím jsou v závislosti s vodní plavbou spokojeni.

Graf 11: Spokojenost rekreatantů vodní plavby

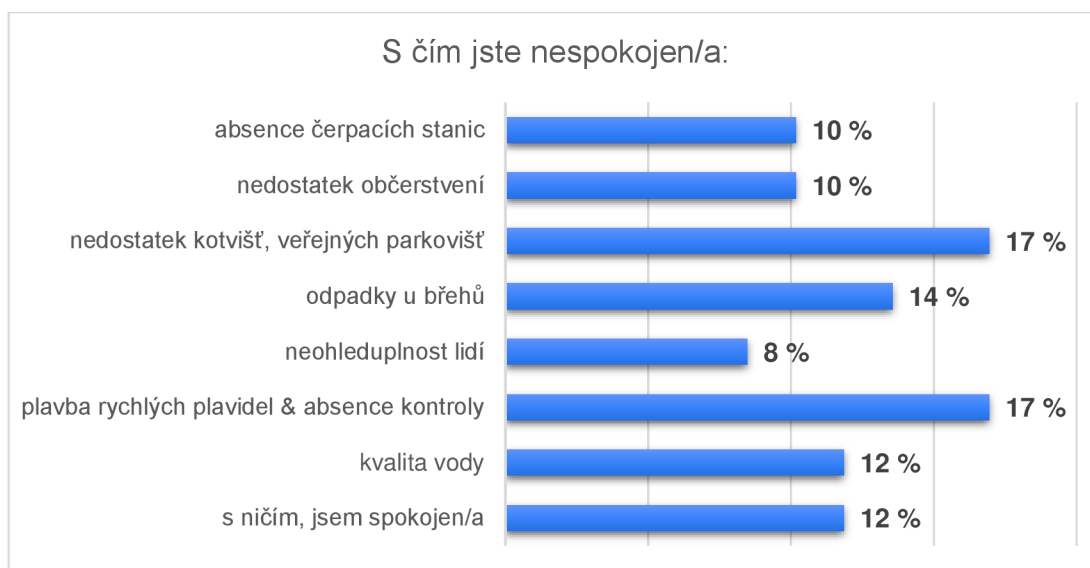


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Nejvíce atraktivní pro spokojené respondenty vodní plavby je okolní příroda skýtající klidnou rekreační oblast, dále přehrada nabízí velkou rozlohu vodní hladiny pro plavbu. Kromě již zmíněného byla rekreaty vyzdvihována rozmanitost přehrady, využití jednak celé plavební cesty, jednak přilehlého rekreačního zařízení. Spokojenost byla zaznamenána i s kvalitou vody a restauračních zařízení v okolí.

Osmá otázka je taktéž otázkou otevřenou, avšak sledovala nespokojenost účastníků vodní plavby.

Graf 12: Nespokojenost rekreatantů vodní plavby

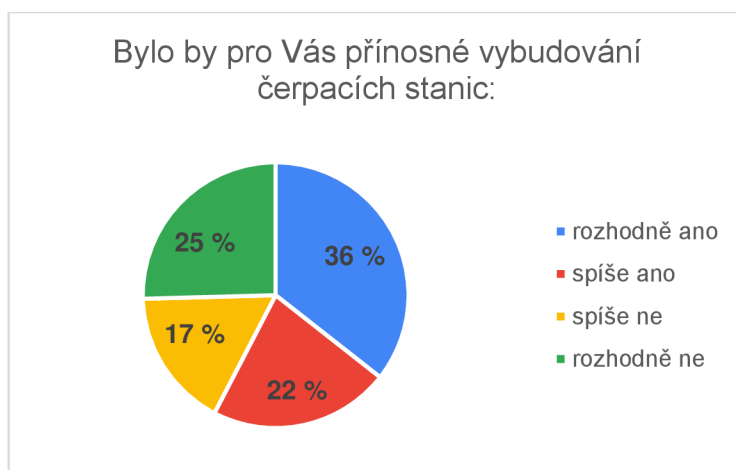


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Jak již bylo zmíněno v grafech a textu, nespokojenost respondentů je především s nedostatkem kotvišť, veřejných parkovišť a absencí čerpacích stanic, které bohužel značně omezují vodní plavbu. Nespokojenost tkví i ve velkém množství motorových člunů, které pro pohyb po přehradě využívají vysokou rychlost a tím ohrožují ostatní účastníky vodní plavby. Často zmiňovaný náрек byl směřován na všudypřítomné odpadky a nepořádek volně se povalující na březích, plážích a taktéž na neohleduplnost a netolerantnost ostatních účastníků cestovního ruchu. Celkově je pro účastníky vodní plavby málo sociálního zázemí, nedostatek obchodů s potravinami, nedostatek parkování u kempů, a především špatný přístup lodí do vody.

Devátá otázka zjišťuje míru souhlasu, či nesouhlasu s vybudováním čerpacích stanic na Orlické přehradě.

Graf 13: Přínos vybudování čerpacích stanic

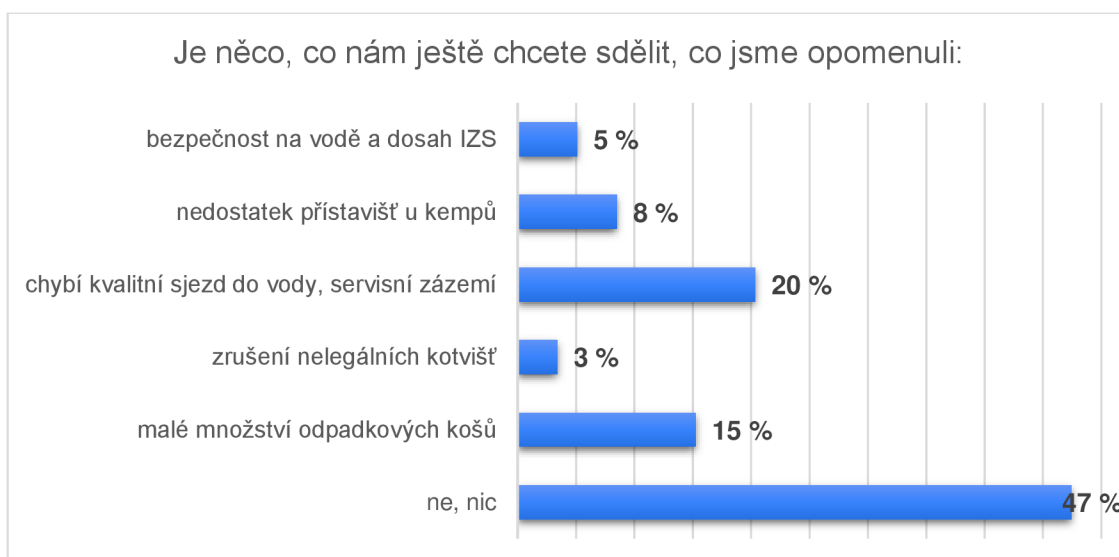


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Ze zjištěných dat přínosu pro vybudování čerpacích stanic pro účastníky vodní plavby převažuje souhlas, avšak není tak markantní, jak by se dalo z předcházejících odpovědí předpokládat.

Následující desátá a poslední otázka tohoto dotazníkového šetření zaměřeného na vodní plavbu je opět otázkou otevřenou. Hlavním cílem bylo zjištění dalších možných připomínek nebo dalšího sdělení, které by pro tuto diplomovou práci mohlo být přínosné.

Graf 14: Připomínky a sdělení respondentů vodní plavby



Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Ke zvýšení prestiže vodní nádrže Orlík by bezpochyby přispěla lepší infrastruktura spojená s vodní plavbou. Bohužel doposud je značný nedostatek přístavišť, absence kvalitního

sjezdu do vody a skluzu pro sundání lodě a absence servisního zázemí pro lodě. Taktéž chybí možnost vyprázdnění chemických toalet, odpadních nádrží z lodí a je nedostatečné množství odpadkových košů, kontejnerů pro vyhození odpadků. Velký nedostatek respondenti shledávají i na straně služeb pro účastníky vodní plavby – kotviště nejsou zcela upravena pro lodě, je k nim velmi špatný přístup a zcela chybí návštěvnická mola, především u velmi navštěvované kulturní památky zámku Orlík. Plavební správa by mohla zajistit bezproblémové bójky ke kotvení. Taktéž by bylo třeba zajistit větší bezpečnost na vodě a dosah složek integrovaného záchranného systému.

4.3.6. Zhodnocení spokojenosti účastníků vodní plavby

Vodní plavba je úzce spojena s rekreací a taktéž s pobytem v přírodě, a proto účastníci vodní plavby z 80 % využívají loď ve svém vlastnictví. Z průzkumu absenčních služeb by účastníci vodní plavby nejvíce ocenili:

- veřejné přístaviště & návštěvnická mola;
- čerpací stanice pro lodě;
- kvalitní sjezd do vody;
- servisní zázemí;
- navýšení počtu sociálních zařízení;
- zvýšení počtu odpadkových košů.

Kromě již zmíněného je třeba vyzdvihnout spokojenost účastníků vodní plavby s okolní přírodou poskytující klidnou rekreační oblast a taktéž nabízející rozmanitost přehrad s možností využití celé plavební cesty. Ovšem absence výše zmíněných bohužel značně omezuje vodní plavbu a není zcela využit potenciál Orlické přehrady.

4.4. Vyhodnocení primárního průzkumu

Cílem primárního marketingového průzkumu v podobě dotazníkového šetření bylo zjištění celkové spokojenosti účastníků cestovního ruchu a nabízených služeb. Šetření bylo rozděleno do dvou průzkumů, kdy jeden průzkum byl zaměřen na spokojenost samotných rekreatantů v rekreačních zařízeních a druhý průzkum se zaměřoval na spokojenost účastníků vodní plavby. Průzkum týkající se spokojenosti s vodní plavbou je zanalyzován v předchozí kapitole, jelikož úzce souvisí s analýzou vodní plavby. Zkoumané období dotazníků bylo datováno od června až do října roku 2021 a jednalo se o kombinaci osobního dotazování podél

sledovaného úseku a vyplňování dotazníků v online podobě pro získání srovnání s ostatními kempy a pro získání kvalitnějšího přehledu.

4.4.1. Spokojenost návštěvníků rekreačních zařízení

Průzkum návštěvníků rekreačních zařízení se týkal spokojenosti rekreatů v jednotlivých rekreačních zařízeních, spokojenosti s nabízenými službami a samozřejmě spokojenosti s vodní nádrží. Celkem bylo vyplněno 114 dotazníků, v nichž respondenti odpovídali na 16 otázek. 11 otázek bylo uzavřených s možností výběru (i několika) nabízených odpovědí, pět otázek bylo otevřených pro prostor odpovědí respondentů, pro zjištění jejich spokojenosti, případné nespokojenosti a nastínění možných zlepšení. Celkový počet, který by mohl být vyšší, je dle objektivních názorů dán celkovou neochotou, jelikož marketingových výzkumů je v dnešní době nespočet. Většina respondentů, která svou ochotu projevila, uvedla, že Orlickou přehradu navštěvuje opakovaně, což bylo v celkovém počtu 110 dotázaných. Tento počet svědčí o určité oblíbenosti přehrady i zkoumaných kempů a taktéž o jejich atraktivitě.

Nyní je podstatné přejít k zásadním otázkám šetření a k jejich jednotlivým grafickým zpracováním. První otázka se týkala motivace účastníků cestovního ruchu, jaký byl jejich prvotní motiv k výběru cílové destinace Orlické přehrady. Nutno podotknout, že u této otázky byla možnost zvolit i více možností než pouze jednu.

Graf 15: Motivace k návštěvě Orlické přehrady



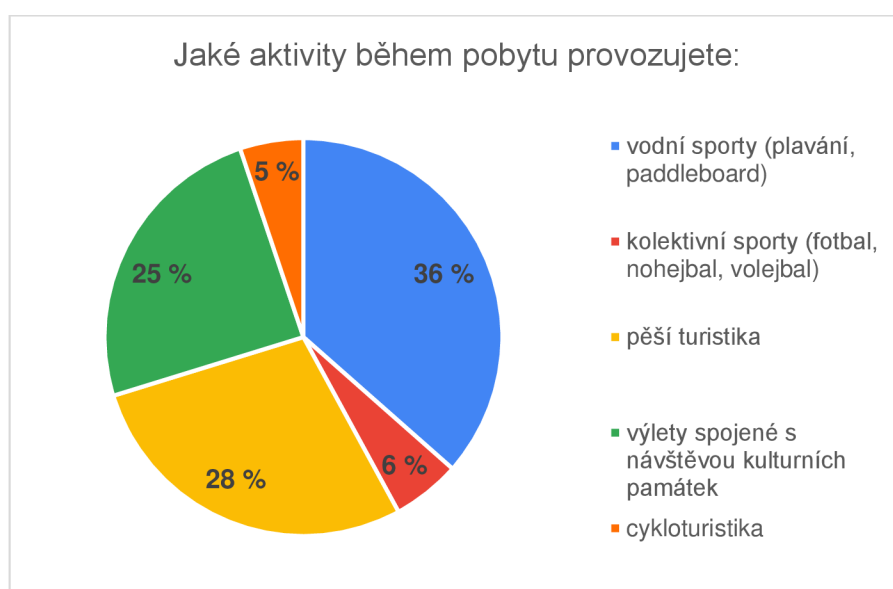
Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Hlavním motivem k výběru destinace je převažující rekreace a v závěsu za rekreací je vybrán pobyt v přírodě. Tento fakt vypovídá o atraktivnosti destinace cestovního ruchu, jelikož bývá čím dál větším trendem trávit čas v přírodě, a právě díky ní nabírat sílu a pozitivní energii.

Samotné rybaření jako další motiv návštěvy zaujal v zastoupení 41 respondentů. Vodní plavba klíčová pro tuto práci byla zodpovězena 28 účastníky průzkumu. Z prvotního dojmu se může zdát, že vodní plavba není pro rekreanty až tak atraktivní, avšak jedná se pouze o výběr hlavního motivu k návštěvě vodní nádrže a přílehlých rekreačních zařízení. Zastoupení motivu rybaření ovšem poukazuje na oblíbenost vodní nádrže z pohledu možnosti splavení vodních cest Vltavy.

Druhá otázka šetření byla zaměřena na provozované druhy aktivit, které účastníci cestovního ruchu během svého pobytu využívají a realizují. Opět nutno zmínit, že u této otázky byla možnost zvolit více možností než jen jednu.

Graf 16: Provozované aktivity během pobytu

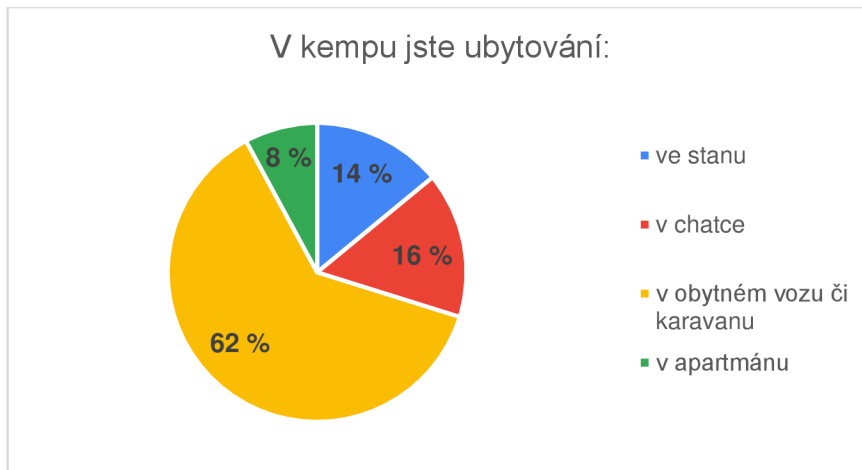


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Během pobytu v rekreačních zařízeních jsou nejoblíbenějšími vodní sporty, převážně plavání a využití paddleboardů, což potvrzuje předchozí kapitola analýzy vodní plavby, kdy dle měření byly paddleboardy hojně využívány. Atraktivní pro návštěvníky cestovního ruchu je pěší turistika, ale taktéž výlety spojené s návštěvou kulturních památek. Nejméně oblíbenými jsou aktivity kolektivních sportů a souběžně cykloturistiky.

Třetí otázka byla zaměřena na druh ubytování, které rekreanti v době svého pobytu využili.

Graf 17: Druh ubytování rekreatantů

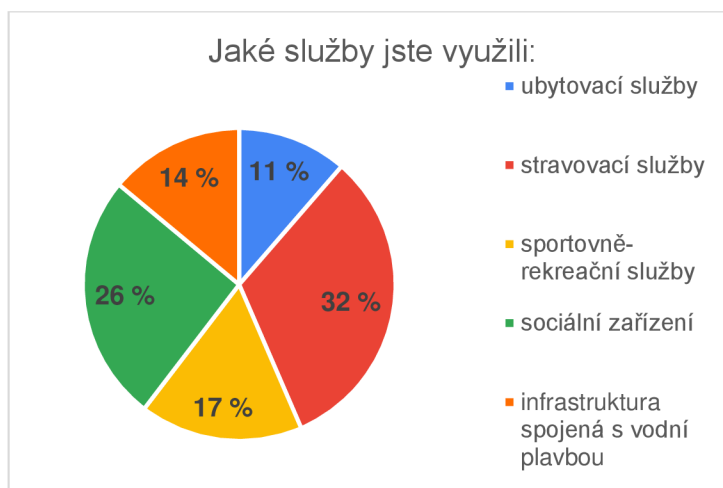


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Nadpoloviční většina dotázaných využila ubytování ve svém vlastním obytném voze nebo karavanu a zbytek účastníků cestovního ruchu využil ostatních druhů ubytování. Skoro se stejným počtem dotázaných bylo vybráno ubytování v chatce a využití stanu a nejmenší zastoupení bylo zaznamenáno při výběru ubytování v apartmánu.

Čtvrtá otázka byla zaměřena na využití služeb, které během svého pobytu v rekreačních zařízeních dotázaní využívali, nutno zde zmínit, že bylo možné zvolit i více než jen jednu odpověď.

Graf 18: Využití služeb



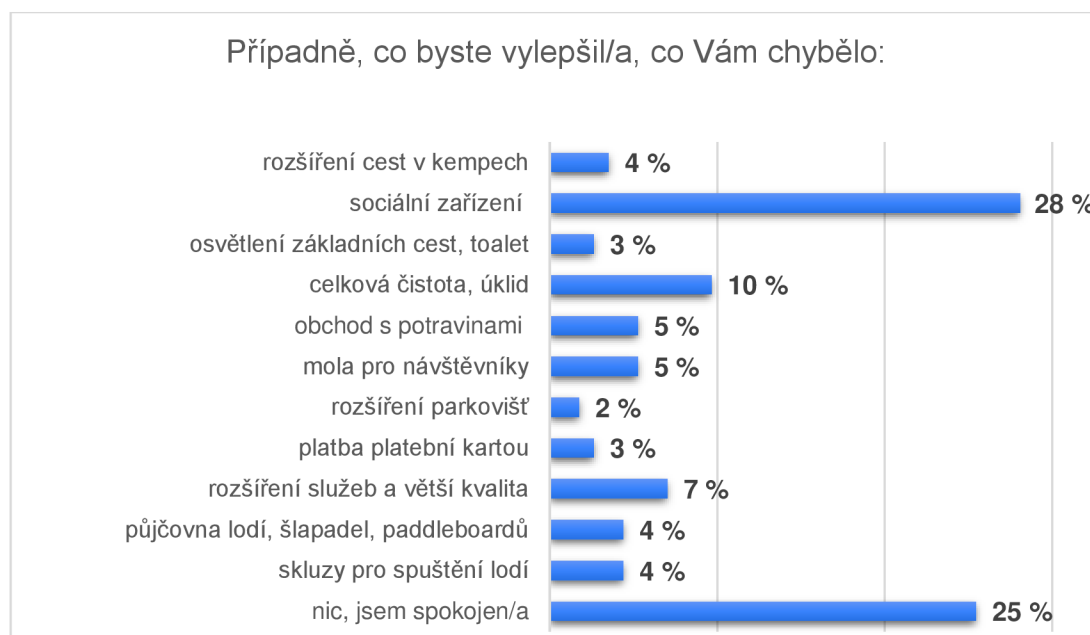
Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Dle grafu je patrné, že rozložení jednotlivých odpovědí znázorňující jednotlivé druhy služeb je vcelku rovnoměrné. Avšak největší zastoupení je vidět u využití stravovacích služeb, dále u upotřebení sociálních zařízení a následně u využití sportovišť v podobě sportovně-

rekreačních služeb. Samotná infrastruktura spojená s vodní plavbou byla využita z poloviny, stejně jako stravovací zařízení.

Páté otázce předcházela podotázka zabývající se spokojeností s využitými službami, přičemž 86 % uvedlo svou spokojenost a ve zbylých procentech respondenti projeví svou nespokojenost převážně se sociálním zařízením a celkově se zastaralým vybavením kempů. Následující pátá otázka je otázkou otevřenou a nabádá dotázané k podání návrhů nebo připomínek cílících k možnému vylepšení rekreačních zařízení.

Graf 19: Návrh respondentů na vylepšení rekreačních zařízení

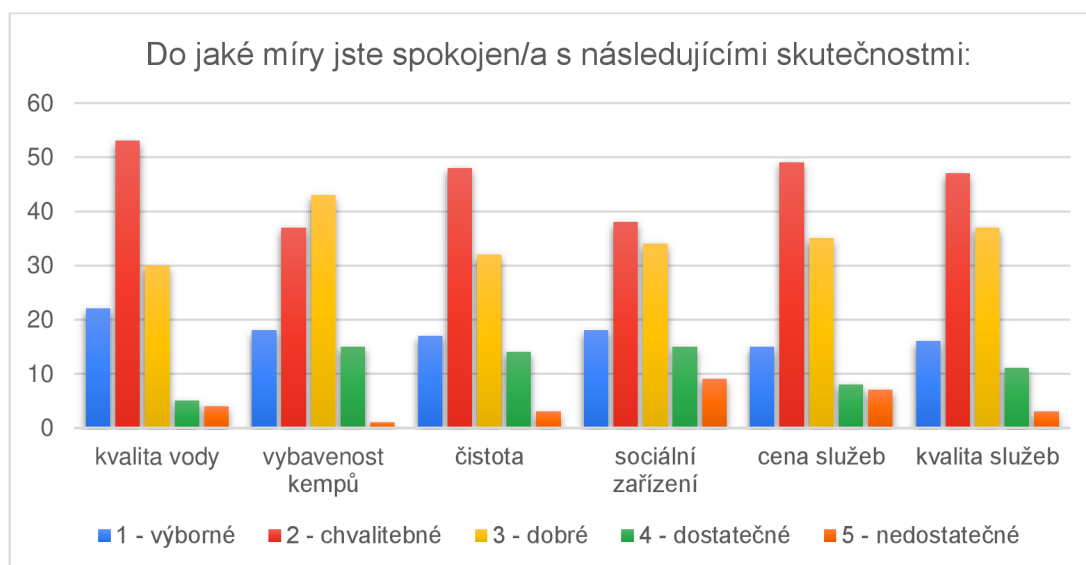


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Dle odpovědí na tuto otevřenou otázku bylo nejčastěji poukazováno na čistotu a celkovou zastaralost sociálních zařízení, což by určitě stálo za investici a renovaci. Správci rekreačních zařízení by taktéž měli dbát na pořádný úklid a čistotu v areálech kempů a také osvětlit cesty pozemků rekreačních středisek. Stálo by za to uvažovat o rozšíření a zkvalitnění služeb, zejména obchodů s potravinami a půjčoven lodí a šlapadel. S vsudypřítomnou modernizací by měla být umožněna platba kartou a bezpochyby by mělo dojít k rozšíření parkovišť a také návštěvnických mol pro návštěvníky s lodí.

Šestá otázka vymezuje spokojenost rekreatantů rekreačních zařízení na základě Likertovy škály a jsou posuzovány jednotlivé skutečnosti. Uvedené skutečnosti jsou posuzovány na základě hodnocení v podobě známkování od 1 do 5, přičemž 1 – nejlepší, 5 – nejhorší.

Graf 20: Spokojenost účastníků rekreačních zařízení se skutečnostmi dle Likertovy škály

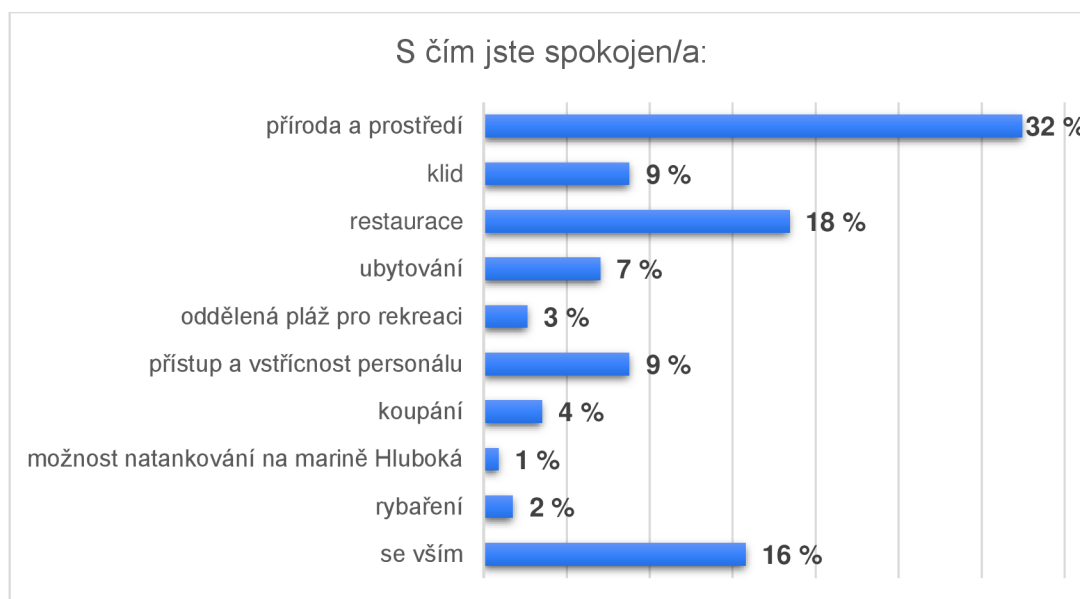


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

První posuzovaná skutečnost se týkala kvality vody, kde hodnocení respondentů využívajících rekreačních zařízení vyšlo o stupeň lépe než u dotazníkového šetření vodní plavby. Vybavenost kempů si vede průměrně, což svědčí o potřebě modernizace a celkových investičních úprav, stejně tomu tak je i v případě sociálních zařízení. Čistota kempů na tom je o něco lépe, avšak u každého jednotlivce záleží na úhlu pohledu.

Sedmá otázka je otázkou otevřenou a dotázaným nabízí prostor pro sdělení vlastních názorů s jejich spokojeností.

Graf 21: Spokojenost respondentů rekreačních zařízení

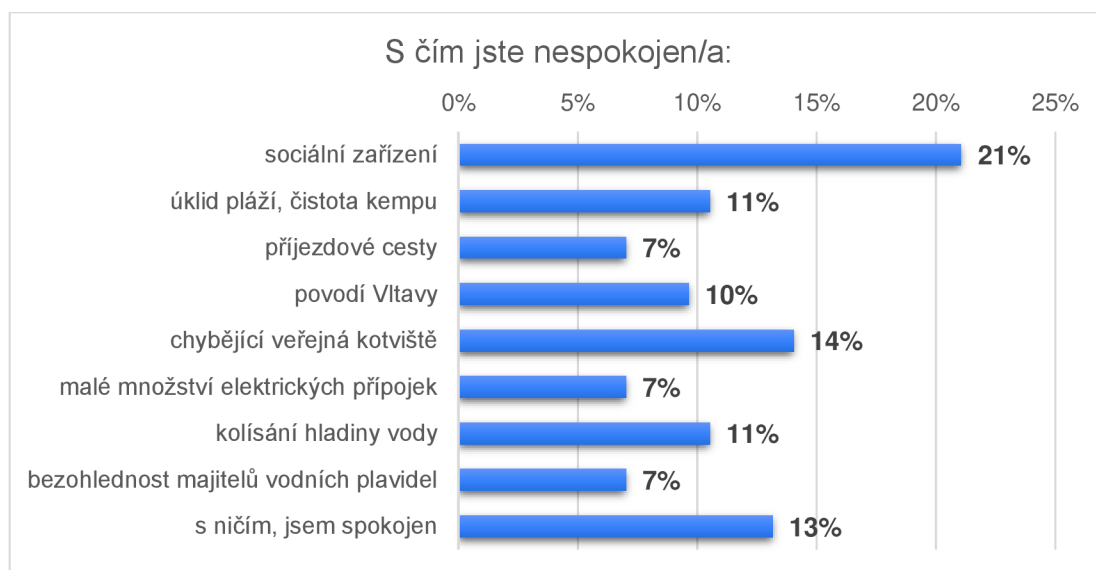


Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Respondenti nejčastěji uváděli spokojenost s okolní přírodou a celkově s prostředím, které Orlická přehrada nabízí. Přínosem je i možnost výběru z velkého množství kempů a taktéž s velkým množstvím výběru jídel v restauračních zařízeních. Kladně ohodnocena byla i vstřícnost a ochota personálu a také oddělené pláže. Poutavou odpovědí byla i možnost natankování pohonných hmot pro lodě na marině Hluboká.

Osmá otázka byla taktéž otázkou otevřenou a dotázaným nabízí prostor pro sdělení vlastních názorů týkajících se jejich nespokojenosti.

Graf 22: Nespokojenost respondentů rekreačních zařízení



Zdroj: Vlastní šetření, 2021

V návaznosti na předcházející vyhodnocení dotazníkového šetření není překvapením, že největší nespokojenost respondentů se týká sociálních zařízení, kterých je nedostatek, navíc zde často chybí voda. Nespokojenost je dále spojována s celkovou čistotou kempů, které by měla být věnována větší pozornost. Dotázaní také kladli důraz na chybějící veřejná kotviště, bezohlednost majitelů vodních plavidel na vodních cestách a také si stěžovali na malé množství elektrických přípojek pro vlastníky karavanů. Často se opakující nespokojenost byla směřována na Povodí Vltavy, na jejich špatnou komunikaci a kolísání vodní hladiny, která v případě naplnění vodní nádrže znemožňuje přístup na pláž, jelikož je zatopena a pod vodou.

Devátá otázka, která je otázkou poslední a taktéž otázkou otevřenou, dává respondentům příležitost k připomínce či jiným sdělením, jež by pro tuto diplomovou práci mohly být značným přínosem.

Graf 23: Připomínky a sdělení respondentů rekreačních zařízení



Zdroj: Vlastní šetření, 2021

Připomínky rekreaantů se převážně týkaly již několikrát zmíněného nedostatku návštěvnických mol, hlavně u kulturních památek a restauračních zařízení, taktéž špatné viditelnosti z vodních plavidel na přístaviště. S tím souvisí i absence podpory rekreační plavby a připomínky týkající se omezení rychlosti vodních plavidel. Rekreaanti si také stěžovali na malé množství ploch pro dlouhodobé stání karavanů a zmíněno bylo i velké množství černých staveb, jichž je v kempech nespočet.

4.4.2. Zhodnocení spokojenosti návštěvníků rekreačních zařízení

Hlavním motivem k výběru destinace Orlické přehrady je u účastníků cestovního ruchu převážně rekreace a pobyt v přírodě, což svědčí o atraktivnosti přehrad. Během pobytu jsou nejoblíbenější aktivitou vodní sporty a pěší turistika. Nejčastěji jsou návštěvníci ubytováni ve svém vlastním obytném voze či karavanu. Z průzkumu by návštěvníci rekreačních zařízení nejvíce ocenili:

- renovaci sociálních zařízení;
- celkovou čistotu středisek a úklid pláží;
- zkvalitnění příjezdových cest a osvětlení;
- zvýšení množství elektrických přípojek;
- veřejná kotviště a návštěvnická mola.

Potřeba modernizace a investičních úprav týkající se převážně sociálních zařízení je zcela zjevná, je však také nutné vyzdvihnout pozitivní ohlasy průzkumu. Návštěvníci rekreačních

zařízení jsou spokojeni s okolní přírodou a celkově s prostředím. Přínosem je pro ně možnost výběru z velkého množství kempů a středisek. Vyzdvihnout byl i výběr z velkého množství jídel v restauračních zařízeních a taktéž oddělenost pláží ke koupání od přístavišť.

4.4.2. Vyhodnocení hypotéz

Na základě primární analýzy vodní plavby a dotazníkového šetření spokojenosti účastníků vodní plavby a taktéž dotazníkového šetření rekreačních zařízení budou vyhodnoceny stanovené hypotézy.

Hypotéza 1: Na vodní nádrži Orlík je nedostatečná infrastruktura spojená s vodní plavbou – nedostatek veřejných přístavišť a kotvišť, absence čerpacích stanic a omezenost možnosti občerstvení.

Tato hypotéza je na základě dotazníkového šetření vodní plavby potvrzena. Dokazují to otevřené otázky, jelikož respondenti potvrdili, že na Orlické přehradě je značný nedostatek přístavišť a návštěvnických mol převážně u kulturních památek, ale taktéž u restaurací, kde je mnohdy až nemožné s lodí zakotvit. Stejně tak je tomu s absencí čerpacích stanic, které bohužel omezují vodní plavbu. Z šetření vyplynuly i návrhy dotazovaných na pojízdnou prodejnu s občerstvením a základními potravinami, jež by byla jistě využita.

Hypotéza 2: Nedostačující vybavenost rekreačních zařízení, zejména sociálních zařízení.

Druhá hypotéza byla potvrzena. Svědčí o tom dotazníkové šetření rekreačních zařízení a také metoda pozorování rekreačních středisek mystery shoppingu. Respondenti nejčastěji poukazovali na nečistotu a celkovou zastaralost sociálních zařízení, která byla často doplňována množstevním nedostatkem.

Hypotéza 3: Frekvence vodní plavby nabývá největších hodnot v době letních prázdnin.

Hypotéza týkající se frekvence vodní plavby byla z větší části potvrzena. V analýze vodní plavby za sledované období byla nejvyšší vytiženost vodní plavby v měsíci srpnu, kdy vykazovala 48 % s celkově 1 351 naměřenými plavidly. V měsíci červenci byla vytiženost poněkud nižší, v zastoupení 28 % a s počtem 783 naměřených plavidel. Avšak hypotéza je potvrzena, jelikož tyto dva měsíce letních prázdnin opravdu vykazaly vyšší hodnoty měření než v měsíci září, kdy zátěž vodních plavidel dosahovala pouze 24% vytiženosti.

Hypotéza 4: Plavidla s motorovým pohonem jsou na vodní nádrži využívána nejčastěji.

Tuto hypotézu potvrzuje primární výzkum měření počtu a druhů plavidel, které jsou zřetelně vyobrazeny v tabulce číslo 7. Ze získaných naměřených dat je zřejmé největší zastoupení plavidel – malého i velkého motorového člunu.

5. Návrhy a opatření

Z předchozích kapitol a jejich podkapitol je zřejmé, že ve sledovaném úseku Orlické přehrady je zapotřebí realizace mnoha projektů, které by napomohly k eliminaci řady zjištěných problémů a nedostatků. Vodní plavba je značně omezena, a to převážně absencí veřejných přístavišť i návštěvnických mol nejen u kulturních památek, ale i u rekreačních středisek a restauračních zařízení. Omezující je taktéž absence čerpacích stanic na vodní ploše k nabídce možnosti doplnění paliva pro motorové čluny a pro plachetnice, což účastníky vodní plavby nutí k tomu mít na palubě kanystry s palivem. Dalo by se uvažovat i o kvalitním servisním zařízení spojeném s navýšením počtu sociálního zázemí a taktéž s navýšením počtu odpadkových košů. Přínosným pro všechny majitele vodních plavidel by byl i kvalitní sjezd do vody pro lodě, který by byl zajisté velmi využíván.

V návaznosti na dané skutečnosti budou v této části diplomové práce nastíněny projekty a navržena řešení k eliminaci nedostatků.

5.1. Bezpečnostní opatření

V návaznosti na primární výzkum a v závislosti na pozorování chování jednotlivců jakožto návštěvníků rekreačních zařízení a taktéž chování účastníků vodní plavby a vodních plavidel by stálo za uvážení stanovení bezpečnostních pravidel, opatření, která by vedla k větší bezpečnosti. Účastníci by byli nuceni nastavená pravidla dodržovat a být k sobě více ohleduplnější.

Návrhy bezpečnostních opatření směřujících k regulaci:

- Vymezená místa a prostory pro koupání stejně tak jako vymezení a oddělenost pláží pro rekreaci a pro lodě. S tím souvisí absolutní zákaz vplutí veškerých plavidel do míst určených plavcům.
- Plavci by neměli překračovat oblasti vymezené bójkami, taktéž by sem platil zákaz vplutí plavidel. Dodržování bezpečné vzdálenosti plavidel od koupající se osoby, přičemž vzdálenost
 - a) alespoň 50 metrů od velkého plavidla;
 - b) alespoň 10 metrů od malého motorového plavidla;
 - c) alespoň 3 metry od ostatních plavidel.
- Omezení rychlosti plavidel na vodních cestách na 10 km/h v případě vzdálenosti do 50 metrů od břehu.

- V případě vzdálenosti 50 metrů od vymezené hranice oblasti pro plavce nepřekračovat maximální povolenou rychlost 10 km/h.
- Účastník vodní plavby s půjčeným plavidlem z půjčovny využívá půjčované plavidlo jen s ohledem na jeho druh a vymezený úsek vodní cesty. Souběžně dodržuje pravidla na vodních cestách a neohrožuje svou plavbou ostatní účastníky vodní plavby.
- Spouštění lodí na vodní hladinu jen a pouze z vyznačených míst a míst k tomu určených.
- Omezení rychlosti menších plavidel – například vodních skútrů ke zvýšení bezpečnosti na vodních cestách.

Kromě již zmíněných bezpečnostních opatření je taktéž nutné rozšířit samotný dozor nad plavbou, nad dodržováním stanovených pravidel, nutné je i dbát na kontrolu. V případě půjčoven vodních plavidel by se mělo dbát na zákaz půjčování lodí bez lodních řidičských průkazů (kapitánských průkazů) a taktéž dbát na případný stav řidičů.

5.2. Infrastrukturní opatření

Po bezpečnostních opatřeních přichází na řadu opatření infrastrukturní, kterému předcházelo terénní šetření a pozorování chování účastníků vodní plavby a taktéž návštěvníků rekreačních zařízení. V následujícím textu jsou představeny jednotlivé návrhy projektů, které by měly napomoci k rozšíření infrastruktury.

Návrh projektu: *Stravovací zařízení umístěné přímo na vodní ploše s možností přístaviště přímo u restaurace.*

Projekt je zaměřen na nové stravovací zařízení, které by bylo umístěno přímo na vodní ploše s možností kapacitního kotvení pro lodě. Součástí restaurace by tedy bylo molo sloužící jednak k parkování lodí, jednak ke snadnému úvazu lodí a pohybu lidí, což by vyloučilo bezpečnostní rizika mezi majiteli plavidel a plavci. Zařízení by kromě nabídky teplých jídel a nápojů disponovalo malým obchodem, který by se specializoval přímo na potřeby spojené s vodní plavbou – v nabídce k prodeji by tak mohl být sortiment jako například kotvy, lana, náhradní plachty nebo záchranné pomůcky.

Návrh projektu: *Plovoucí zařízení s možností zakotvení a natankování pohonných hmot.*

Vybudování čerpací stanice pro vodní plavidla by účastníkům vodní plavby zcela usnadnilo plavbu. Majitelé plavidel by již nemuseli mít u sebe každou plavbu kanystry s palivem a mohli by si tak během své plavby pohonné hmoty v poklidu natankovat. Stejně tak by se mohlo předejít manipulaci pohonných hmot s možným znečištěním vody a celkově

životního prostředí. V závislosti na délce vodní nádrže by bylo příhodné vybudovat minimálně jednu čerpací stanici pro plavidla, která, jak již bylo zmíněno, by byla umístěna přímo na vodní hladině a nabízela by možnosti doplnění paliva pro plachetnice a motorové čluny všech velikostí.

Za uváženou by taktéž stálo vybudování *zařízení pro spouštění plavidel na vodní hladinu*, které by umožnilo bezpečnou manipulaci při spouštění. Samotnému vybudování by předcházela výběr vhodného přístupového místa. Na základě zjištěných poznatků je zřejmé, že plně vhodných míst pro spuštění plavidel na hladinu vodní nádrže Orlík není mnoho. V návaznosti na dopravní dostupnost a členitost zkoumaného úseku Podskalí by připadalo v úvahu využít rekreační střediska. Doposud jsou zařízení ke spuštění plavidel dostupná pouze v Yacht Clubu Barrandov a taktéž na Marině Orlík.

Návrh projektu: *Pojízdná prodejna na vodní ploše.*

Projekt pojízdné prodejny by byl účastníky vodní plavby bezpochyby hojně využíván, plyne tak z průzkumu dotázaných. Pojízdná prodejna by byla situována přímo na vodní plochu a kotvení by bylo vyřešeno pomocí bójky, kdy by plavidla nemusela spouštět vlastní kotvy. Prodejna by nabízela veškerý základní sortiment, základní potraviny, hygienické potřeby, ale i sortiment vhodný pro majitele plavidel jakožto fendry, lana, náhradní plachty nebo záchranné pomůcky, zkrátka sortiment vhodný pro účastníky vodní plavby.

Návrh projektu: *Vodní taxislužba po přehradě.*

Kromě pravidelné lodní dopravy, která je na Orlíku poskytována a je omezena stanovenými jízdními řády dle sezony, by bylo příhodné poskytovat novou službu. Služba by se týkala vodní dopravy na bázi taxislužby. Cítila by na účastníky cestovního ruchu, kteří by se potřebovali nebo chtěli dostat z určitého místa Orlické přehrady na místo jiné. Služba by tak konkurovala parníkům a byla by přínosem pro všechny, kteří nejsou vlastníky lodí a ani si loď nechtějí půjčit, ale potřebují se dostat po přehradě z místa A do místa B. Tato taxislužba by mohla být využívána jednak rekreanty, jednak rybáři, kteří by chtěli během svého pobytu změnit lokaci.

Značný problém Orlické přehrady představuje znečištění vody a brzký výskyt sinic v letních měsících. Avšak je nutno zmínit, že situace silného znečištění se týká až méně užívaného úseku okolo Zvíkova a Podolského mostu. I při snaze okolních obcí minimalizovat vypouštění fosforu do přehrad, který značně podporuje škodlivé řasy v růstu,

je bohužel i nadále přehrada znečištěna. V případě, že by se povedlo snížit výskyt sinic a Orlickou přehradu vyčistit od řas, bylo by možné zpřístupnit účastníkům cestovního ruchu potápění, o které by byl jistě zájem, ostatně tak vyplynulo i z primárního průzkumu.

5.3. Návrhová opatření z dotazníkového šetření

Vodní nádrž Orlík je svou rozlohou, reliéfem a rozmanitostí velmi atraktivní oblastí, která nabízí účastníkům cestovního ruchu rozsáhlé možnosti rekreačního vyžití. Recreace spojená s pobytem v přírodě nabývá čím dál větších hodnot a stává se novým trendem, což vypovídá o atraktivnosti destinace cestovního ruchu.

Na základě dotazníkového šetření týkajícího se spokojenosti návštěvníků rekreačních zařízení byly zjištěny podstatné nedostatky, které brání využití celkového potenciálu vodní plochy a přilehlých břehů. V následující Tabulce 9 jsou vypsány nedostatky rekreačních zařízení a jejich možné návrhy řešení.

Tabulka 9: Nedostatky rekreačních zařízení

Nedostatky	Řešení
Sociální zařízení	Renovace a celková modernizace sociálních zařízení a navýšení jejich stávajících počtů. Pravidelný úklid toalet a doplňování hygienických potřeb.
Čistota	Udržování čistoty v kempech, časté vyvážení kontejnerů i navýšení počtu odpadkových košů, aby se zamezilo volnému pohazování odpadků po areálech, ale i plážích.
Příjezdové cesty	Zkvalitnění a zpevnění příjezdových cest i cest vedoucích po střediscích.
Osvětlení	Osvětlit veškeré cesty po střediscích, cesty spojující jednotlivé části kempů a osvětlení toalet.
Elektrické přípojky	Navýšení počtu elektrických přípojek v návaznosti na vzrůstající počet majitelů karavanů a obytných vozů.
Návštěvnická mola	Vybudovat u každého rekreačního střediska návštěvnická mola, která umožní účastníkům vodní plavby snadné ukotvení plavidel a následné návštěvy kempu.

Zdroj: Vlastní zpracování, 2022

Souběžně s návrhy řešení nedostatků rekreačních zařízení by majitelé a provozovatelé středisek měli dbát na kvalitu poskytovaných služeb, případně kvalitu služeb postupně navyšovat. Tím by se zvýšila prestiž jednotlivých kempů a taktéž oboustranná spokojenost jak

ze strany návštěvníků, tak ze strany provozovatelů a jednotlivých zaměstnanců. V případě zvýšení úrovně kempů v podobě nabídky služeb v požadovaném standardu by mohlo dojít k navýšení počtu návštěvníků a uspokojení jejich potřeb. S navýšením počtu návštěvníků úzce souvisí i zvážení rozšíření dosavadních kapacit rekreačních zařízení, zvýšení celkové infrastruktury – ubytovacích, stravovacích a sociálních zařízení. Taktéž by bylo třeba rozšířit parkovací místa, převážně v rekreačních střediscích a přístavištích (v Yacht Clubu Barrandov, v Yacht Clubu Radava a v Marině Orlík), jelikož již disponují základní infrastrukturou pro motorová vozidla a dopravní dostupností.

6. Návrh produktu

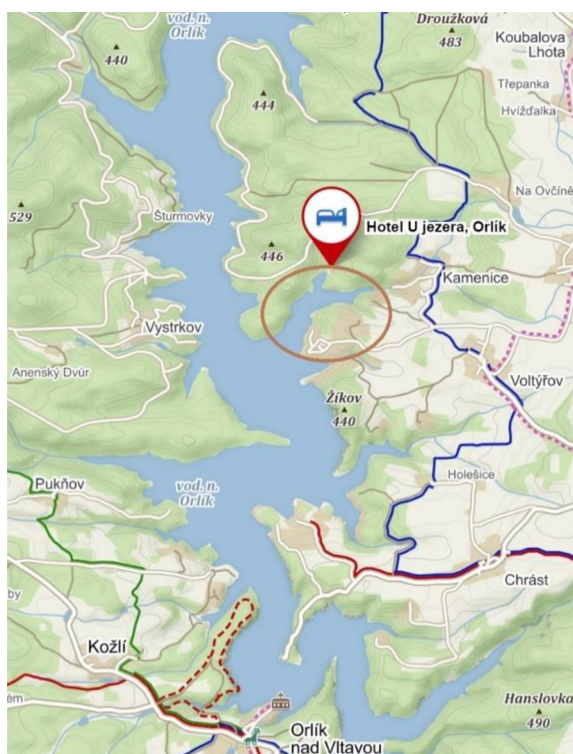
V této kapitole se diplomová práce zabývá návrhovou částí produktu k výstavbě plovoucího zařízení s možností zakotvení. Na základě provedeného šetření je zřejmé, že na Orlické přehradě je značný nedostatek kotvicích míst. Z tohoto důvodu je vybráno opatření v podobě vybudování nového kotviště. Tento produkt bude podrobně rozpracován, s rozborem investičního záměru a propočtu ekonomické návratnosti investice.

6.1. Umístění plovoucího kotviště

V návaznosti na provedený primární výzkum zkoumaného a měřeného úseku Podskalí je pro vybudování nového plovoucího kotviště nutné vybrat vhodnou oblast. Správné pole působnosti by mělo disponovat dopravní dostupností jednak pro rekreanty a jednak pro doprovázející služby ale taktéž pro záchranné složky. Ze zkoumaného úseku jsou k výběru vhodné celkem tři oblasti. První oblast se nachází v blízkosti rekreačního střediska Radava, kde by byla k dispozici příjezdová cesta, splněna by tak byla podmínka dopravní dostupnosti a taktéž doprovodných služeb, poskytované samotným rekreačním střediskem jakožto ubytovací, stravovací a parkovací služby se sociálním zázemím. Ovšem, značná nevýhoda tkví v povrchu zátoky, kde jsou vrstvy hornin uloženy pod jinými, prostor je tak velice kamenitý a pláž je obsazena několika plavidly, což by znemožnilo vybudování kotviště. Druhou oblastí je zátoka nedaleko kempu Podskalí a v těsné blízkosti hotelu U Jezera, který se nachází u pláže zátoky. Místo tak disponuje dopravní dostupností v podobě silnice z přílehlé obce Klučenice a taktéž je zde potřebné zázemí ubytovacích, stravovacích a rekreačních služeb. Třetí možnou oblastí je zátoka naproti rekreačnímu středisku Radava, kousek od kempu Velký Vír, nedaleko obce Pukňov. Nevýhodou tohoto místa je přístupnost pouze z vodní hladiny, jelikož k této zátoce není vedena žádná silnice, natož cesta.

Nejvíce příhodnou oblastí pro vybudování plovoucího kotviště je zátoka poblíž kempu Podskalí. Vybrané místo již disponuje příjezdovou cestou z obce Klučenice a taktéž tato lokalita nabízí veškeré zázemí hotelu U Jezera. Hotel kromě ubytovacích služeb poskytuje sportovně-rekreační aktivity a také je možnost využít půjčovnu lodí a šlapadel.

Obrázek 7: Vybraná zátoka k umístění plovoucího mola



Zdroj: Mapy.cz, 2022

Tato zátoka má z technického hlediska již vybudované veškeré zázemí, což zvyšuje atraktivitu vybrané lokality a příhodnost pro realizaci plovoucího mola. Obrovskou výhodou zátoky je písčité a travnaté pláž, s pozvolně klesajícím vstupem do vody.

6.2. Investiční záměr

Ve vybrané zátocy by mělo být zrealizováno plovoucí zařízení s možností zakotvení plavidel. Samotné molo by mělo být dlouhé 24 metrů, s lávkou o délce 7,5 metrů, přičemž celková délka přístaviště s přístupovou lávkou by skýtalo 31,5 metrů. Návštěvnické molo je určeno ke kotvení malých plavidel a je sestaveno ze čtyř kusů plovoucích segmentů v podobě plovoucích pontonů s celkovou výškou nad hladinou 0,4 metru. Na jednotlivé pontony je usazeno 12 plovoucích boxů, které jsou vybaveny vazáky pro vyvazování lodí. Jednotlivé segmenty pontonů jsou uzpůsobeny libovolnému sestavování zvolených celků, proto je při navýšení kapacity možno přístaviště rozšířit o další plovoucí pontony a plovoucí boxy. V návaznosti na dynamiku změny hladiny Orlické přehrady musí být molo kotveno řetězy do břehu společně s protizávažím.

Tabulka 10: Parametry plovoucího mola & jeho cena

Délka lávky	7,5 m	Druh zboží	Cena
Délka mola	24 m	Lávka	44.214
Šířka mola	2 m	Molo	378.684
Délka plovoucího boxu	6 m	Plovoucí boxy	576.732
Šířka plovoucího boxu	0,85 m	Panty	39.248
Panty lávky / boxu	16 párů	Vazáky	80.648
Vazák pro vyvazování lodí	68ks		
Max. obsazenost boxu	5 osob	Celkem	1.119.526
Max. obsazenost mola	68 osob		

Zdroj: Vlastní zpracování dle James Boat, 2022

U jednotlivých parametrů jsou uvedeny ceny za jednotlivé komponenty, přičemž celková výrobní cena plovoucího mola činí 1 119 526Kč. V ceně jsou zahrnuty již zmíněné plovoucí pontony a boxy, lávka a taktéž kotvící a vazací prvky pro loď. Cena je odvozena od konkrétní individuální nabídky.

V návaznosti na zainteresované společnosti, které spravují vodní dopravu, je zapotřebí nutný souhlas příslušného obecního úřadu, Státní plavební správy a od Povodí Vltavy získat povolení k umístění plovoucího mola. Následně je nutnost každoroční úhrady za poskytnutí kotevního místa ve vyhrazeném kotvišti v celkové výši 3 000Kč/rok za jedno plavidlo nezávisle na způsobu kotvení.

Kromě již zajištěných souhlasů a potřebných smluv s umístěním mola je také nutné zajistit přívod vody, elektřiny a taktéž zajistit sociální zázemí. Přívod vody by byl zajištěn podzemním vrtem, přičemž celková investice do pitné vody by zahrnovala veškeré a kompletní práce od hledání zdroje pitné vody, vrtem studny, posléze čištěním vrtu, rozbory jakosti vody, zavedení čerpadla až po přípojku by se orientační cena pohybovala zhruba na 350 000Kč. Nutno zmínit, že cena je opravdu pouze orientační a vychází z několika zdrojů, přičemž konkrétní cena se odvíjí od geologického podkladu a náročnosti vrtu. Přívod elektřiny by byl vyřešen na základně fotovoltaického měniče s panely v odhadované hodnotě 250 000Kč. Sociální zařízení by mohlo být řešeno prostřednictvím mobilních WC toalet. Dle dostupných inzerátů je k dispozici odkup mobilních WC a po prozkoumání trhu investiční náklady činí 30 000 Kč pro dvě základní mobilní kabiny plnohodnotně vybavené. Nákladem v hodnotě 10 000 Kč je náklad pro servis mobilních WC toalet, jejich vyvážení během roku.

6.3. Diskontovaná doba návratnosti investice

Základní vstupní náklady jsou již stanoveny v předchozí kapitole, nyní je zapotřebí stanovit náklady provozní a taktéž stanovit výnosy pro následný výpočet návratnosti investice. Ceny za ukotvení lodí se v jednotlivých marinách na Orlické přehradě značně liší, avšak pro účely této diplomové práce bude stanovena cena ve výši 21 000 Kč za loď na jednu sezónu. Cena se může zdát vysoká, avšak vybraná lokalita je velice atraktivní a je hodna naplnit očekávání z prožitku.

Následující tabulka zobrazuje potřebné náklady (investiční a provozní) a taktéž očekávaný roční výnos z provozu kotviště. Nutno zmínit předpoklad využití kotviště 20 plavidly po celou dobu investičního záměru.

Tabulka 11: Investiční a provozní náklady, výnosy

INVESTIČNÍ NÁKLADY	1 749 526 Kč
Plovoucí molo	1 119 526 Kč
Přívod elektřiny	250 000 Kč
Přípojka a přívod vody	350 000 Kč
Sociální zázemí	30 000 Kč
PROVOZNÍ NÁKLADY	206 635 Kč
Roční odpisy	116 635 Kč
Údržba zátoky a přístaviště	20 000 Kč
Poplatky Povodí Vltavy	60 000 Kč
Servis mobilních WC	10 000 Kč
VÝNOSY	420 000 Kč
Příjmy za pronájem plovoucích boxů	420 000 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování, 2022

Při investování a samotném investičním záměru se předpokládá časový horizont v podobě 15 let, jelikož se jedná o vcelku velkou a finančně náročnější investici. Plovoucí molo v podobě přístaviště musí vydělat 1/15 investice, což se prolíná v odpisech, které reprezentují reprodukci ve sledovaném časovém období.

V prvním případě je při výpočtu návratnosti investice stanovena úroková míra Českou národní bankou v hodnotě 4,61 %. Tato úroková sazba je stanovena pro úvěry se splatností nad 5 let a dá se říci, že tato sazba je na nejvyšší hodnotě za celých dvacet let z důvodu neustále rostoucí inflace.

Tabulka 12: Návratnost investice při úrokové sazbě 4,61 %

Roky	0	1	2	3	4	5	6	7
Peněžní toky z investice	-1 749 526	206 635	206 635	206 635	206 635	206 635	206 635	206 635
Cashflow	-1 749 526	-1 542 891	-1 336 256	-1 129 621	-922 986	-716 351	-509 716	-303 081
Diskontované peněžní toky z investice, i=4,61 %	-1 749 526	197 529	188 824	180 503	172 548	164 945	157 676	150 727
Cashflow diskontovaných	-1 749 526	-1 551 997	-1 363 173	-1 182 670	-1 010 122	-845 177	-687 501	-536 774
Roky	8	9	10	11	12	13	14	15
Peněžní toky z investice	206 635	206 635	206 635	206 635	206 635	206 635	206 635	206 635
Cashflow	-96 446	110 189	316 824	523 459	730 094	936 729	1 143 364	1 349 999
Diskontované peněžní toky z investice, i=4,61 %	144 085	137 735	131 665	125 863	120 317	115 014	109 946	105101
Cashflow diskontovaných	-392 689	-254 954	-123 289	2 574	122 891	237 905	347 851	452 952

Zdroj: Vlastní zpracování, 2022

V tabulce 12 je již proveden výpočet investice pomocí vzorce diskontované doby návratnosti, který při výpočtu zohledňuje časovou hodnotu peněz. Zkrátka řečeno, za jak dlouhou dobu se z diskontovaných příjmů investice splatí kapitálové výdaje v podobě investičních nákladů.

Dle tabulky je zřejmé, že v jedenáctém roce od uskutečnění investice je cashflow diskontovaných peněžních toků kladný a nenachází se v červených číslech. Při užití příslušného vzorce ke zjištění doby návratnosti investice a při užití úrokové sazby, která je dána Českou národní bankou, by se stanovený investiční záměr měl vrátit za 10,98 let. V tomto případě by se kapitálové výdaje spojené s výstavbou nového kotviště a s náležitou infrastrukturou splatili koncem 11. roku. Příjmy, které následně plovoucí kotviště může vykazovat by mohly být využity k rozšíření kotviště, k celkovému navýšení kapacit plovoucích boxů a rozšíření doprovodné infrastruktury.

V tabulce 13 je proveden výpočet čisté současné hodnoty investičního záměru v podobě návštěvnického mola. Tato metoda se používá při hodnocení výnosnosti investic a samotný ukazatel počítá s budoucími finančními toky (cashflow) a podává informaci, kolik finančních prostředků daný projekt ve zvoleném časovém horizontu přinese.

Vzhledem k nutnosti stanovení diskontní sazby pro výpočet čisté současné hodnoty bude zvolena sazba 10 %, která zohledňuje rostoucí míru inflace, míru úvěrového rizika u banky

a výši úroku na běžném spořicímu účtu. Podle této diskontní sazby bude hodnota peněz v čase přirozeným způsobem klesat.

Tabulka 13: Hodnocení výnosnosti investice při diskontované sazbě 10 %

Roky	0	1	2	3	4	5	6	7
Cashflow	-1 749 526	253 365	253 365	253 365	253 365	253 365	253 365	253 365
Diskontovaná ČSH	-	230 332	209 393	190 357	173 052	157 320	143 018	130 016
Roky	8	9	10	11	12	13	14	15
Cashflow	253 365	253 365	253 365	253 365	253 365	253 365	253 365	253 365
Diskontovaná ČSH	118 197	107 451	97 683	88 803	80 730	73 391	66 719	60 654

Zdroj 1: Vlastní zpracování, 2022

Po výpočtu jednotlivých diskontovaných peněžních toků v jednotlivých letech je nutné dopočítat výslednou důležitost k ohodnocení výnosnosti investice. V tomto případě vychází hodnota čisté současné hodnoty 47 572 Kč. Z důsledku výsledné hodnoty, která vyšla kladně je zřejmé, že je daný investiční záměr přijatelný.

Pro úplnost byla vypočítána i hodnota vnitřního výnosového procenta, která vyšla v hodnotě 19 %. Tato míra udává relativní výnos (rentabilitu), kterou investice během svého životního cyklu poskytuje. Investiční záměr je dle tohoto kritéria přijatelný, pokud vnitřní výnosové procento je vyšší než diskontovaná míra. I v tomto případě se potvrdilo, že navržený investiční záměr nového plovoucího zařízení s možností zakotvení pro vodní plavidla je přijatelný.

6. Závěr

Předpoklady pro rozvoj rekreační plavby a v širším měřítku podmínky pro rozvoj cestovního ruchu nejsou doposud zcela využity. Je zřejmé, že Orlická přehrada svým unikátním extrémně dlouhým vzduším, které mapuje dominantnost přehrady, má obrovský potenciál, kterého však není naplno využito. Přehrada disponuje dlouhou plavební cestou, jež mapuje různorodou členitost terénu s pestrou mozaikou skal a přílehlou flórou, ale taktéž nabízí pestrost výběru rekreačních zařízení, pobízí k návštěvě kulturních památek a při upuštění přehrady odkrývá dlouhé břehy i pozůstatky zaplavených vesnic. Potenciál je opravdu obrovský a je škoda těchto kladných hodnot nevyužít ve prospěch návštěv zmíněné destinace.

I přes velké množství investic a vynaložení velkého úsilí do splavnosti vodní cesty stále není integrována koncepce, která by řešila rozvoj potenciálu cestovního ruchu a rozvoj rekreační plavby na vodních cestách Orlické přehrady. Diplomová práce se snaží navrhnout systém bezpečnostních i infrastrukturních opatření pro rozvoj cestovního ruchu a podpořit nárůst rekreační plavby, ale i rekreace. Práce zohledňuje návrhy na opatření z hlediska vodní plavby, ale taktéž z hlediska návštěvníků rekreačních středisek, kteří Orlickou přehradu navštěvují, a zohledňuje rozvoj z dlouhodobého hlediska. Povodí Vltavy nemá žádný ucelený systém, jak nakládat s přibývajícím množstvím rekreatantů při rekreační plavbě, a proto se tato práce snaží navrhnout řešení k metodice rozvoje destinace Orlík. Cílem návrhových opatření je regulace bezpečnosti a prostorové rozložení rekreatantů mezi ostatní oblasti přehrady, než byl sledovaný úsek a zajistit udržitelný cestovní ruch. Tímto však vzniká určitá paralela, jelikož Orlická přehrada je z celkové délky 60 kilometrů plně využita jen z 25 procent.

Samotnému primárnímu výzkumu předcházelo stanovení čtyř hypotéz, které byly na základě provedeného měření frekvence vodních plavidel a dotazníkového šetření potvrzeny. Na základě pozorování, provedeného mystery shoppingu rekreačních zařízení a dotazníkového šetření účastníků cestovního ruchu byl zjištěn značný nedostatek sociálních zařízení, kterých je kapacitně málo a mnohdy jsou v nepatřičném stavu. Návštěvníci rekreačních zařízení by taktéž ocenili celkovou čistotu středisek, uklizené pláže a zkvalitnění příjezdových cest. Zmiňovaná byla taktéž absence veřejných kotvišť a návštěvnických mol. Z dotazníkového šetření, cílicího na účastníky vodní plavby vyplynul značný nedostatek doprovodné infrastruktury v podobě absence veřejných přístavišť, kvalitních sjezdů do vody, servisního zázemí a velice nízký počet odpadkových košů.

Konečným výstupem této práce bylo navržení výstavby nového plovoucího přístaviště, jež kromě kotvicích míst pro plavidla disponuje i doprovodnou infrastrukturou. Nové molo nabízí celkově 24 kotvicích míst a investiční náklady jsou stanoveny ve výši 1 749 526 Kč. Roční provozní náklady pro jednu sezonu činí 206 635 Kč a doba návratnosti investičního záměru je datována ke konci 11. roku. Pro úplnost byla vypočítána čistá současná hodnota, která vyšla kladně, což svědčí o přijatelném projektu, taktéž bylo zjištěno vnitřní výnosové procento, které právě tak potvrdilo přijatelnost investice.

7. Summary

The diploma thesis deals with the capacity potential of recreational cruise in an attractive section of water dam Orlik. The aim of the work is to perform a situation analysis to map the current state of loading of water vessels, to analyze the satisfaction of waterway participants and to take into account the existing infrastructure, whether it is sufficient or not. The survey was conducted on the basis of measuring the frequency of water cruise in the summer season 2021, while the individual types and directions of water vessels were systematically recorded. The research continued with mystery shopping in selected camps and was further supported by a questionnaire survey in the monitored section. One survey was aimed directly at participants in the water cruise and the other survey was aimed at visitors to recreational facilities.

The primary research itself was preceded by the determination of four hypotheses, which were confirmed on the basis of the performed measurement of the frequency of watercraft and the questionnaire survey. Based on the observations made by the mystery shopping of recreational facilities and the questionnaire survey of tourism participants, a significant shortage of social facilities was found, which have a low capacity and are often in an inappropriate condition. Visitors to recreational facilities would also appreciate the overall cleanliness of the resorts, tidy beaches and improved driveways. The absence of public berths and visitor piers was also mentioned.

The final output of this work was a suggestion of a new landing stage, which in addition to mooring places for vessels also has an accompanying infrastructure.

Key Words: tourism, recreational cruise, water dam Orlik, berth, recreational facilities

8. Seznam literatury

1. Beránek, J. (2016). *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing.
2. CzechTourism. (2022). Udržitelný cestovní ruch. [online]. [cit. 2022-03-07]. Dostupné z <<https://www.eden-czechtourism.cz/udrzitelny-cestovni-ruch/>>
3. Čech, J. (1998). *Malá encyklopedie cestovního ruchu: Vybrané pojmy v češtině a angličtině, definice a zkratky*. Praha: Idea Servis.
4. ČZÚK. (2022). *Koupací vody*. [online]. [cit. 2022-03-16]. Dostupné z <<https://www.koupacivody.cz/>>
5. Francová, E. (2003). *Cestovní ruch*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
6. Franklin, A. (2003). *Tourism: an introduction*. 1. vyd. London: SAGE Publications Ltd.
7. Foret, M. & Foretová, V. (2001). *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing.
8. Hamarnehová, I. (2012). *Geografie turismu*. Praha: Grada Publishing.
9. Hesková, M. (2011). *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. Praha: Fortuna.
10. Hesková, M. & kolektiv. (2006). *Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. Praha: Fortuna.
11. Hladká, J. (1997). *Technika cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing.
12. Holesinská, A. (2007). *Destinační management aneb Jak řídit turistickou destinaci*. [online]. [cit. 2022-03-06]. Dostupné z <https://www.researchgate.net/publication/40345503_Destinační_management_aneb_Jak_řídit_turistickou_destinaci>
13. Hrad-zvikov.eu (2022). Hrad Zvíkov – Hrad Klingenberg. [online]. [cit. 2022-03-10]. Dostupné z <<https://www.hrad-zvikov.eu/>>
14. Indrová, J. (2004). *Cestovní ruch I*. Praha: Oeconomica.
15. Jakubíková, D. (2012). *Marketing v cestovním ruchu*. Praha: Grada Publishing.
16. James Boat. (2022). *Molo – stavebnice (sestavte si molo)*. [online]. [cit. 2022-04-08]. Dostupné z <<https://www.jamesboat.eu/plovouci-mola-a-pristaviste/molo-stavebnice-sestavte-si-molo/>>
17. Kemp Jestřábí I. (2022). *Ubytování*. [online]. [cit. 2022-04-04]. Dostupné z <<https://www.kemplipno.cz/ubytovani>>

18. Kirařová, A. (2003). *Marketing: destinace cestovního ruchu*. Praha: Ekopress.
19. Kotler, P., Keller, K. L. (2013). *Marketing Management* (14. vyd.). Praha: Grada Publishing.
20. Kotler, P. & Wong, V. & Saunders, J. & Armstrong, G. (2007). *Moderní marketing*. Praha: Grada Publishing.
21. Kotlíková, H. (2013). *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing.
22. Křížek, F. & Neufus, J. (2014). *Moderní hotelový management*. 2. vyd. Praha: Grada Publishing.
23. MeteoBlue. (2022). *Archiv počasí*. [online]. [cit. 2022-03-16]. Dostupné z <https://www.meteoblue.com/cs/po%C4%8Das%C3%AD/historyclimate/weatherarchive/orl%c3%adk_%c4%8cesko_3068882?fcstlength=1y&year=2021&month=3>
24. Ministerstvo pro místní rozvoj. (2022). *Udržitelný rozvoj*. [online]. [cit. 2022-03-07]. Dostupné z <https://www.mzp.cz/cz/udrzitelny_rozvoj>
25. Morrison, M. A. (1995). *Marketing a pohostinství a cestovního ruchu*. Praha: Victoria Publishing.
26. Mourek, D. (2002). *Cestovní ruch a životní prostředí*. Praha: Univerzita Karlova.
27. Národní památkový ústav (2015). *Železniční most*. [online]. [cit. 2022-03-17]. Dostupné z <<https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-most-18964283>>
28. Nejd, K. (2011). *Management destinace cestovního ruchu*. Praha: Wolters Kluwer.
29. Novacká, L. (2010). *Cestovní ruch, technika služieb, delegát a sprievodca*. Bratislava: Ekonóm.
30. Oriška, J. (2010). *Služby v cestovním ruchu*. Praha: Idea servis.
31. Pásková, M. & Zelenka, J. (2002). *Výkladový slovník cestovního ruchu: Cestovní ruch: výkladový slovník*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.
32. Palatková, M. (2006). *Marketingová strategie destinace cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing.
33. Palatková, M. (2011). *Marketingový management destinací: strategický a taktický marketing destinace turismu, systém marketingového řízení destinace a jeho financování, řízení kvality v destinaci a informační systém destinace*. Praha: Grada Publishing.
34. Palátková, M. & Zichová, J. (2012). *Ekonomika turismu*. Praha: Grada Publishing.
35. Povodí Vltavy. (2013). *Profil státního podniku*. [online]. [cit. 2022-03-08]. Dostupné z <pvl.cz/profil-statniho-podniku>

36. Povodní Vltavy. (2013). *Vodní dílo Orlik*. [online]. [cit. 2022-03-10]. Dostupné z <<https://www.pvl.cz/files/download/vodohospodarske-informace/vodni-dila-a-nadrze/orlik.pdf>>
37. Půtová, B. (2009). *Antropologie turismu*. Praha: Karolinum.
38. Remtová, K. (2006). *Strategie podniku v péči životního prostředí*. Praha: VŠE.
39. Ryglová, K. & Burian, M. & Vajčnerová, I. (2011). *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada Publishing.
40. Ředitelství vodních cest České republiky. (2014). *O nás*. [online]. [cit. 2022-03-08]. Dostupné z <<https://www.rvccr.cz/o-nas/o-nas>>
41. ŘVC ČR. (2014). *Vodní cesty*. [online]. [cit. 2022-03-16]. Dostupné z <<https://www.rvccr.cz/vodni-cesty>>
42. Schwarzenberg.cz (2010). *Zámek Orlik – historie zámku*. [online]. [cit. 2022-03-10]. Dostupné z <<https://www.zamekorlik.cz/cs/historie-zamku/>>
43. Státní plavební správa. (2016). *Působnost Státní plavební správy*. [online]. [cit. 2022-03-08]. Dostupné z <<https://plavebniurad.cz/organizace/pusobnost>>
44. Škodová Parmová, D. (2004). *Řízení služeb*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Zemědělská fakulta.
45. Turistika.cz (2022). *Žďákovský most*. [online]. [cit. 2022-03-10]. Dostupné z <<https://www.turistika.cz/mista/zdakovsky-most/detail>>
46. Uyasal, M. (1994). *Global tourist behavior*. 1. vyd. New York: The Haworth Press.
47. Weaver, D. (2013). *Sustainable Tourism: Theory and Practice*. New York: Routledge.
48. Zurynek, J., & Zelený, L. & Mervart, M. (2008). *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI.
49. Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. [online]. [cit. 2022-02-28]. Dostupné z <<http://plavebniurad.cz/downloads/predpisy/zakon-114-1995sb.pdf>>
50. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a změně dalších zákonů. [online]. [cit. 2022-02-28]. Dostupné z <<http://plavebniurad.cz/downloads/predpisy/zakon-254-2001sb.pdf>>
51. Zákon č. 17/1992 Sb., ze dne 5. prosince 1991 o životním prostředí ve znění dle zákona č. 123/1998 Sb.

9. Seznam obrázků, tabulek a grafů

Seznam obrázků

Obrázek 1: Starý a nový turista	9
Obrázek 2: Lokalita vodní nádrže Orlík.....	25
Obrázek 3: Orlická přehrada a přilehlé kempy	29
Obrázek 4: Hrad Zvíkov při snížené hladině.....	31
Obrázek 5: Odhalená zatopená vesnice.....	32
Obrázek 6: Pentlogram směrů plavby za sledované období.....	43
Obrázek 7: Vybraná zátoka k umístění plovoucího mola	72

Seznam tabulek

Tabulka 1: Vztah managementu a marketingu destinace	15
Tabulka 2: Srovnání specifík vodních nádrží	27
Tabulka 3: Plavební specifika vodních nádrží	28
Tabulka 4: Hodnocení služeb rekreačních zařízení metodou SERVQUAL	37
Tabulka 5: Celkové hodnocení rekreačních zařízení	39
Tabulka 6: Celkový počet plavidel a vytiženost v měsících měření	40
Tabulka 7: Druhy plavidel.....	41
Tabulka 8: Směry plaveb.....	44
Tabulka 9: Nedostatky rekreačních zařízení	69
Tabulka 10: Parametry plovoucího mola & jeho cena	73
Tabulka 11: Investiční a provozní náklady, výnosy	74
Tabulka 12: Návrh investice při úrokové sazbě 4,61 %	75
Tabulka 13: Hodnocení výnosnosti investice při diskontované sazbě 10 %.....	76
Tabulka 14: Ubytování v rekreačním středisku & kempu Radava	3
Tabulka 15: Ubytování v kempu Trhovky	3
Tabulka 16: Ubytování v Autocampu Velký Vír	3
Tabulka 17: Ubytování v kempu Jestřábí I. na Lipně	4
Tabulka 18: Statistika marketingového výzkumu – identifikace respondentů.....	7

Seznam grafů

Graf 1: Pohyb lodí za sledované období	40
Graf 2: Směry plaveb Barrandovské zátoky	44
Graf 3: Směry plaveb Velkého Víru	45
Graf 4: Směry plaveb Yacht Clubu Radava	46
Graf 5: Motivace k návštěvě vodní plochy Orlík	48
Graf 6: Lod'	48
Graf 7: Využití služeb na přehradě	49
Graf 8: Návrhy respondentů vodní plavby	49
Graf 9: Spokojenost respondentů s rozmístěním kotvišť	50
Graf 10: Spokojenost účastníků vodní plavby se skutečnostmi dle Likertovy škály	51

Graf 11: Spokojenost rekreatů vodní plavby.....	52
Graf 12: Nespokojenost rekreatů vodní plavby.....	53
Graf 13: Přínos vybudování čerpacích stanic.....	54
Graf 14: Připomínky a sdělení respondentů vodní plavby	54
Graf 15: Motivace k návštěvě Orlické přehrady	56
Graf 16: Provozované aktivity během pobytu.....	57
Graf 17: Druh ubytování rekreatů	58
Graf 18: Využití služeb	58
Graf 19: Návrh respondentů na vylepšení rekreačních zařízení	59
Graf 20: Spokojenost účastníků rekreačních zařízení se skutečnostmi dle Likertovy škály....	60
Graf 21: Spokojenost respondentů rekreačních zařízení	61
Graf 22: Nespokojenost respondentů rekreačních zařízení	62
Graf 23: Připomínky a sdělení respondentů rekreačních zařízení.....	63

10. Přílohy

Tabulka 14: Ubytování v rekreačním středisku & kempu Radava

Druhy ubytovacích kapacit	Cena za ubytování
chata	7.700Kč/týden
přístýlka – pouze v chatkách	200Kč/den
karavan – čtyřlůžkový	7.700Kč/týden
karavan – třílůžkový	6.600Kč/týden
celosezónní pronájem rekreačních míst	2.300Kč/měsíc
obytné auto / přívěs	100Kč/den
stan	80Kč/den

Zdroj: Vlastní zpracování dle Rekreační středisko Radava (2021)

Tabulka 15: Ubytování v kempu Trhovky

	Rekreační pobyt	Jednodenní pobyt
Třílůžková buňka	3.900Kč/týden	650Kč/den
Čtyřlůžková buňka	4.300Kč/týden	700Kč/den
Čtyřlůžková chata	5.500Kč/týden	850Kč/den
Apartment	-	1.300Kč/den
Obytný přívěs / mobilheim	80Kč/den při více dnech	160Kč/den
Obytné auto	96Kč/den při více dnech	192Kč/den
Malý stan	69Kč/den při více dnech	138Kč/den
Velký stan	80Kč/den při více dnech	160Kč/den
Altán	32Kč/den při více dnech	64Kč/den

Zdroj: Vlastní zpracování dle Kemp Trhovky (2022)

Tabulka 16: Ubytování v Autocampu Velký Vír

	Počet lůžek	Cena
Chata komfort – Šumavanka	4+1	1.400Kč/den
Chata komfort – Braunův domek	2+3	1.400Kč/den
Chata rodina – Boubín	2lůžka + palanda	1.400Kč/den
Chata rodina – Lada	2lůžka + palanda	700Kč/den při více dnech, 850Kč/den
Chata rodina – Liaz	2lůžka + palanda	700Kč/den při více dnech, 850Kč/den

Chata Turistika – Srub	2 palandy	450Kč/den
Obytné auto		120Kč/den
Karavan		70Kč/den
Elektrická přípojka		80Kč/den
Malý stan		60Kč/den
Velký stan		80Kč/den
Přístřešek		50Kč/den

Zdroj: Vlastní zpracování dle Autokemp Velký Vír, 2021

Tabulka 17: Ubytování v kempu Jestřábí I. na Lipně

Druhy ubytovacích kapacit	Cena
Sunny apartmán	1.500 Kč / den
Bungalov	1.700 Kč / den
Chatka Sunset view	850 Kč / noc
Lakeview Home	2.500 Kč / noc
Mobilhome u Josefa	2.500 Kč / noc
Mobilhome Magnolia	2.500 Kč / noc
Lake View Adam	2.500 Kč / noc
Lake View Eva	2.500 Kč / noc

Zdroj: Vlastní zpracování dle Kemp Jestřábí I., (2022)

Dotazníkové šetření spokojenosti návštěvníků rekreačních zařízení

Dobrý den,

jmenuji se Tereza Dušková a jsem studentkou navazujícího inženýrského studia ekonomické fakulty na Jihočeské univerzitě v Českých Budějovicích. Studuji obor Obchodní podnikání se zaměřením na cestovní ruch a momentálně zpracovávám svou závěrečnou kvalifikační práci. Má diplomová práce je ve znění "Rekreační potenciál vodní nádrže Orlík pro vodní plavbu" a kromě již zmíněné vodní plavby zkoumám i spokojenost účastníků cestovního ruchu v rekreačních zařízeních a celkové vybavení středisek.

Prosím Vás o vyplnění dotazníku, který zabere přibližně 5 minut – Vy uděláte dobrý skutek, přispějete k možnému vylepšení služeb a budoucí rekreaci a mě velice pomůžete.

Šetření je anonymní, důvěrné a bude sloužit pouze pro účely diplomové práce.

V případě jakýchkoliv dotazů mě neváhejte kontaktovat na email - duskot01@jcu.cz.

Děkuji za Váš čas, Vaše odpovědi a mějte krásný den.

1. Jaká je vaše motivace k návštěvě vodní nádrže Orlík? (lze zaškrtnout více možností)
 - a) rekreace
 - b) vodní plavba (jachting)
 - c) pobyt v přírodě
 - d) rybaření
2. Jaké aktivity během pobytu provozujete? (lze zaškrtnout více možností)
 - a) vodní sporty (plavání, paddleboard)
 - b) kolektivní sporty (fotbal, nohejbal, volejbal)
 - c) pěší turistika
 - d) výlety spojené s návštěvou kulturních památek
 - e) cykloturistika
3. V kempu jste ubytováni
 - a) ve stanu
 - b) v chatce
 - c) v obytném vozu či karavanu
 - d) v apartmánu
4. Jaké služby jste využili?
 - a) ubytovací služby
 - b) stravovací služby
 - c) sportovně-rekreační služby (využití sportovišť, dětských hřišť)
 - d) sociální zařízení
 - e) infrastruktura spojená s vodní plavbou
5. Byl/a jste se službami spokojen/a?
 - a) ano
 - b) ne... (Prosím, uveďte proč?)
6. Případně, co byste vylepšil/a? Co Vám v kempu chybělo?

7. Do jaké míry jste spokojen/a s následujícími skutečnostmi?
známkování jako ve škole (1 – nejlepší, 5 – nejhorší)

kvalita vody	1 2 3 4 5
vybavenost kempů	1 2 3 4 5
čistota	1 2 3 4 5
sociální zařízení	1 2 3 4 5
cena služeb	1 2 3 4 5
kvalita služeb	1 2 3 4 5

8. S čím jste spokojen/a?

9. S čím jste nespokojen/a?

10. Je něco, co nám ještě chcete sdělit? Na co jsme opomenuli?

11. Jak dlouhý byl Váš pobyt?

- a) 1 den
- b) 2-3 dny
- c) 4-6 dnů
- d) 7 a více

12. Navštívujete Orlickou přehradu opakovaně?

- a) ano
- b) ne

13. S kým jste přijeli?

- a) sám
- b) s přítelem / přítelkyní
- c) manželem / manželkou
- d) s rodinou a dětmi
- e) s přáteli

14. Jste:

- a) muž
- b) žena

15. Do jaké věkové kategorie patříte?

- a) 15-21 let
- b) 22-30 let
- c) 31-40 let
- d) 41-50 let
- e) 51 a více let

16. Odkud jste?

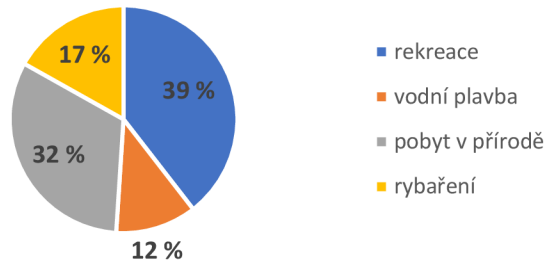
Tabulka 18: Statistika marketingového výzkumu – identifikace respondentů

Identifikace respondentů – návštěvníci rekreačních zařízení							
	1 den	2-3 dny	4-6 dnů	7 a více	Opakovaně	Ne	
11.	1	11	12	90			
12.					110	4	
	sám	s přítelem	s manželem	s rodinou	s přáteli	Muž	Žena
13.	4	13	13	70	14		
14.						42	72
	15-21 let	22-30 let	31-40 let	41-50 let	51 a více let		
15.	4	14	24	38	34		
	Doba hodnocení			Oslovení respondenti			
	červen–říjen	2021		114			

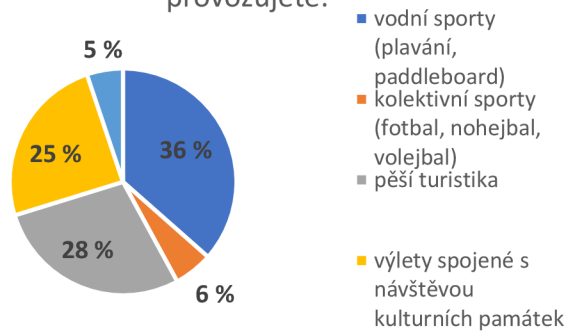
Zdroj: Vlastní zpracování za základě vlastního šetření, 2021

Vyhodnocení marketingového výzkumu I – návštěvníci rekreačních zařízení

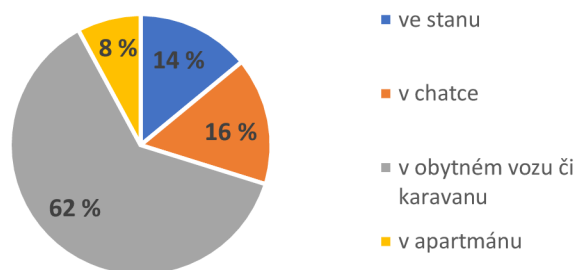
1. Jaká je motivace k návštěvě vodní nádrže:



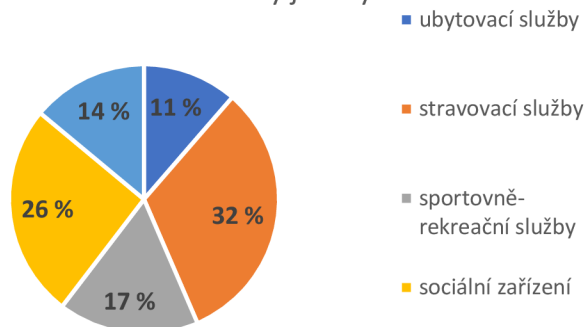
2. Jaké aktivity během pobytu provozujete:



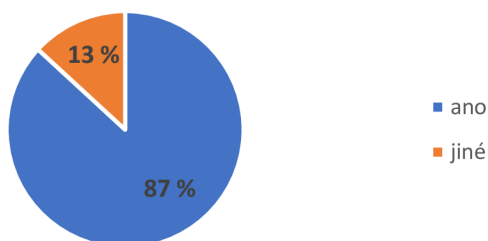
3. V kempu jste ubytováni:



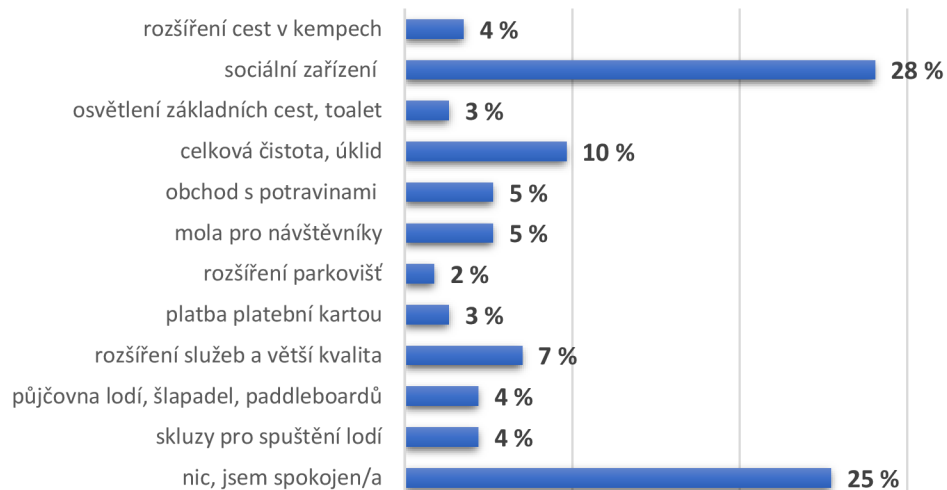
4. Jaké služby jste využili:



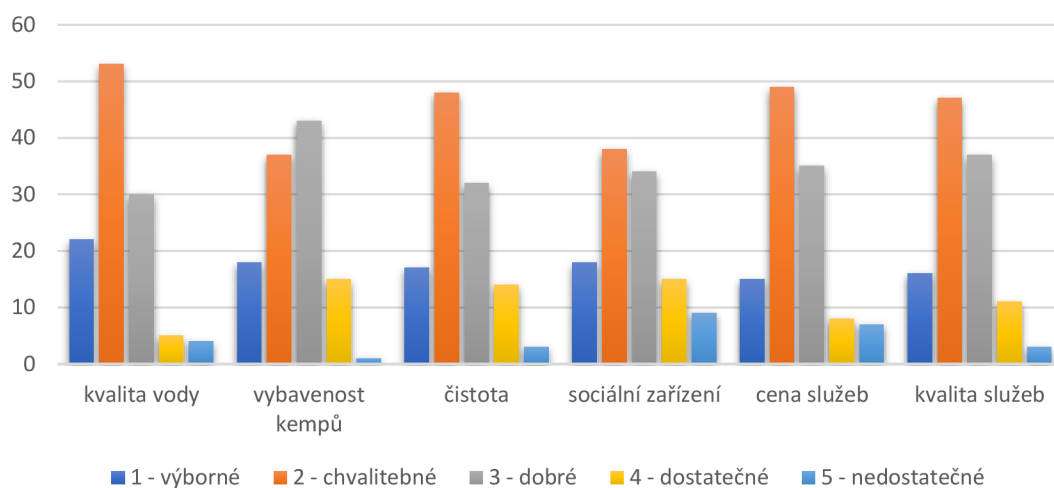
5. Byl/a jste se službami spokojena:



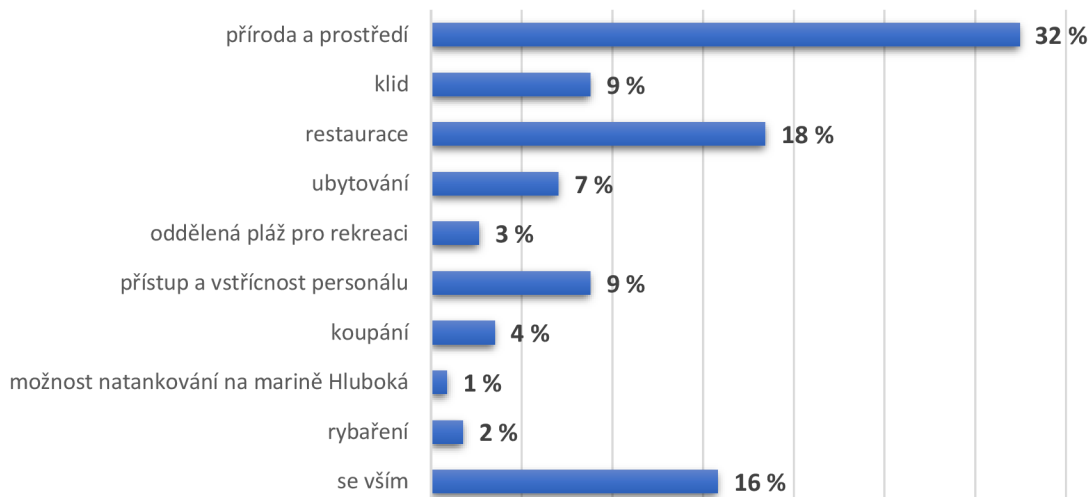
6. Případně, co byste vylepšil/a, co Vám chybělo:



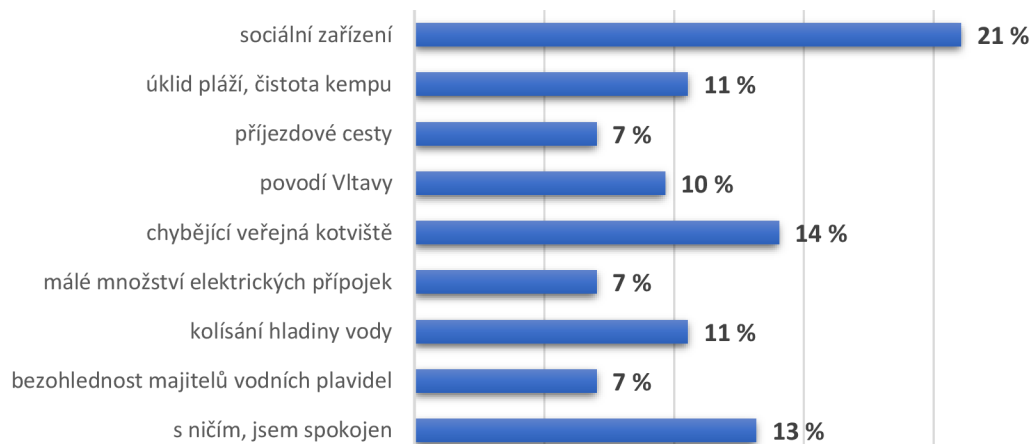
7. Do jaké míry jste spokojen/a s následujícími skutečnostmi:



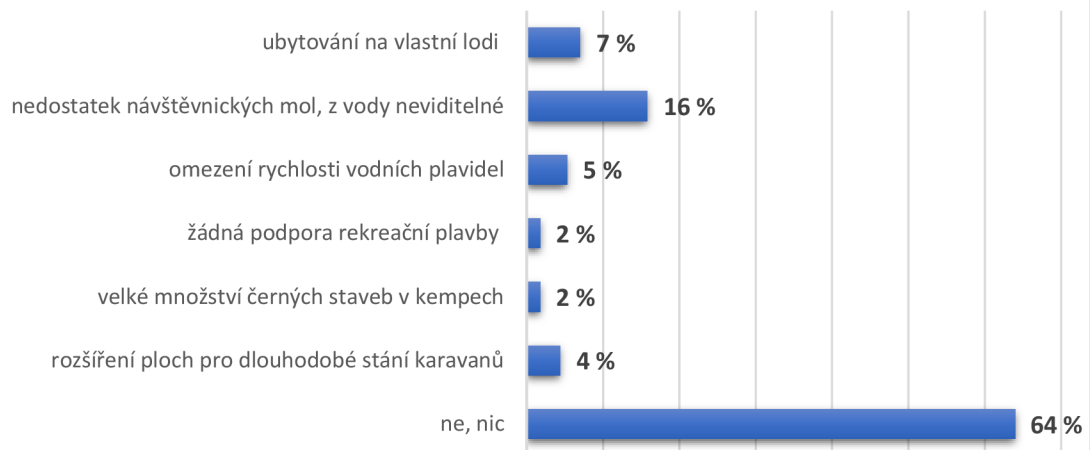
8. S čím jste spokojen/a:



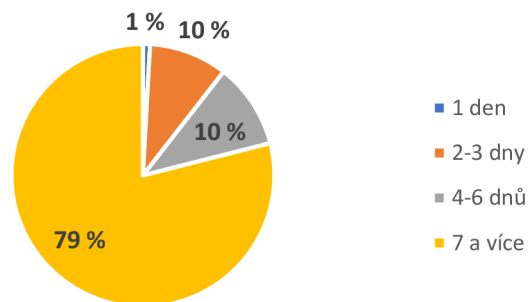
9. S čím jste nespokojen/a:



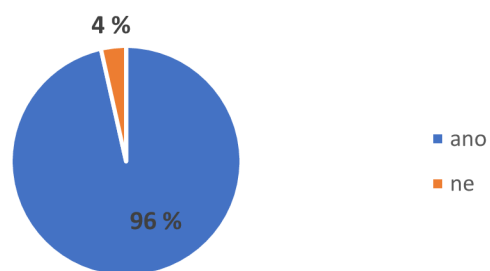
10. Je něco, co nám ještě chcete sdělit, co jsme opomenuli:



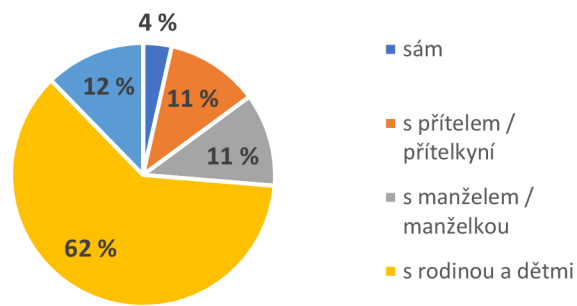
11. Jak dlouhý byl Váš pobyt:



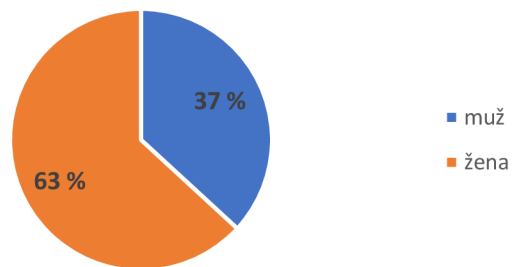
12. Navštěvujete Orlickou přehradu opakovaně:



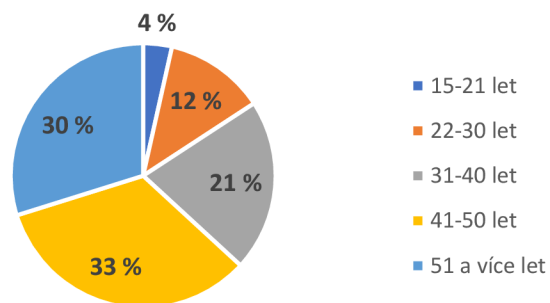
13. S kým jste přijeli:



14. Jste:



15. Do jaké kategorie patříte:



Dotazníkové šetření spokojenosti účastníků vodní plavby

Dobrý den,

jmenuji se Tereza Dušková a jsem studentkou navazujícího inženýrského studia ekonomické fakulty na Jihočeské univerzitě v Českých Budějovicích. Studuji obor Obchodní podnikání se zaměřením na cestovní ruch a momentálně zpracovávám svou závěrečnou kvalifikační práci. Má diplomová práce je ve znění "Rekreační potenciál vodní nádrže Orlík pro vodní plavbu" a krom již zmíněné vodní plavby zkoumám i spokojenost účastníků cestovního ruchu v rekreačních zařízeních a celkové vybavení středisek.

Prosím Vás o vyplnění dotazníku, který zabere přibližně 5 minut – Vy uděláte dobrý skutek, přispějete k možnému vylepšení služeb a budoucí rekreaci a mě velice pomůžete.

Šetření je anonymní, důvěrné a bude sloužit pouze pro účely diplomové práce.

V případě jakýchkoliv dotazů mě neváhejte kontaktovat na email - duskot01@jcu.cz.

Děkuji za Váš čas, Vaše odpovědi a mějte krásný den.

1. Jaká je vaše primární motivace k návštěvě vodní nádrže Orlík? (lze zaškrtnout více možností)
 - a) rekreace
 - b) vodní plavba (jachting)
 - c) pobyt v přírodě
 - d) rybaření
2. Vaše loď je:
 - a) v pronájmu
 - b) ve vlastnictví
3. Jaké služby na přehradě využíváte?
 - a) ubytovací služby
 - b) stravovací služby
 - c) sociální zařízení
 - d) sportovně-rekreační služby (využití sportovišť, společenských prostor)
 - e) parkoviště
 - f) jiné ...
4. Byl/a jste se službami spokojen/a?
 - a) ano
 - b) ne... (Prosím, uveďte proč?)
5. Jaké vybavení, případně službu byste uvítal/a?
6. Jste spokojen/a s umístěním kotvišť?
 - a) ano
 - b) ne... (Prosím, uveďte proč?)

7. Do jaké míry jste spokojen/a s následujícími skutečnostmi?

známkování jako ve škole (1 – nejlepší, 5 – nejhorší)

kvalita vody	1 2 3 4 5
dostatek kotvišť / marin	1 2 3 4 5
sociální zařízení	1 2 3 4 5
cena služeb spojená s vodní plavbou	1 2 3 4 5
kvalita služeb spojená s vodní plavbou	1 2 3 4 5

8. S čím jste spokojen/a?

9. S čím jste nespokojen/a?

10. Bylo by pro Vás přínosné vybudování čerpacích stanic?

- a) rozhodně ano
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) rozhodně ne

11. Je něco, co nám ještě chcete sdělit? Na co jsme opomenuli?

12. Jak dlouhý byl Váš pobyt?

- a) 1 den
- b) 2-3 dny
- c) 4-6 dnů
- a) 7 a více
- b) jiné ...

13. S kým jste přijeli?

- a) sám
- b) s přítelem / přítelkyní
- c) manželem / manželkou
- d) s rodinou a dětmi
- e) s přáteli

14. Jste:

- a) muž
- b) žena

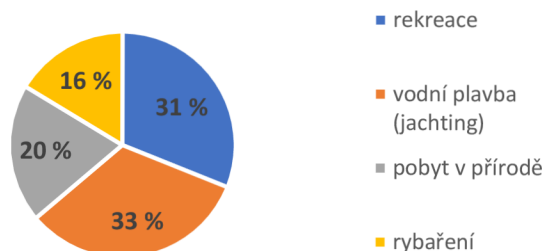
15. Do jaké věkové kategorie patříte?

- a) 15-21 let
- b) 22-30 let
- c) 31-40 let
- d) 41-50 let
- e) 51 a více let

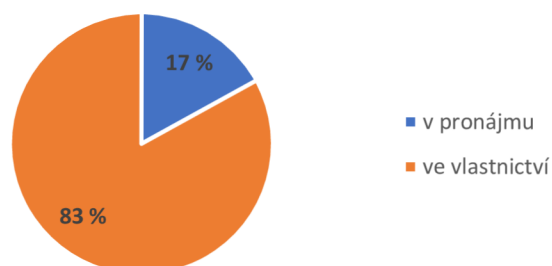
16. Odkud jste?

Vyhodnocení marketingového výzkumu II – účastníci vodní plavby

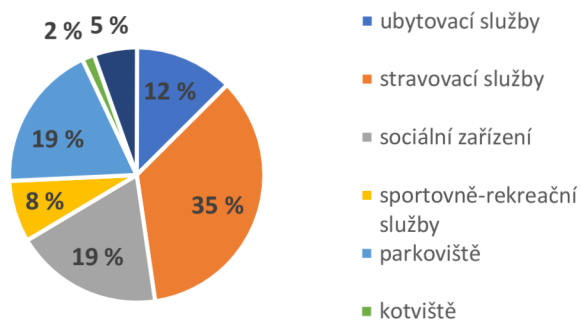
1. Jaká je Vaše primární motivace k návštěvě vodní nádrže Orlík:



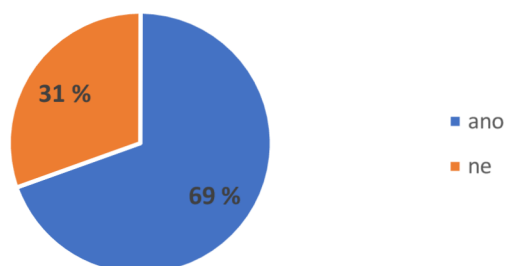
2. Vaše loď je:



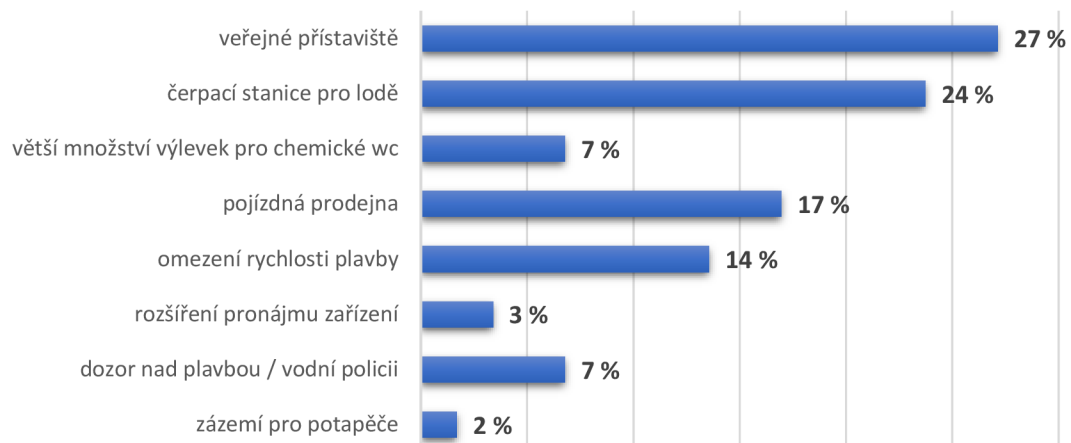
3. Jaké služby na přehradě využíváte:



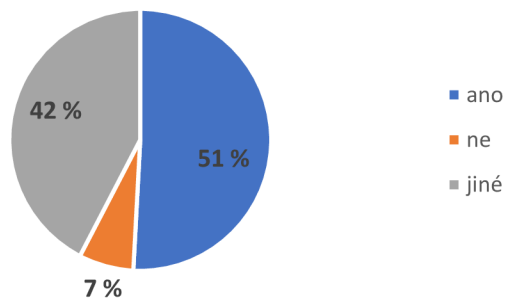
4. Byl/a jste se službami spokojen/a:



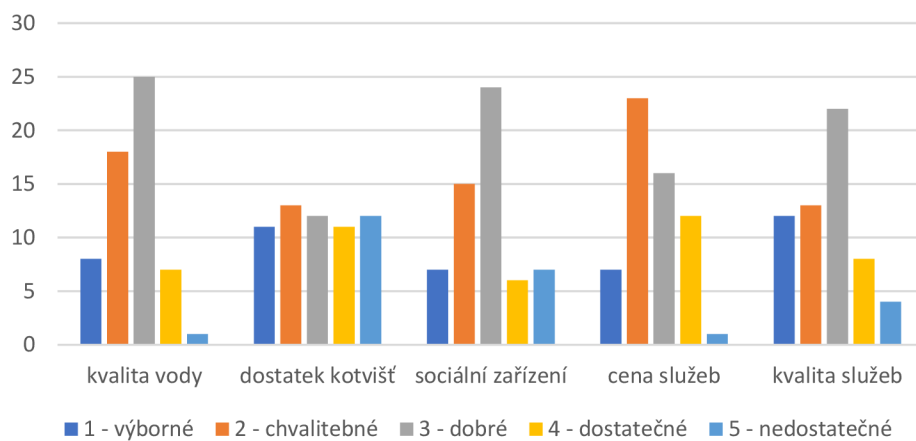
5. Jaké vybavení, případně službu byste uvítal/a:



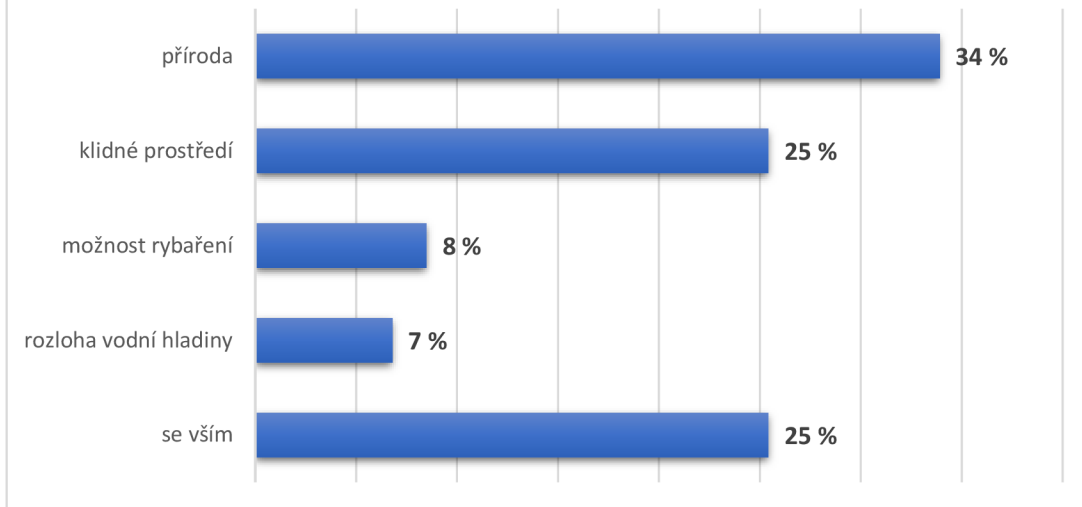
6. Jste spokojen/a s rozmístěním kotvišť:



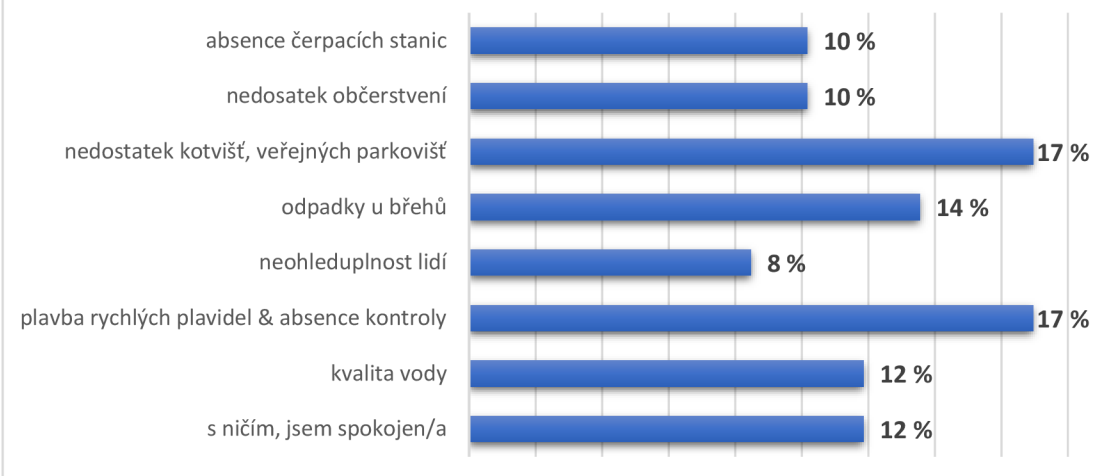
7. Do jaké míry jste spokojen/a s následujícími skutečnostmi?



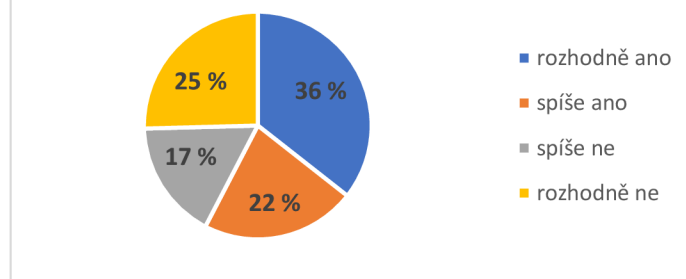
8. S čím jste spokojen/a:



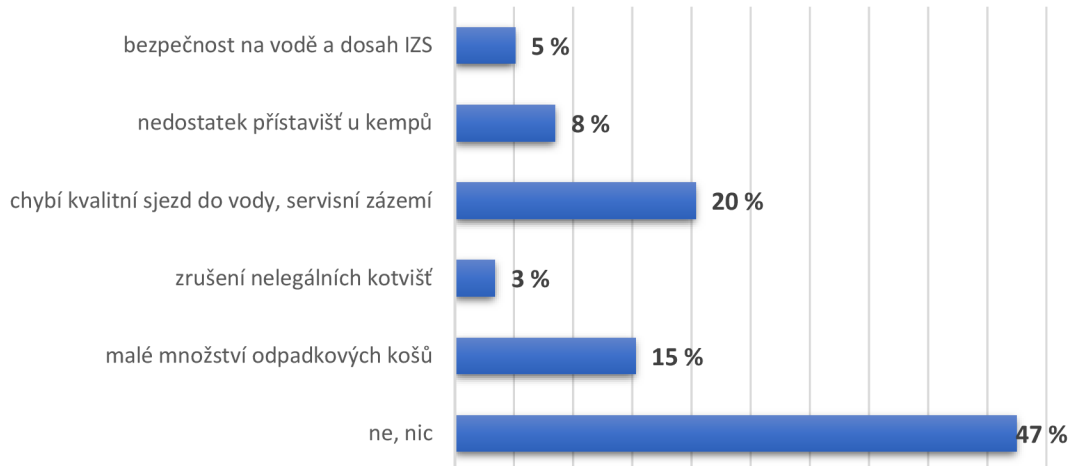
9. S čím jste nespokojen/a:



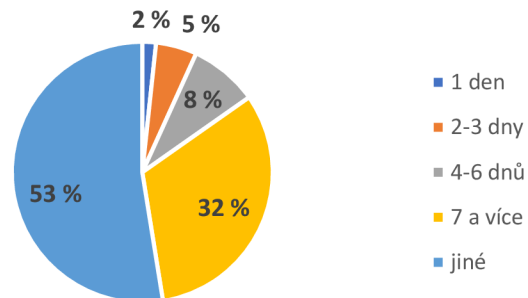
10. Bylo by pro Vás přínosné vybudování čerpacích stanic:



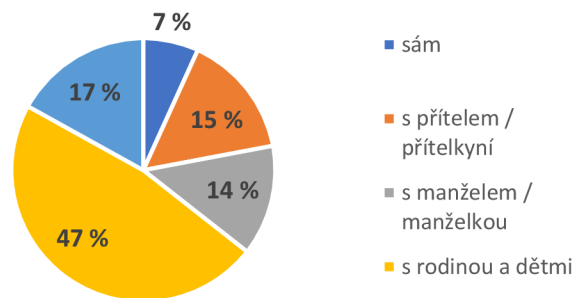
11. Je něco, co nám ještě chcete sdělit, na co jsme opomenuli:



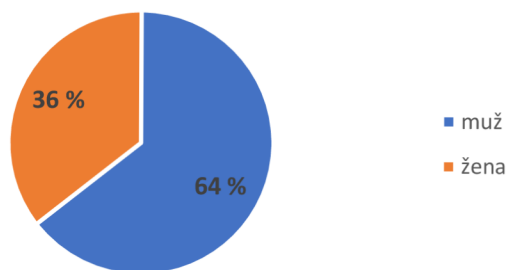
12. Jak dlouhý byl Váš pobyt:



13. S kým jste přijeli:



14. Jste:



15. Do jaké věkové kategorie patříte:

