

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Diplomová práce

**Strategie rozvoje vodního turismu
na Slapech a okolí**

Bc. Simona Brabcová

Ing. Michaela Antoušková, Ph.D.

Vedoucí DP

© 2014 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra ekonomiky
Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Brabcová Simona

Evropská agrární diplomacie

Název práce

Strategie rozvoje vodního turismu na Slapech a okolí

Anglický název

The Development Strategy of Water Tourism in the Slapy Dam Region

Cíle práce

Cílem diplomové práce vytvořit strategii rozvoje vodního turismu v regionu Slapy.

Mezi dílčí cíle patří:

- vytvoření analýz nabídky, poptávky a konkurence
- provedení průzkumu trhu segmentu lidí využívajících služeb v daném regionu za účelem zjištění jejich spokojenosti se současnou nabídkou.

Metodika

Metodika práce vychází k definovaným cílům. Klíčovým zdrojem informací při zpracování diplomové práce jsou primární data získaná formou osobního dotazování a konzultací s pověřenými osobami a sekundární data z odborné literatury, elektronických dokumentů a internetových zdrojů.

Současná situace vodního turismu daného regionu bude analyzována v druhé části diplomové práce a bude zjištěna zmapováním lokalit v hlavní turistické sezóně v létě 2013. Budou použity metody pozorování, dotazování a studium dostupných internetových zdrojů.

Harmonogram zpracování

listopad 2012 - březen 2013 Studium literatury

duben 2013 - květen 2013 Zpracování literární rešerše

červen 2013 - prosinec 2013 Zpracování vlastního řešení

leden 2014 - únor 2014 Závěr práce

březen 2014 Odevzdání DP

Rozsah textové části

60-80 stran

Klíčová slova

vodní turismus; rekreace; strategie rozvoje; Slapy a okolí

Doporučené zdroje informací

AUGUSTA P., DAVID P., SOUKUP V. a kol. Krajem našich elektráren: The Landscape of our power plants. Praha: Soukup & David. 2003. 119 s.

FRANKE, A. a kol. Statistika cestovního ruchu. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2012. 230 s. ISBN 978-80-7357-717-9

ORIEŠKA, J. Služby v cestovním ruchu. 1. vyd. Praha: Idea Servis, 2010. 405 s. ISBN 978-80-85970-68-5

PADILHA, A. C. M. HOFF, D. N. Livelihood Diversification Strategy in Rural Properties: Water Resources Exploration in Rural Tourism Activity. Management Journals. [online]. 2011, vol. 1, no. 3. [cit. 2013-06-29]. Dostupné z <<http://www.managementjournals.org/ijems/3/IJEMS-11-1319.pdf>>. ISSN: 2162-6359.

VITÁKOVÁ M. Využití kulturních a přírodních památek pro cestovní ruch. [online]. Praha: PVM Projekt, s. r. o. 2007. 72 s. [cit. 2013-06-29]. Dostupné z <<http://www.mmr.cz/getmedia/473a8dbe-5c92-4eef-818e-0252a54c8200/GetFile2.pdf>>

Vedoucí práce

Antoušková Michaela, Ing., Ph.D.

Termín odevzdání

březen 2014

prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.

Vedoucí katedry



prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr. h. c.

Děkan fakulty

V Praze dne 13.9.2013

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Strategie rozvoje vodního turismu Slap a okolí" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne _____

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Michaele Antouškové, Ph.D. a Ing. Zdeňkovi Brabcovi za odborné konzultace a pomoc při směřování mé diplomové práce

Strategie rozvoje vodního turismu na Slapech a okolí

The Development Strategy of Water Tourism in the Slapy Dam Region

Souhrn

Tato diplomová práce se zabývá vodním turismem na řece Vltavě v lokalitě Slap a blízkého okolí. Cílem práce je navrhnout vhodnou strategii rozvoje vodního turismu v dané lokalitě. První část práce obsahuje teoretická východiska, na základě kterých je zpracováno vlastní řešení. Vlastní řešení je obsaženo v druhé části práce. Teoretická východiska definují základní pojmy vodní turismus, státní politiku ČR v oblasti turismu, vodní dopravu v rámci ČR, vodní dopravu v rámci EU, nabídku, poptávku, konkurenci a segmentaci v turismu, a také stručně definují marketing a propagaci destinací. Vlastní řešení obsahuje průzkum trhu, analýzu poptávky, segmentaci trhu, analýzu nabídky, analýzu konkurence a SWOT analýzu dané problematiky. Nejdůležitější částí vlastního řešení je zpracovaný návrh strategie rozvoje vodního turismu na Slapském jezeře, který je rozdělena na dlouhodobé, střednědobé a krátkodobé cíle. Do dlouhodobých cílů bylo zařazeno zbudování, respektive dobudování moderních lodních výtahů na Slapské a Orlické přehradě a zlepšení kvality vody. Střednědobý cíl obsahuje navrhnutí destination managementu pro tento region a jeho následnou propagaci. Těžištěm práce jsou cíle krátkodobé, které se zaměřují na revitalizaci veřejných sjezdů pro spouštění lodí do vody. Na modelovém lodním sjezdu jsou vyčísleny odborným odhadem rámcové finanční náklady na uvažovanou revitalizaci.

Klíčová slova

Vodní turismus

Rekreace

Strategie rozvoje

Slapy a okolí

Summary

The master thesis is engaged in Water tourism in the Slapy Dam Region. The goal of the thesis is to design an appropriate strategy of Water tourism in the region. The first part of work consists of theoretical basis, which helps to compose Personal Proposition. Theoretical basis defines terms such as Water tourism, the Czech Governmental Policies in water tourism of the Czech Republic, Water transportation in the Czech Republic and the European Union, Supply and Demand, Competitiveness, Segmentation in Tourism and Destination Management. Personal proposition includes Market Research, Analysis of Demand, Segmentation, Supply and Demand, Competitiveness and also SWOT Analysis. The most important part of the Personal Proposition is appropriate strategy of water tourism in the Slapy Dam Region which is divided into three parts – long-term, mid-term and short-term strategy. The long-term strategy contains provision of improvement quality of the river and construction of boat lifts in both Slapy dam and Orlik dam. The mid-term strategy includes Destination Management of the region and following propagation. The most detailed strategy is the short-term one, which concerns revitalisation of the places for getting boats onto the river.

Keywords

Water tourism

Recreation

Strategy of Development

Slapy and Surroundings

Obsah

| | | |
|----|---|----|
| 1. | Úvod..... | 11 |
| 2. | Cíl práce a metodika | 12 |
| | 2.1 Cíl..... | 12 |
| | 2.2 Metodika | 12 |
| 3. | Literární rešerše..... | 14 |
| | 3.1 Vodní turismus | 14 |
| | 3.2 Státní politika ČR v oblasti turismu | 14 |
| | 3.3 Vodní doprava v rámci ČR | 15 |
| | 3.3.1 Koncepce rozvoje vodní dopravy v ČR | 16 |
| | 3.4 Vodní doprava v rámci Evropské unie..... | 17 |
| | 3.4.1 Doprava 2050 | 18 |
| | 3.4.2 Evropské vodní cesty: Průplav Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) | 18 |
| | 3.4.3 Významné postavení plavby v EU | 19 |
| | 3.5 Nabídka v turismu | 20 |
| | 3.6 Poptávka v turismu | 21 |
| | 3.7 Segmentace v turismu..... | 21 |
| | 3.8 Spojovací články nabídky s poptávkou v turismu..... | 22 |
| | 3.9 Konkurence destinací v turismu..... | 22 |
| | 3.10 Marketing destinací | 23 |
| | 3.10.1 Propagace destinace | 24 |
| 4. | Vodní turismus na Slapech a okolí..... | 25 |
| | 4.1 Analýza poptávky | 25 |
| | 4.1.1 Výsledky průzkumu trhu | 26 |

| | | |
|-------|--|----|
| 4.1.2 | Profilování segmentů | 31 |
| 4.1.3 | Targeting – výběr segmentu | 32 |
| 4.2 | Analýza nabídky | 32 |
| 4.2.1 | Primární nabídka | 32 |
| 4.2.2 | Sekundární nabídka..... | 35 |
| 4.3 | Analýza konkurence | 39 |
| 4.3.1 | Přímá konkurence | 39 |
| 4.3.2 | Substituční služby..... | 41 |
| 4.3.3 | Nepřímá konkurence..... | 42 |
| 4.4 | SWOT analýza..... | 42 |
| 5. | Strategie rozvoje vodního turismu na Slapském jezeře | 44 |
| 5.1 | Dlouhodobé cíle | 44 |
| 5.1.1 | Zlepšování čistoty vody – odstranění sinic..... | 44 |
| 5.1.2 | Komfortní splavnění toku Vltavy – dobudování moderních lodních zdvihadel na přehradách Slapy a Orlík..... | 46 |
| 5.2 | Střednědobé cíle | 48 |
| 5.2.1 | Pojmenování turistické destinace Slapské jezero - propagace | 48 |
| 5.3 | Krátkodobé cíle | 49 |
| 5.3.1 | Vyhledání, průzkum a popis stávajících sjezdů | 49 |
| 5.3.2 | Vyhodnocení stavů sjezdů a návrh revitalizace | 56 |
| 5.3.3 | Odhad revitalizačních nákladů na modelový případ (sjezd Zrůbek) | 57 |
| 6. | Závěr | 59 |
| 7. | Použitá literatura | 62 |
| 8. | Přílohy..... | 65 |

1. Úvod

Turismus neboli cestovní ruch se stal jedním z nejrychleji rostoucích ekonomických sektorů na světě. V poslední době začíná tvořit významnou část ekonomik a hospodářství jednotlivých zemí. K tomu, aby byla lokalita pro návštěvníky zajímavá, musí splňovat určité předpoklady. Ty jsou dány přírodními podmínkami, historickými či kulturními, technickými, infrastrukturou, nabízenými službami a turistickými atraktivitami dané lokality.

V posledních letech, jak společnost postupně bohatne, se intenzivně rozvíjí i tzv. vodní turismus. V zemích, kde je dostatečné množství splavněných vodních toků a vodních ploch s možností provozu motorových lodí, je tento druh rekreace významným přínosem pro místní ekonomiku. Mezi tyto země patří Německo, země Beneluxu, Francie či Anglie. V porovnání s nimi je v České republice ještě mnoho nevyužitých možností pro rozvoj vodního turismu. Nutnou podmínkou pro další rozvoj vodního turismu je potřeba spolehlivě splavnit vodní cesty, které by umožnily bezproblémový pohyb lodí a plavidel po českých řekách. Pro využití Labe a Vltavy pro vodní turistiku byl zpracován mezinárodní projekt „Modrý pás Labe“, který byl vytvořen v rámci evropského programu podpory trvale udržitelného rozvoje regionů. V roce 2004 byl zpracován projekční kanceláří City Plan další projekt s názvem „Potenciál splavnění Vltavské vodní kaskády pro oživení turistického ruchu a atraktivity území“. Vodní turismus se rychle rozvíjí a v rámci všeobecného turismu začíná hrát důležitou roli. K tomu, aby byla daná lokalita turisty navštěvovaná, je potřeba i mimo jiné hledat a stanovit vhodnou strategii cestovního ruchu. Současný trend globalizace, integrace a technického vývoje umožňuje cestovat téměř kamkoliv za stále nižší náklady. Z tohoto důvodu se zvyšuje i konkurence destinací mezi sebou. Vhodně vytvořená strategie rozvoje je pro návštěvnost a rozvoj lokality a regionu velice důležitá.

2. Cíl práce a metodika

2.1 Cíl

Cílem diplomové práce bylo navrhnout strategii rozvoje vodního turismu v regionu Slap, respektive Slapského jezera a přilehlého okolí.

2.2 Metodika

Data

Sekundární data byla získaná z odborné literatury a internetových stránek uvedených v použité literatuře.

Primární data byla získaná na základě průzkumu trhu, metodou pozorování a pomocí nestrukturovaných rozhovorů. Průzkum trhu probíhal osobním dotazováním formou strukturovaných dotazníků (viz Příloha č. 7: Dotazník pro respondenty) mezi 85 respondenty využívajícími vodní turismus (tzn. využívající řeku Vltavu a Slapské jezero pro vodní turismus na vlastní či půjčené lodi) v lokalitách Nová Rabyň, Skalice, Ždán, Měřín, Stará Živohošť, Nová Živohošť, Oboz, Čelina, Cholín, Županovice až po Kamýk nad Vltavou. Průzkum probíhal v marinách, přístavech, půjčovnách, kempech a stravovacích zařízeních. Byl proveden v hlavní letní sezóně v období červenec – srpen 2013. Získané odpovědi byly uspořádány podle četnosti, zpracovány do grafů a slovně ohodnoceny.

Na základě výsledků z průzkumu byl stanoven segment trhu vodního turismu na Slapském jezeře a stanovena analýza poptávky.

Pozorování probíhalo ve stejném období (červenec – srpen 2013) za účelem zjištění aktuální situace dané lokality a dále pak v lednu 2014 při zpracovávání řešení v rámci krátkodobých cílů zadání práce.

Nestrukturované rozhovory probíhaly s osobami pracujícími nebo angažujícími se v oblasti a problematice vodního turismu: Jiří Belinger - předseda Asociace lodního průmyslu ČR - březen 2013, Ludvík Štantejský - prezident Dračích závodů na Nové Živohošti a majitel restaurace a penzionu U vodníka Kebuleho na Nové Živohošti - září 2013, Jan Moravec - majitel půjčovny motorových lodí Kristýna na Cholině - září 2013, Petr Kožený a Květa

Davidová - majitel a dcera majitele Mariny Vltava v Nelahozevsi – únor 2014, Lumír Peroutka – vedoucí Restaurace a mariny Modrá loděnice na Ždání – červenec 2013, Květoslava Dufková – členka spolku Vltavan – duben 2013, Jan Matoušek – majitel Garni hotelu Petra na Ždání a Agencyfct – květen 2013, spolumajitel přístaviště Slapy Marine u Autokempu Skalice a dále majitelé kempů Nová Rabyně, Županovice, Stará a Nová Živohošť – srpen 2013. Pomocí rozhovorů, pozorování a dostupných internetových zdrojů byla vypracována analýza nabídky. Při tvorbě analýzy konkurence byly použity výsledky z průzkumu a také získané informace z veřejně dostupných zdrojů (rozhlas, noviny, časopisy, internet atd.) ohledně aktuální situace vodního turismu v ČR i zahraničí.

Vymezení zkoumané oblasti

Do zkoumaného regionu je zahrnuta řeka Vltava, resp. Slapské jezero počínaje Slapskou přehradou (říční kilometr 91,7) v Třebenicích až po přehradu Kamýk nad Vltavou (ř. k. 134,7), tedy úsek dlouhý 43 km. Přílehlé území zasahuje cca 5 km od obou břehů Slapského jezera (viz. Příloha č. 1: Vymezení regionu Slap a okolí). Lokalita se nachází ve Středočeském kraji, v okrese Praha – západ. Do stanoveného regionu tedy dále patří obce Slapy, Přestavky, Rabyně, Nová Rabyně, Měřín, Buš, Čím, Nebřich, Křeničná, Hněvšín, Knihy, Živohošť, Kobylníky, Hrazany, Smilovice, Hluboká, Oboz, Cholín, Županovice, Zvírotice, Chotilsko, Radíč, Nalžovice, Borotice, Dřevníky, Županovice, Hříměždice, Vestec, Velká, Hojšín, Nečín, Zduchovice, Svatý Jan a Kamýk nad Vltavou. Klimatické podmínky regionu jsou typické pro Středočeský kraj s ročním průměrem teplot 9 - 13° C.

Strategie

Strategie rozvoje vodního turismu byla vytvořena na základě průzkumu trhu, pozorování, analýz poptávky, nabídky a konkurence a SWOT analýzy. Strategie rozvoje je rozdělena na dlouhodobé, střednědobé a krátkodobé cíle. Těžištěm práce je zpracování krátkodobých cílů, v rámci kterých je pak vytvořen konkrétní návrh řešení s vyčíslením nákladů na modelový případ. Pro vyčíslení nákladů byly použity dostupné informace z veřejných zdrojů o cenách jednotlivých položek stavebních a zemních prací a dále o cenách jednotlivých druhů materiálů u tří náhodně vybraných firem v únoru roku 2014.

3. Literární rešerše

3.1 Vodní turismus

Vodní turistika je jednou z vyhledávaných forem turismu. Jedná se o prožitkovou aktivitu, která jako prostředek k přesunu z jednoho místa na jiné využívá různé druhy plavidel. Nejvíce rozšířena je na říčních tocích. (Nováková a kol., 2011)

V rámci vodního turismu jsou u řek budovány přístavy a mariny. Přístav je místo upravené a vybavené pro přistávání, kotvení, nakládání a vykládání lodí. Jedná se o soustavu ploch a zařízení, nacházejících se na vhodném místě břehu řeky, které umožňují bezpečné připlouvání a kotvení plavidel, manipulaci s plavidly, snadnou nakládku a vykládku zboží, nalodování a vylodování osob a zboží. Základní stavbou přístavu je přístavní molo.¹ Marina je malý přístav pro menší lodě a jachty, nabízející možnost celoročního nebo sezónního kotvení soukromých plavidel, krátkodobé kotvení pro projíždějící plavidla a většinou poskytuje další související služby. Stravování, ubytování, nocleh, sociální zařízení a další služby jako třeba servis motorů, opravy lodí, přípojku elektřiny, vody, atd. (Orieška, 2010).

3.2 Státní politika ČR v oblasti turismu

V České republice je koncepce cestovního ruchu a regionálního rozvoje v kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj (dále jen MMR), které realizuje státní politiku v těchto oblastech v součinnosti s orgány místní samosprávy a státní správou na úrovni regionů.

Pro období 2014-2020 byla vládou schválena Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR. Koncepce představuje základní strategický střednědobý dokument v oblasti cestovního ruchu, jejímž hlavním cílem je zvyšovat konkurenceschopnost celého odvětví cestovního ruchu na národní i regionální úrovni, udržení jeho ekonomické výkonnosti i jeho pozitivních dopadů na socio-kulturní a environmentální rozvoj České republiky. Mezi

¹ Molo je přístavní hráz sloužící ke kotvení lodí, ale i ochraně zakotvených lodí před vlnobitím.

nejdůležitější návrhy Koncepce patří srozumitelnější vymezení postavení MMR, agentury CzechTourism a dalších subjektů jako jsou například kraje. Za pomoci připravovaného zákona o podpoře rozvoje cestovního ruchu chce MMR podpořit a stabilizovat regionální spolupráci mezi veřejným, privátním a neziskovým sektorem na principech destinačního managementu. Fungující organizace destinačního managementu by měly být informačním a marketingovým základem pro kvalitní prezentaci České republiky v zahraničí a podporovat marketing českých destinací v rámci domácího cestovního ruchu. Koncepce je propojená s realizací národního marketingu, který je popsán a specifikován ve schválené Marketingové koncepci cestovního ruchu agentury CzechTourism. (MMR, 2014)

3.3 Vodní doprava v rámci ČR

V České republice se v poslední době problematika vodní dopravy dostává do popředí zájmů. Zásadní jsou v tomto ohledu usnesení parlamentu ČR č. 948/2011 (viz. Příloha č. 2: Usnesení parlamentu ČR č. 948/2011) a usnesení vlády ČR č.155/2012 (viz. Příloha č. 3: Usnesení vlády ČR č.155/2012). Vnitrozemská vodní doprava je jedním z nejšetrnějších druhů pozemní dopravy k životnímu prostředí a v přímých nákladech také nejekonomičtější. Tato skutečnost je potvrzena jejím postavením ve vyspělých státech EU (zejména Německo, Nizozemsko, Belgie), kde dosahuje až 20% přepravního výkonu. Kromě výše uvedeného vodní doprava vykazuje minimální hlučnost, nízký podíl emisí a je téměř nezastupitelná v přepravě zásilek o velkých rozměrech a hmotnosti. Příznivý vliv má i na okysličování vody a tím na zlepšování její kvality a čistoty. (Jurášek, 2012)

V ČR upravuje veřejnou vodní dopravu zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, podmínky provozování námořní plavby pod státní vlajkou České republiky, včetně rekreačních jachet, upravuje zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě. (Ryglová a kol., 2011)

Oficiálně je v Česku registrováno podle Státní plavební správy, která vede evidenci v plavebním rejstříku, přibližně dvanáct tisíc registrovaných plavidel. Celkem by ale mohlo plout na českých vodách až třicet tisíc lodí. Registraci podléhají i malá plavidla (malé plavidlo je loď do délky 20m a do počtu maximálně 12 ti přepravovaných osob, k řízení těchto lodí, mimo lodí z půjčovny, je nutný řidičský průkaz na loď VMP – vůdce malého plavidla, pod pojmem malá loď se nejčastěji rozumí loď turistická – rekreační)

o celkové hmotnosti včetně povoleného zatížení nad 1000 kg, s výkonem pohonného zařízení nad 4 kW a plochou plachet nad 12 m². Lodě s menšími parametry evidenci nepodléhají. Evidenci v rejstříku České republiky též nepodléhá plavidlo zapsané v plavebním rejstříku cizího státu. (Plavební úřad, 2014).

Mezi organizace zabývající se vodní dopravou v ČR patří Ředitelství vodních cest České republiky, které bylo zřízené Ministerstvem dopravy a spojů ČR. Zabezpečuje mimo jiné přípravu a realizace výstavby a modernizace součástí dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách a pro jejich správu a údržbu, stanovuje koncepce v oblasti vodních cest a provádí rekonstrukce a modernizace součástí vodních cest. (RVCCR, 2013)

Důležitou institucí je státní podnik Povodí Vltavy, který navazuje na tradice a zkušenosti českého vodního hospodářství. Jeho cílem je zlepšovat možnosti všestranného využívání povrchových a podzemních vod v celém hydrologickém povodí Vltavy tak, aby zůstalo významným místem zdravého životního prostředí a plnohodnotného života lidí. Základním posláním podniku je vykonávat funkci správce povodí, nakládat s vodami na vodních dílech, zabezpečovat ochranu před povodněmi, či zjišťovat a hodnotit stav povrchových a podzemních vod, včetně zajišťování provozního monitoringu jakosti povrchových vod. (Povodí Vltavy, 2013)

Lodnímu průmyslu věnuje organizace Asociace lodního průmyslu, která představuje sdružení zástupců firem zabývajících se výrobou a prodejem lodí a lodního příslušenství. (Asociace lodního průmyslu, 2013)

Provoz a bezpečnost na vodních cestách ČR zajišťuje Státní plavební správa (SPS, 2013).

3.3.1 Koncepce rozvoje vodní dopravy v ČR

Mezi základní problémy vodní dopravy v ČR patří nesplavnost vodních cest. Vodní cesty neumožňují proplutí českého území z jedné sousední země do druhé a stávající cesty jsou nespolehlivé. V obdobích s nižšími srážkami se i jediná česká spojnice s vyspělým světem (vodní cesta Labe do Německa a dále do Severního moře) stává mělkou, nesplavnou a tedy nespolehlivou. Cíle, kterého má vodní doprava dosáhnout, je souvislá, trvale splavná síť vodních cest. Splavnění znamená rozvoj. A rozvoj je zaměřen na dva hlavní úseky: 1) vodní doprava, jako nástroj posílení konkurenceschopnosti a zároveň snížení zátěže

pozemní dopravy a 2) osobní rekreační plavba, jako nástroj turistického využití vodních cest a podpory regionálního rozvoje. (Skalický, 2013)

V horizontu do roku 2020 má vodní doprava za cíl (viz. Příloha č. 4: Strategie 2020: Rozvoj vodních cest ČR) dosáhnout splavné Labe až do Pardubic, Vltavu splavnou až do Českých Budějovic pro osobní a rekreační plavbu, Baťův kanál splavný mezi turistickými centry Hodonín a Kroměříž, systematické budování přístavní infrastruktury, sítě veřejných přístavišť pro osobní a rekreační malá plavidla, včetně poskytování servisních služeb. Úkolem je příprava a realizace strategického propojení evropské sítě vodních cest v podobě spojení vodních cest Dunaj – Odra – Labe (vodní koridor D-O-L). Půjde o významné propojení a konsolidaci celé sítě vodních cest ve střední Evropě. Výsledkem nebude jen odstranění přetížení pozemních druhů dopravy ale zejména rozvojový impulz konkurenceschopnosti centrální Evropy, která již začíná vlivem absence levných dopravních spojení ztrácet hospodářský potenciál. (Skalický, 2013)

Konkrétní nástroje pro dosažení cílů jsou podle Skalického (2013):

- splavnění Labe do Pardubic,
- splavnění Vltavy v úseku Hluboká – Týn,
- zbudování lodních zdvihadel Orlik a Slapy,
- prodloužení Baťova kanálu,
- stabilizace splavnosti vodních cest – zbudování plavebního stupně Děčín,
- další výstavba čekacích stání a ostatní infrastruktury pro malá plavidla a rekreační plavbu,
- zvýšení kapacity míst pro ochranu plavidel za povodní.

3.4 Vodní doprava v rámci Evropské unie

Rozvoj vodní dopravy ČR je v souladu se strategií Evropské unie, která předložila ambiciózní plán na zvýšení mobility a snížení emisí s názvem Doprava 2050 a dále s projektem D-O-L. Významné postavení plavby v rámci EU je možné vidět na konkrétních příkladech ze zemí Evropské unie, které jsou uvedeny níže.

3.4.1 Doprava 2050

Dle tiskové zprávy z Bruselu přijala Evropská komise dne 28. 3. 2011 komplexní strategii (Doprava 2050) pro konkurenceschopný dopravní systém, kterou se zvýší mobilita, odstraní největší překážky v klíčových oblastech a podpoří se růst nezaměstnanosti. Návrhy dramaticky sníží závislost Evropy na dovozu ropy a emise uhlíku mají v dopravě klesnout do roku 2050 o 60%. (VCP, 2011)

Jde o plán, kdy 50% přepravního výkonu na střední a delší vzdálenosti je nutné přesunout z přetížené silniční dopravy na železniční a vodní dopravu. Do roku 2050 by měla být dobudována základní síť dopravních koridorů (TEN-T) se zařízením pro efektivní přesun mezi jednotlivými druhy dopravy. Mělo by tak dojít k racionálnímu propojení letecké, železniční, silniční a vodní dopravy v rámci celé EU. Důvody jsou zřejmé: vodní doprava je výrazně efektivnější a ekologičtější než ostatní druhy dopravy (viz. Příloha č. 5.: Srovnání přepravních cen silnice, železnice a vodní doprava). (VCP, 2011)

3.4.2 Evropské vodní cesty: Průplav Dunaj – Odra – Labe (D-O-L)

Území ČR je „střechou Evropy“, rozvodím a křižovatkou tří moří a je také jedinou zemí ze všech 28 států EU, která není přímo nebo nepřímo napojena moderní vodní cestou na moře. Poprvé byla stavba průplavu Dunaj - Odra- Labe uzákoněna v roce 1901. Stavba započala v roce 1904 splavňovacími pracemi na příslušných řekách a nikdy nebyla prakticky přerušena. Za posledních 105 let se na Labi, Odře, Moravě a Dunaji postavilo nebo modernizovalo 37 plavebních stupňů vodního koridoru D-O-L na území Československé republiky. (VCP, 2010)

Víceúčelový koridor D-O-L (viz Příloha č. 6: Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe) je jedním z dominantních projektů Evropské unie. Parlamentní shromáždění rady Evropy a Evropská konference ministrů dopravy opakovaně zdůraznily důležitost zlepšení vodocestných spojení uvnitř evropských států a mezi nimi. Poukázaly na pozitivní roli vnitrozemských vodních cest, umožňujících poměrně levnou, energeticky nenáročnou, čistou, bezpečnou a spolehlivou přepravu. Vedle toho hrají vodní cesty významnou roli v oblasti vodního hospodářství, např. při zásobení vodou, využívání vodní energie, ochrany před povodněmi a při zemědělských závlahách, dále i v oblasti přeprav osob, turistiky a rekreace. (VCP, 2009)

D-O-L je od roku 2004, kdy staré i nové členské státy EU podepsaly přístupové smlouvy, součástí transevropské sítě. Situace se zkomplikovala poté, co se Polsku nepodařilo prosadit změnu v metodice zařazení vodních cest do sítě TEN – T a Odra, coby vodní cesta III. třídy, byla ze systému vyřazena. Proto se také na jednání hodně hovořilo o nutnosti vzájemné podpory Česka, Polska a Slovenska. Společný postup všech tří států je totiž jedinou možnou cestou, jak dosáhnout realizace historicky, ekonomicky i dopravně nejvýznamnějšího vodního díla ve střední Evropě, které zásadním způsobem přispěje k rozvoji tohoto regionu. (Vavrička, 2012)

3.4.3 Významné postavení plavby v EU

Evropská unie poskytuje značné dotace do projektů na podporu vodního turismu. Kolařík (2011) uvedl jedny z nejvýznamnějších projektů:

- Dva mosty na Albertově průplavu ve Flandrech, zavedení RIS (říčních informačních systémů) v Belgii a Francii a studii o multimodálním distribučním parku ve Velké Británii,
- projekt na zvýšení dvou mostů v Briegden a Oelegemu v roce 2012 na podjezdnou výšku 9,1 m (příspěvek EU ve výši 1,57 milionů €),
- projekt pro zavedení říčních informačních služeb (RIS) v rámci belgického regionu Vlámsko pro rozvoj RIS infrastruktury a aplikací na vodních cestách a v přístavech v Antverpách a Gentu a projekt RIS II ve Francii (příspěvek EU ve výši 1,16 milionů €),
- rozvoj systému vodních cest v jižní Belgii (oblast Valounsko),
- vodocestné projekty ve Francii - zlepšení splavnosti řek Oise prostřednictvím modernizace jezů a plavebních komor s uvedením do provozu nového jezu ve Venette na předměstí Compiégne (dotace 1 mil. €).

3.5 Nabídka v turismu

„Nabídka v turismu představuje veškeré zboží a služby, které prodávající nabízí na trhu turismu, tedy souhrn atraktivit, služeb, hmotných statků a užitečných efektů, které jsou v dané chvíli a na daném místě k dispozici a uspokojují tím potřeby účastníků cestovního ruchu.“ (Malá, 1999, s. 45)

Nabídka v turismu obsahuje podle Palatkové a Zichové (2011) dvě hlavní složky:

- Atraktivity cílových míst, tj. primární nabídka (přírodní², kulturně-historické, organizované, společenské).
- Vybavenost cílových míst, tj. sekundární nabídka (suprastruktura³ a infrastruktura⁴).

Palatková a Zichová (2011) dále uvádějí, že trh turismu je především trhem služeb, kdy základní vlastnosti služeb jsou: nehmotnost, pomíjivost, neoddělitelnost a heterogenita.

Mezi další charakteristické rysy služeb patří:

- Produkce a spotřeba jsou časově a místně spojeny,
- jsou vázány na místa s výskytem atraktivit,
- jsou poskytovány obvykle jako komplex,

² Pro hodnocení přírodních podmínek obecně platí, že čím příjemnější klima, neobvyklejší modelace terénu, úchvatnější scenérie, exotičtější živočichové a rostliny, tím lepší předpoklady pro cestovní ruch. Mezi nejpřitažlivější společenské atraktivity patří zejména památky vč. technických. (Ryglová a kol., 2011, s. 34-35)

³ Nejdůležitější část suprastruktury je podle Palatkové a Zichové (2011) sektor ubytovacích služeb.

⁴ Infrastruktura je členěna na dopravní infrastrukturu, jejíž hlavní součástí je silniční a železniční síť, veřejná doprava, parkovací plochy a odpočívadla a veřejnou, jejíž součástí jsou vodovody, kanalizace, osvětlení, telekomunikace, odvozy odpadu apod. Veřejná infrastruktura není primárně budována pro potřeby turistů, ale rozvoj turismu klade zvýšené nároky na tato zařízení a služby. Kromě negativních externalit generuje také náklady a klade vysoké nároky na místní rozpočty. (Palatková, Zichová, 2011)

- z pohledu spotřebitele jsou zastupitelné,
- mají výrazně sezonní charakter.

3.6 Poptávka v turismu

„Poptávka v turismu je projevem potřeb účastníka turismu podložených koupěschopností či ochotou účastníků směniti určité množství peněz za statky turismu.“ (Malá, 1999, s. 64)

Z pohledu turismu jsou potřeby členěny podle Palatkové a Zichové (2011) do dvou základních skupin:

- Potřeby motivační nebo primární (regenerace fyzických a psychických sil, poznání v širším slova smyslu, sociální kontakty/vazby, profesní motivy).
- Potřeby realizační nebo sekundární (potřeba stravování, přechodného ubytování apod.)

Každý jedinec je při uspokojování svých potřeb limitován nabídkou či určitými faktory, které se dělí na motivační a limitující. Motivační faktory rozhodují o tom, zda se jedinec turismu účastnit chce, naopak limitující faktory určují, zda se zákazník turismu účastnit může a jakým způsobem. (Palatková, Zichová, 2011)

3.7 Segmentace v turismu

Segmentem trhu cestovního ruchu je relativně homogenní skupina účastníků cestovního ruchu, která se z určitého hlediska dostatečně liší od ostatních skupin účastníků. Je výsledkem marketingové procedury označované jako segmentace účastníků, která používá pro rozdělení účastníků do skupin více kritérií. Tato kritéria vytvářejí tzv. segmentační základny pro různé typy segmentace, které jsou často vzájemně propojené, respektive se částečně překrývají. (Orieška, 2010)

„Cílem každého podnikatelského subjektu/destinace by nemělo být nabídnout všem málo, ale málu všechno.“ (Palatková, Zichová 2011, s. 51)

Cílový trh musí splňovat při efektivní segmentaci tyto podmínky (Morrisson, 1995):

- Měřitelnost (tj. kvantitativní určení potenciálních návštěvníků destinace),
- udržitelnost (tj. dlouhodobý tržní potenciál),

- přístupnost (tzn. vhodné komunikační a distribuční kanály),
- vydatnost (dostatečná velikost trhu),
- konkurenceschopnost (uspokojení potřeb segmentu lépe než konkurence).

Segmentace se člení na segmentaci demografickou, kdy cílové skupiny se dělí podle věku a také podle skupin např. rodinné zájezdy, zájezdy pro svobodné, mladé, pro důchodce apod. a psychografickou, kdy se cílové skupiny dělí podle zájmů, životního stylu či společenské vrstvy. (Zelenka, 2010)

3.8 Spojovací články nabídky s poptávkou v turismu

Jedním ze specifíků trhu turismu je prostorové oddělení nabídky a poptávky. Spojovací články jsou nutnou podmínkou usnadňující vztah mezi těmito dvěma součástmi trhu. Mezi nejdůležitější spojující články patří dopravní infrastruktura a dále jsou to zprostředkovatelské subjekty (cestovní kanceláře a agentury) a v poslední době neméně významným článkem jsou přímé marketingové distribuční a komunikační kanály, mezi které se řadí především internet. (Palatková, Zichová, 2011)

3.9 Konkurence destinací v turismu

Konkurenceschopnost je jednou z hlavních příčin úspěchu na trhu. Při současném množství konkurentů v oblasti cestovního ruchu je pro lokalitu často velmi obtížné identifikovat všechny konkurenční oblasti. Prostřednictvím analýzy konkurence lze využít silných stránek a předností k odvrácení hrozeb ze strany konkurence. (Kirářová, 2003)

Podle Morrisona (1995) lze v turismu definovat tři typy konkurence:

- a) Přímá konkurence – představuje destinace nabízející podobné služby stejným skupinám zákazníků,
- b) substituce služeb – vychází z možnosti substituce nabízených služeb jiným druhem služeb (např. místo léčebného pobytu v lázních může klient vyhledat služby léčitele, aby se zbavil zdravotních potíží),
- c) nepřímá konkurence – zahrnuje všechny lokality, kde se může turista rekreovat. Dá se říci, že toto je nejnebezpečnější a nejdravější působení konkurence, protože zahrnuje veškeré možné soutěžení o zákazníkovi disponibilní prostředky.

3.10 Marketing destinací

Zvýšením atraktivity daného místa a přilákáním nových návštěvníků se zabývá marketing destinací. Mezi cíle marketingu destinací se řadí (Királ'ová, 2003):

1. Zlepšení image místa/regionu.
2. Přilákání investorů.
3. Snížení sezónnosti.
4. Změna chování podnikatelů, místní komunity a návštěvníků.

Tyto cíle bývají komplikovanější, jelikož jsou prováděny spíše orgány veřejného sektoru než soukromými společnostmi. (Horner, 2003)

Orgány veřejného sektoru mají podle Zelenky (2010) snahu dosáhnout následujících cílů:

- a) Zlepšit pověst oblasti a tak přilákat investory (stavby továren, zlepšení infrastruktury apod.).
- b) Rozšířit počet a vybavení zařízení, které mohou používat místní občané.
- c) Vzbudit v občanech hrdost na svou oblast. K tomu přispívají projevy zájmu návštěvníků o danou oblast.
- d) Získat odůvodnění a financování pro zlepšení místního životního prostředí (výstavba čističek odpadních vod, revitalizace ekosystémů aj.).
- e) Snaha zlepšit politickou přijatelnost destinace pro lidi zvnějšku tím, že uvidí destinaci takovou, jaká skutečně je.

Pro destinace cestovního ruchu bylo popsáno šest charakteristických komponentů, které jsou též označovány jako 6A (Budhalis, 2000), a to:

- Attractions (atraktivita) – základní neboli primární nabídka cestovního ruchu, která množstvím, kvalitou a atraktivitou vyvolává návštěvnost (přírodní, kulturněhistorický potenciál).

- Accessibility and ancillary services (dostupnost a doplňkové služby) – všeobecná infrastruktura, která umožňuje přístup do destinace a pohyb za atraktivitami destinace (např. telekomunikace, zdravotnické služby).
- Amenities (vybavenost) – odvozená neboli sekundární nabídka a infrastruktura cestovního ruchu, které umožňují pohyb v destinaci a využití jejich atraktivit účastníky cestovního ruchu (ubytovací, hostinská, sportovně-rekreační zařízení atd.).
- Available packages – připravené produktové balíčky.
- Activities (aktivity) – možnost využití sportovních, kulturních a dalších zážitkových aktivit pro jednotlivé tržní segmenty.

3.10.1 Propagace destinace

Přes značný rozmach internetu se v cestovním ruchu stále běžně používají tradiční výrazové prostředky – prospekty, brožury a katalogy, inzeráty v tištěných médiích, mapky a mapy, webové stránky a reklama v rozhlasu a televizi. U speciálních programů je často využíván osobní prodej. Naprosto nezbytná je internetová reklama. (Ryglová, Burian, Vajčnerová., 2011) Využívané jsou také veletrhy cestovního ruchu a workshopy, videofilmy, sponzorování apod. (Zelenka, 2010)

Cestovní ruch je spojen s emocemi. Jejich využití v komunikačním mixu může být zajišťováno pomocí příběhů, ať už vlastních, nebo zprostředkovaných, obecně známých nebo smyšlených. Důvodem je to, že příběhy prodávají, tvoří image, tradici a kult. (Ryglová a kol., 2011)

Jako příklad lze uvést nový internetový portál Česko země příběhů od CzechTourismu. Web je součástí projektu „Marketingový mix na podporu domácího cestovního ruchu“ a je spolufinancován fondy EU. Návštěvníci internetových stránek mohou sami přidávat příběhy z jejich cestování a tím podporovat atraktivitu dané lokality.

4. Vodní turismus na Slapech a okolí

Na přelomu května a června 2013 postihly Českou republiku povodně. Hodnocení turistické a rekreační sezóny je tak pod negativním vlivem povodňových stavů. Povodně na Slapském jezeře nezpůsobily přímé škody, ale zhoršily kvalitu vody. V polovině června bylo vydáno varování Krajské hygienické stanice Středočeského kraje před koupáním na Vltavské kaskádě z naléhavých epidemiologických důvodů. Šlo konkrétně o oblasti přehradního jezera Slapy a přehradní nádrže Kamýk, kde došlo vlivem povodňové situace k masivnímu úhynu ryb. Situace byla zhoršena tiskem a televizí, které způsobily dezinformaci ohledně zákazu koupání v daných lokalitách. Zákaz ale vydán nebyl, koupání však bylo na vlastní nebezpečí. I přestože hasiči odklidili tuny mrtvých ryb a majitelé kempů vyčistili pláže, ještě koncem června byly kempy prázdné a majitelé rekreačních zařízení se dostávali do ztrát. V červenci návštěvníci pomalu začali přijíždět, avšak ušlý zisk to již nenahradilo. Podle provedeného průzkumu mezi majiteli kempů byl srpen, co se týče návštěvnosti, průměrný, spíše podprůměrný. Pro lodní turismus byla sezóna 2013 nezvykle krátká, zprvu z již uvedených důvodů povodní, které znemožnily lodím vyplout a poté byla ukončena (i přes hezké počasí) dne 9. 9. 2013, kdy začalo odpouštění vody ze Slapské nádrže z důvodu opravy konstrukcí na dolní části přehradní hráze vodního díla Kamýk. Snížení bylo naplánováno do konce roku 2013 s tím, že nemohou být garantovány plavební hloubky. Tyto vlivy jsou zahrnuty jako významně nepříznivé na vodní turismus v sezóně 2013. Nutno uvést, že přes tyto nepříznivé vlivy je návrh strategie rozvoje vodního turismu Slapského jezera vytvořen s přihlédnutím k situaci vodního turismu během posledních několika let.

4.1 Analýza poptávky

Ke zjištění aktuální poptávky vodního turismu na Slapech a okolí byl proveden průzkum trhu. Ten umožnil hodnotit spokojenost návštěvníků s turistickými předpoklady a nabízenými službami lokality a na základě něho byl stanoven segment návštěvníků vodního turismu, na který byla zaměřena strategie rozvoje vodního turismu.

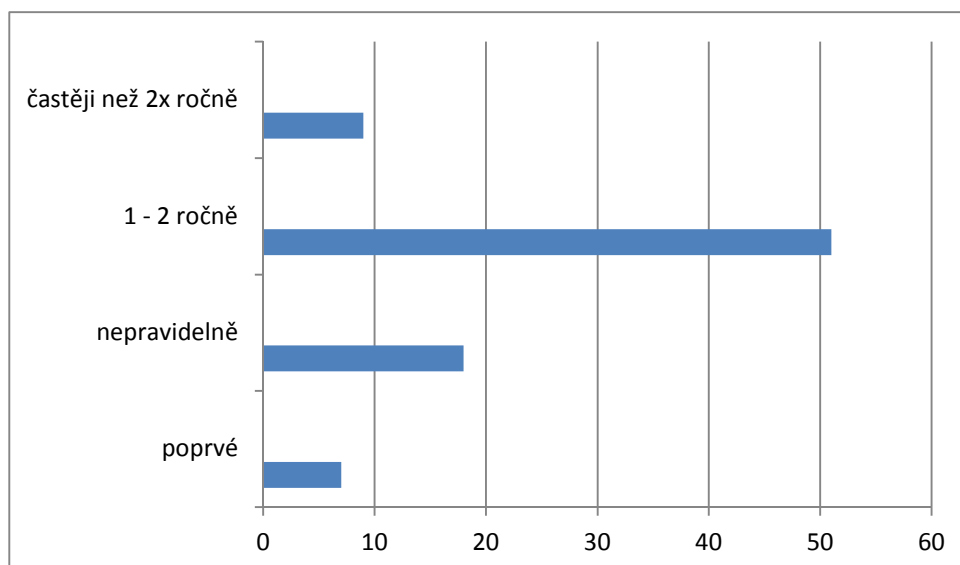
Dotazník byl směřován na návštěvníky Slapského jezera, kteří využívají řeku Vltavu pro lodní přepravu, tzn. vlastní lod⁵ či využívají služeb půjčoven lodí. Průzkum trhu byl prováděn osobním dotazováním formou strukturovaných dotazníků (viz. Příloha č. 7: Dotazník pro respondenty). Respondenti byli vybíráni náhodným výběrem (pravděpodobnostním) na základě filtrační dichotomické otázky. Celkem se průzkumu zúčastnilo 85 respondentů.

4.1.1 Výsledky průzkumu trhu

Délka a četnost pobytu na Slapech

Více než polovina respondentů (60 %) jezdí do lokality Slapy 1-2 x ročně a tráví tam nejčastěji prodloužený víkend či týden. Přes 21 % respondentů uvedlo, že přijíždí nepravidelně a většinou tam tráví dva dny. Přes 10 % dotázaných přijíždí do lokality častěji než 2 x ročně a zůstávají 2 týdny i déle. Pouze malá část respondentů (cca 8 %) byla v lokalitě Slapského jezera poprvé a většinou to byli jednodenní návštěvníci.

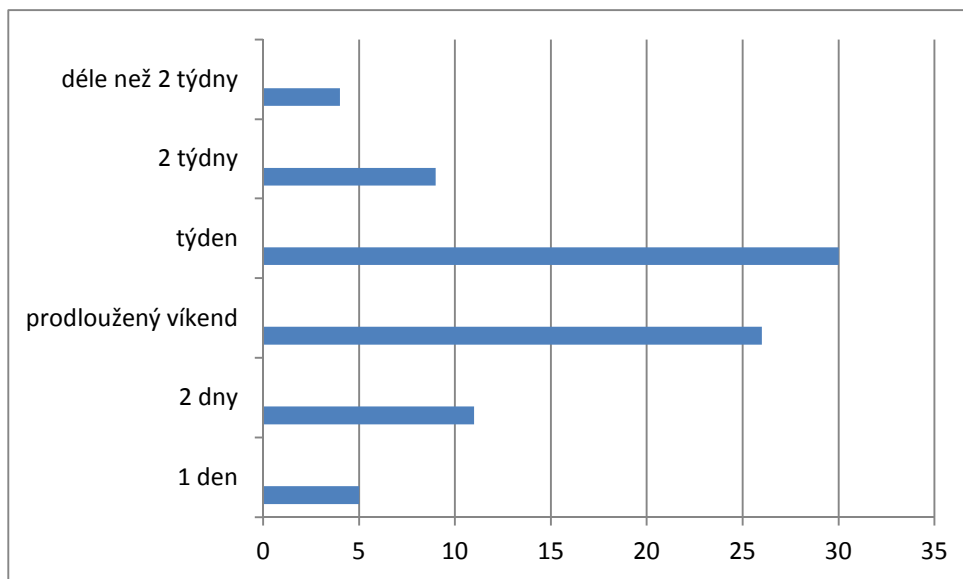
Graf č. 1: Výsledky průzkumu trhu – otázka: Jak často jezdíte na lodi na Slapské jezero?
(počet odpovědí z celkového počtu 85)



Zdroj: vlastní

⁵ Majitelé kánojí, kajaků a pramicí bez motoru nebyli zahrnuti do průzkumu.

Graf č. 2: Výsledky průzkumu trhu – otázka: Kolik dní trávíte nejčastěji na své dovolené na Slapech?
(počet odpovědí z celkového počtu 85)



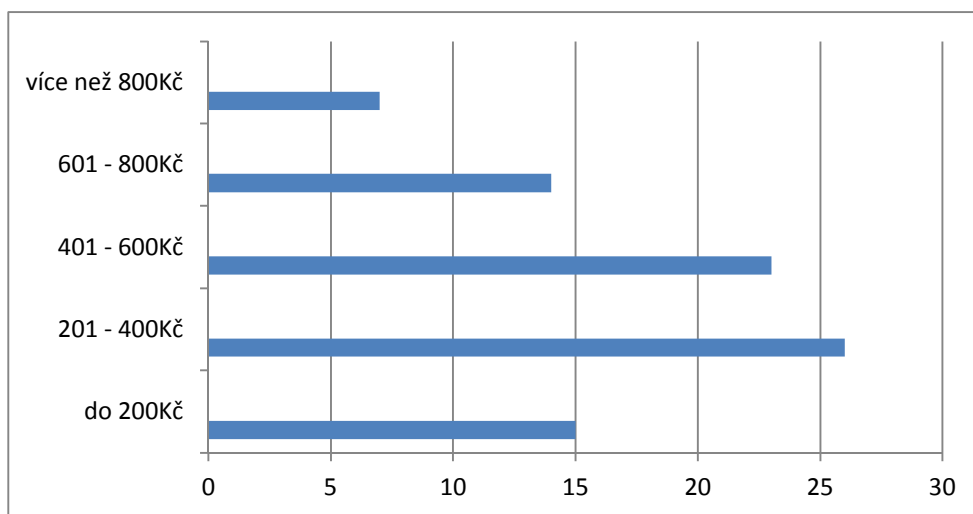
Zdroj: vlastní

Stravování

Nejvíce respondentů (cca 73 %) utratí denně 201-800 Kč během jejich dovolené na Slapech. Z toho téměř 60 % účastníků se stravuje v místních restauracích a cca 35 % v rychlých občerstveních. Pouze malé procento (cca 8 %) si vaří samo a většinou za stravování utratí do 200 Kč denně. Cca 53 % respondentů⁶ bylo spokojeno s nabídkou stravovacích služeb na Slapech, 18 % dotázaných bylo průměrně spokojeno a 14 % spíše nespokojeno. Jen malé procento bylo velice nespokojeno.

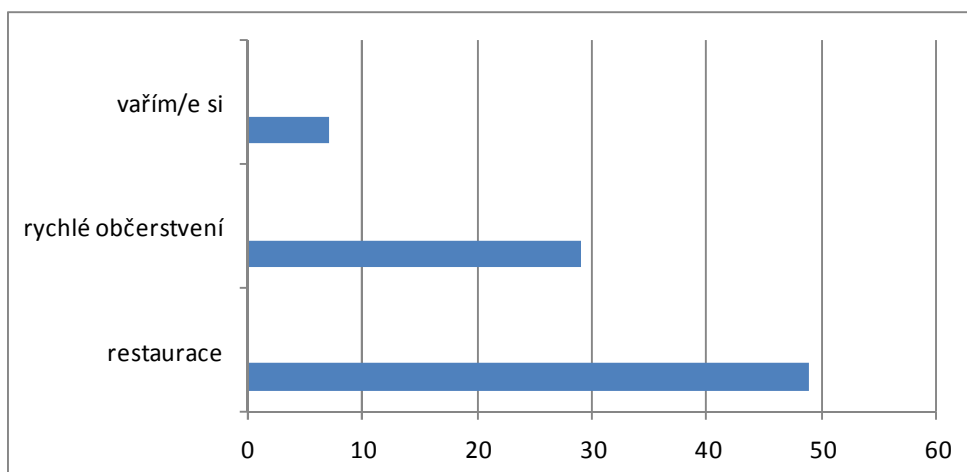
⁶ Zvolena možnost „velmi spokojen/a“ nebo „spokojen/a“.

Graf č. 3: Výsledky průzkumu trhu – otázka: Kolik platíte za stravování na Slapech za 1 den?
(počet odpovědí z celkového počtu 85)



Zdroj: vlastní

Graf č. 4: Výsledky průzkumu trhu – otázka: Jak se nejčastěji stravujete na své dovolené na Slapech?
(počet odpovědí z celkového počtu 85)



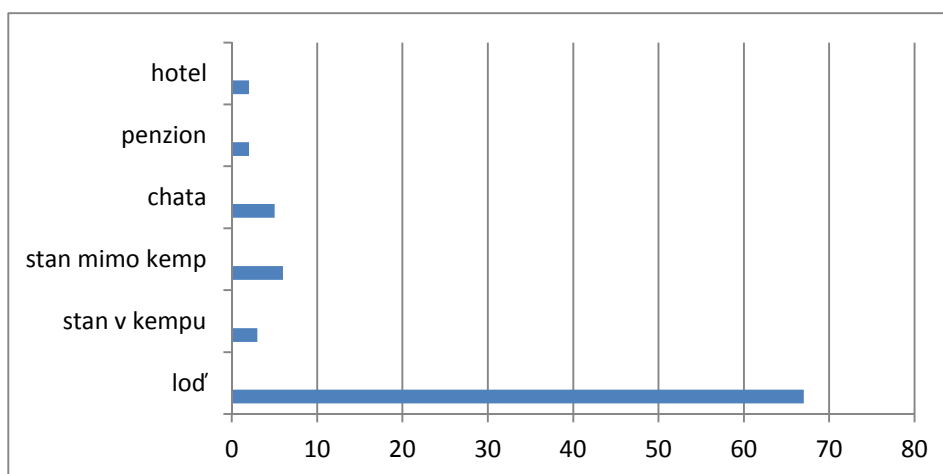
Zdroj: vlastní

Ubytování

Převažující většina (téměř 80 %) dotázaných uvedla, že přespávají na lodi. Pokud účastníci spí na souši, volí nejčastěji stan mimo kemp, nebo chatu (buď svou, svých přátel nebo v kempu) a zanedbatelné číslo (2 %) respondentů uvedlo, že přespávají v penzionu nebo hotelu.

Graf č. 5: Výsledky průzkumu trhu – otázka: Kde nejčastěji přespáváte?

(počet odpovědí z celkového počtu 85)

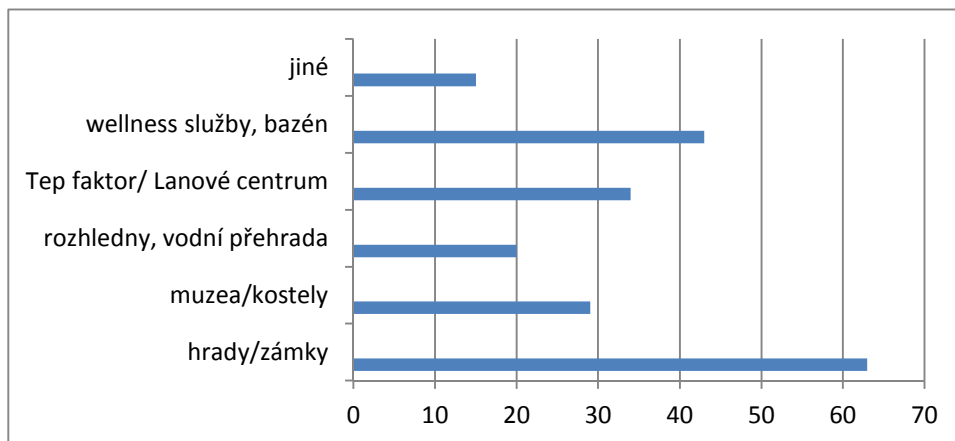


Zdroj: vlastní

Využívání volnočasových a dalších služeb

Téměř 70 % respondentů již někdy využilo nebo využívá služeb půjčoven lodí a většina z nich využila i služeb marin. Z celkového počtu dotázaných využívá mariny až 78 % respondentů. Mezi nejoblíbenější volnočasové aktivity se podle respondentů řadí návštěvy hradů a zámků (cca 30 %), využívání wellness služeb a bazénu (přes 20 %), návštěvy Tep faktoru, Lanového centra (16 %), muzeí (14 %), technických děl (vodní přehrada) a další aktivity, mezi které lze uvést projížďku na koni, na kole či vodní lyžování.

Graf č. 6: Výsledky průzkumu trhu – otázka: Které volnočasové atrakce v dané lokalitě jste již navštívil/a a nebo se chystáte? (počet odpovědí z celkového počtu 204)

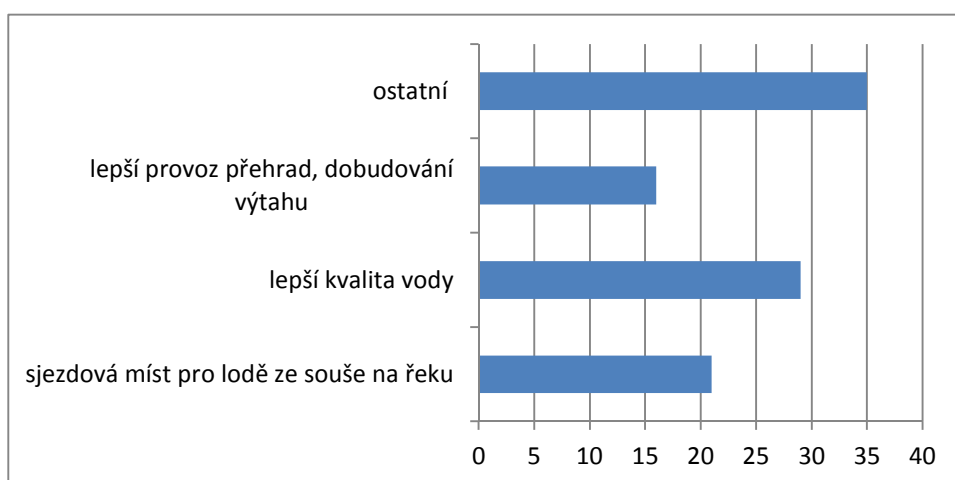


Zdroj: vlastní

Návrhy na zlepšení aktuální situace

Z celkového počtu 101 odpovědí se téměř 30 % týkalo zlepšení kvality vody na Slapech. Zlepšení situace by podle respondentů přineslo také více sjezdových míst do vody pro lodě (20 % odpovědí) a lepší provoz přehrad včetně dobudování lodních výtahů (16 %). V rámci dalších odpovědí lze uvést např. přání nabídky thajských masáží, bowling, fitness centrum v lokalitě a další.

Graf č. 7: Výsledky průzkumu trhu – otázka: Chtěli byste něco zlepšit v této lokalitě? (z celkového počtu 101 odpovědí)



Zdroj: vlastní

4.1.2 Profilování segmentů

Na základě kompletních výsledků průzkumu trhu (viz. Příloha č. 8), byly podle segmentačních demografických faktorů stanoveny tři segmenty:

1. Starší návštěvníci (nad 60 let)

Tato skupina návštěvníků jezdí na Slapy pravidelně několikrát ročně a zůstává tam 2 týdny a déle. Během své dovolené přespávají na lodi, kde si vaří a také se stravují v rychlých občerstveních. Za stravování platí maximálně 400 Kč za den. Služeb marin a půjčoven lodí využívají zřídka, ale za to navštěvují v dané lokalitě hrady a zámky, muzea a další kulturní zařízení. Někteří z nich využívají také wellness služby. V jejich domácnosti již není žádné dítě do 18 let a přibližný čistý měsíční příjem je do 30 000 Kč.

2. Turisté v produktivním věku (35 - 60 let)

Tento segment tráví na Slapech nejčastěji prodloužený víkend nebo týden a přijíždí pravidelně 1-2 ročně. Lidé patřící do této skupiny přespávají ve své lodi a pro stravování využívají restaurace a rychlá občerstvení. Obvykle utratí za stravování 300 – 800 Kč denně. Využívají služeb marin a půjčoven lodí a další nabídky služeb místních sportovních zařízení – jako je např. Tep faktor, Lanové centrum, Golf park Slapy. V dané lokalitě také navštěvují hrady a zámky. V jejich domácnosti jsou obvykle 3-4 lidé s jedním nebo dvěma dětmi do 18 let. Přibližný čistý měsíční příjem této domácnosti je nejčastěji 40 000 – 50 000Kč.

3. Mladí návštěvníci (do 35 let)

Uvedená skupina návštěvníků tráví na Slapech nejčastěji 2 dny nebo jsou to pouze jednodenní návštěvníci. Do lokality přijíždí nepravidelně. K přenocování využívají svou loď nebo případně stan. Stravují se v rychlých občerstveních či restauracích a denně utratí za stravování do 600Kč. Využívají služeb půjčoven lodí a také marin. Tento segment využívá především sportovní a adrenalinové volnočasové aktivity, má rád získávání nových zážitků. V jejich domácnosti je většinou 1 dítě do 18 let a přibližný čistý měsíční příjem je přibližně do 40 000Kč.

4.1.3 Targeting – výběr segmentu

Na základě návštěvnosti a celkové útraty výše uvedených segmentů byl vybrán cílový segment Turisté v produktivním věku (35 – 60 let) - muži, kteří byli nejčastějšími respondenty v rámci průzkumu trhu a také se jeví jako segment s největším ekonomickým potenciálem. Cílový segment se řadí do vyšší střední třídy, na svou dovolenou jezdí nejčastěji na prodloužený víkend, týden či déle. Stravuje se téměř vždy v restauracích či rychlých občerstveních a přespává na lodích. Využívá služeb marin, půjčoven lodí a dalších zařízení v dané lokalitě. Pro zlepšení dané situace vodního turismu navrhoval více sjezdových míst pro lodě na vodu, zlepšení kvality vody a také postavení lodního výtahu na Slapské přehradě.

4.2 Analýza nabídky

4.2.1 Primární nabídka

1) Přírodní předpoklady Slap a okolí

Podnebí: Okres Praha – západ leží v klimaticky mírném pásmu s typickým střídáním ročních období. Podnebí má všeobecně kontinentální charakter. Jarní počasí se vyznačuje teplotami okolo 15 - 20 stupňů s občasnými dešti. V létě je počasí teplé a slunečné, s průměrnými teplotami okolo 30 stupňů. Podzim je velmi nevyzpytatelné období, kdy se často střídají teplé dny babího léta s chladnějšími deštivými dny. V zimě je Praha a okolí většinou pod sněhem a teplotami okolo -5 stupňů.

Přírodní podmínky: K nejcharakterističtějším rysům krajiny Slapské přehrady patří terénní reliéf, vodoteče a vodní plochy.

Rostlinstvo a živočišstvo: Zvěř v oblasti Slap není nijak zvlášť odlišné od ostatního území. Žijí zde všechny běžné druhy savců.

2) Kulturně-historické předpoklady Slap a okolí

Architektonické památky: V dané lokalitě je široká nabídka zámků, hradů a muzeí. Zámek Jablonná se nachází u Neveklova. Zámek Slapy se nachází ve vesnici Slapy a je známý především tím, že se v něm natáčelo několik projektů, např. Obsluhoval jsem anglického krále. Zámek Radíč je speciální svou nabídkou prohlídek zámku všemi smysly.

Témata prohlídek jsou např. hledání čarovného pokladu s rytířem, dětská zbrojnice s rytířskou zbrojí k vyzkoušení, budoár pro princeznu se šatami k vyzkoušení pro děti i dospělé apod. Zámek také nabízí školu pro princezny a rytíře či vyzkoušení lukostřelby. Kromě zámků se u Slapského jezera na skalním ostrohu nad soutokem Vltavy a potoka Mastníka nachází zřícenina hradu Ostromeče. U hráze Kamýcké vodní nádrže se nachází zřícenina královského hradu zvaná Vrškamýk. V neposlední řadě je možné nedaleko obce Chotilsko navštívit muzeum Křížovnického Šprýcharu, kde je umístěno značné množství zemědělských strojů i drobné zemědělské nářadí. V obci Chotilsko se nachází také Muzeum Balonového lítání, které zahájilo sezónu v květnu 2013 otevřením expozice o historii Vltavy. Při této příležitosti byl uspořádán čtvrtý ročník mezinárodního srazu horkovzdušných balónů „Májová fiesta 2013“.

3) Technické památky

Slapská přehrada: Vodní elektrárna Slapy byla první velkou stavbou vltavské kaskády po 2. světové válce. Jezero o ploše 14 km² a objemu 270 mil. m³ je vytvořeno betonovou gravitační hrází o výšce 65 m. Při délce 44 km dosahuje až k vývaru elektrárny Kamýk. Velká akumulací nádrž má nejen energetický význam, ale umožňuje i dlouhodobou regulaci vodního režimu ve Vltavě. Přehrada byla postavena jako součást tzv. vltavské kaskády v letech 1949-1955 jako třetí část. Využívá se pro účely: ochrana před povodněmi, energetika, nalepšení průtoků, průmyslový odběr, rekreace. Hráz přehrady dlouhá 260 m a vysoká 60 m je založena na skalním podloží. Je vybavena vodní elektrárnou pro špičkový provoz s třemi Kaplanovými turbínami o celkovém instalovaném výkonu 3×48 MW v tělese přehrady. Je současně pátá největší přehrada v ČR. Prohlídka vodní elektrárny Slapy má čím dál vyšší přízeň účastníků a nyní velmi úspěšně soutěží s oblíbeným Lipnem a Štěchovicemi (návštěvnost Slapské přehrady byla v roce 2012 čtyřikrát větší než v roce 2011, kdy se exkurze na Slapech pouze zaváděly).

Rozhledna Veselý vrch: Mezi technické památky se řadí také telekomunikační železná konstrukce z roku 1999 s výškou 42m a se 137 schody. Na rozhlednu se dá dostat z Prostřední Lhoty nebo Mokrska.

4) Organizované a společenské předpoklady Slap a okolí

Cihlafest: Hudebně-divadelní festival probíhá v chráněném bydlení v obci Slap. Cihlafest je celostátní benefiční sbírková a osvětová kampaň na podporu moderních sociálních služeb pro lidi s mentálním postižením pořádaná a koordinovaná občanským sdružením Portus Praha, o.s. v letní sezóně.

Kurzy pro veřejnost: Garni hotel Petra pořádá prázdninové týdenní kurzy Flamenca, kurzy stress liftingu a další. Zaměřují se na incentivní turismus.

Závody dračích lodí: V roce 2013 se konal již 6. ročník Dračích závodů na Slapech – Nové Živohošti. Tato akce je každým rokem doprovázena velkým zájmem diváků (až 2000 pozorovatelů). Na závodech jsou postavené stánky s občerstvením a vstupné je 30Kč. Po skončení závodů si diváci mohou vyzkoušet jízdu v dračí lodi za dobrovolný poplatek, který putuje na konto dětské onkologie. Prezident závodů dračích lodí je Ludvík Štantejský, který zároveň provozuje Restauraci a penzion U vodníka Kebuleho.

Zážitkové lety ZeShora: V blízkosti Slap je možné absolvovat zážitkové lety. K dispozici je celokovový dolnoplošník se zatahovacím podvozkem. V základní nabídce je 20 minutový let, avšak jsou možné i další lety po dohodě.

4.2.2 Sekundární nabídka

1) Suprastruktura

Stravovací a ubytovací zařízení:

| | |
|---|--|
| Autokemp Nová Rabyň | Kemp Komár |
| Autokemp Skalice | Letní tábor Častobor |
| Autokemp Ždán | Letní tábořiště Nebřich |
| Camp Roviště | Osada Ahoj |
| Garni Hotel Petra | Penzion Kamejk |
| Hotel Atlantida | Penzion Vltavanka |
| Hotel Fousek | Rekreační středisko Častobor |
| Hotel Hladina | Rekreační středisko Slapy U Candáta |
| Hotel Hrazany | Rekreační středisko Stará Živohošť |
| Hotel Laguna | Rekreační středisko Vltava |
| Hotel Měřín | Restaurace Ztracený Mlýn |
| Chatky Virgo Group | Resort Beach Nová Živohošť |
| Chatové a rekreační zařízení Sejce | Veřejné tábořiště Nová Živohošť |
| Juniorcamp Tobogán Kemp Cholín | Zvírotice rekreační centrum |

Podrobnější popis zařízení je uveden v Příloze č. 9: Popis stravovacích a ubytovacích zařízení na Slapech.

Sportovní/ zážitkové areály:

Golf park Slapy: Golf park Slapy se nachází přímo ve Slapech nad Vltavou a patří mezi 10 nejvíce oblíbených golfových areálů v ČR. Nabízí hru na 18 jamkách a také wellness, malé fitness, rehabilitace, masáže a hodiny cvičení. Na zimní sezónu chystají v areálu při dostatku sněhu běžkařské tratě. Poplatek je za roční členství, ale dají se zaplatit i jednotlivé hry.

Lanový park Slapy: Lanový park Slapy byl postaven v roce 2009 v obci Nebřichovice. Park nabízí několik tras od jednoduchých pro děti po velice fyzicky náročné. V nabídce mají i elektrokoloběžky. Nabízí programy pro skupiny, školy i firmy. Má otevřeno od dubna do října.

Letní kino Nový Knín: V sezóně 2013 se nepromítalo z důvodů práce na vodovodu a kanalizaci, avšak v příštím roce opět bude funkční.

Tep faktor: Tep faktor je zábavný areál pro děti i dospělé. Tento koncept, který je inspirován pevností Boyard, je jediný v ČR. Je zde 21 komnat, ve kterých musejí účastníci plnit různé druhy úkolů. Pro zájemce nabízí i ubytování v bungalovech a ve stanech. Je vhodný pro teambuildingy či rodiny s dětmi.

Venkovní tobogán na Nové Živohošti: Juniorcamp na Nové Živohošti nabízí venkovní tobogán s možností ubytování v chatkách.

Wellness a sportovní centrum v hotelu Měřín: Hotel Měřín, ležící podle názvu na Měříně, nabízí krytý bazén, solárium, solnou jeskyni, hydromasážní vany, whirlpools, floating, Kneippovy lázně, sauny, masáže a další. Pro sportovní vyžití nabízí sportovní víceúčelovou halu, bowlingovou hernu, venkovní kurty (tenis, beach volejbal), golfové patoviště, multifunkční simulátor her, dračí loď a půjčovnu lodiček, šlapadel, kánoí a kol.

Agroturismus/ Hipoturistika:

Farma Heroutice: Farma Heroutice se nachází u Neveklova. Speciálním zaměřením farmy je výcvik jízdy na koních pro děti. Farma pořádá tábory, rekreační pobyty, jednodenní či vícedenní výlety na koních, individuální jízdy, soustředění, odborné semináře a zkoušky základního výcviku. Nabízí ustájení koní, přepravu koní či prodej jezdeckých a chovatelských potřeb.

Farma Kupka: Farma Kupka na Slapech nabízí jízdy na koni a pořádá také letní tábory s koňmi.

Farma Michael na Tvrzi Nedvězí: Farma Michael na tvrzi Nedvězí je víceúčelový resort zaměřený na firemní akce, společenské akce a svatby. Hotel nabízí bohaté sportovní vyžití včetně koní, golfu či wellness centra.

Statek Adámek: Leží v obci Čelina a nabízí ubytování na rodinném statku s chovem hospodářských zvířat. Půjčují také horská kola.

Půjčovny lodí/ mariny:

| |
|--|
| Marina Orlík |
| Marina u Hotelu Atlantida |
| Marina U Kozla |
| Modrá loděnice Yachtclub |
| Marina v Resort Beach Nová Živohošť |
| Půjčovna motorových lodí Kristýna |
| Půjčovna Napalubu |
| Půjčovna Slapy |
| Půjčovna lodí Zrúbek |
| Půjč si loď.cz |
| Půjčovna v Letním tábořišti Nebřich |
| River Marína |
| Satrapa Yachting |
| Slapy Marine – Skalice |
| Yachportal.cz |

Detailnější popis marin a půjčoven lodí je uveden v Příloze č. 10: Popis půjčoven lodí a marin v rámci vodního turismu na Slapech.

2) Infrastruktura

Dopravní infrastruktura

Vzdálenost zvoleného regionu mezi Slapskou přehradou a Kamýkem nad Vltavou je cca 43km, což je přibližně 5 hod pomalé výtlačné plavby.

Na Slapské jezero se dá připlout z Prahy po řece Vltavě. Z důvodu chybějícího lodního výtahu na Slapské přehradě lodě převáží jen traktorový vlek. Je tu omezení. Vlek přepravuje lodě pouze do šířky 2,6m, délky 8,5 m a do hmotnosti 3,5t. Lodě nad tyto parametry nelze převézt. Převoz přes přehradu funguje od 1. května do 30. září, v pondělí, ve středu, v pátek, v sobotu a v neděli od 8:00 hodin do 18:00 hodin. Po proudu se dá připlout na Slapské jezero také z jižních Čech. Na Orlické přehradě zajišťuje převoz lodí lodní výtah. Je v provozu od 1. května do 30. září, v pondělí, v pátek, v sobotu a v neděli od 8:00 hodin do 17:00 hodin a přepravovat lze plavidla do šířky 3,00 m, délky 8,50 m a do hmotnosti 3,5t. Loď lze spustit na vodu také na náplavce u Slapské přehrady v Třebenicích, ale pouze mimo provozní dobu traktorového vleku, tj. před 8 hod nebo po 18 hod v provozní dny. Do Třebenic, tedy pod přehradu Slapy se dá připlout také parníkem z Prahy z Rašínového nábřeží. Do dané lokality je možné přijet z Prahy, Smíchovského nádraží autobusovou linkovou dopravou nebo autem. Železnice se v lokalitě nenachází.

Veřejná infrastruktura

Telekomunikace, osvětlení a další veřejná infrastruktura je vyhovující. V mnoha obcích však dosud chybí čističky odpadních vod. To má velice nepříznivý vliv na čistotu vody v jezeře.

4.3 Analýza konkurence

4.3.1 Přímá konkurence

Vodní turismus se masivně rozvíjí především v tzv. západní Evropě, v Německu, Rakousku, Francii, Holandsku či Velké Británii. Ale i v ČR se vodní turismus slibně rozvíjí. Mezi přímé konkurenty Slapského jezera byly zařazeny tyto destinace:

Orlická přehrada

Orlická přehrada je největší akumulární nádrž v České republice. Okolí Orlické přehrady je společně se Slapským jezerem velmi oblíbená turistická lokalita, kam se návštěvníci jezdí rekreovat ve velkém počtu převážně v letních měsících. Přesto by však Orlická přehrada neměla být považována jako přímá konkurence, protože z důvodu blízké vzdálenosti od Slapského jezera a splavným propojením mezi oběma jezery plní spíše doplňkovou funkci nabídky vodního turismu.

Baťův kanál

Za významnou konkurenční lokalitu Slapského jezera lze uvést Baťův kanál. Baťův kanál v délce 53 km spojuje Otrokovice s Rohatcem. Je považován za jednu z nejvýznamnějších destinací v ČR v oblasti vodního turismu. Pro turistické účely se začal využívat v roce 1996, kdy byla návštěvnost 5 tisíc lidí. V roce 2013 toto číslo dosáhlo podle oficiálních zdrojů 70 tisíc návštěvníků. Neustále rostoucí zájem o vodní turismus podporuje rozvoj dané destinace. Důkazem je dokončení 3 přístavišť na Baťově kanále ve Strážnici, Sudoměřicích a ve Spytihněvi. Do následujících let se plánuje splavnění Baťova kanálu do zdrže jezu Hodonín a splavnění severním směrem až do Kroměříže. Unikátní vodní cesta by se potom prodloužila až na 76 km. Baťův kanál má zpracovanou komplexní nabídku služeb a atraktivit na [www stránkách *http://www.batakanal.cz/*](http://www.batakanal.cz/), [/http://www.batuvkanal.info](http://www.batuvkanal.info), [/http://www.bataknalodi.cz/batuv-kanal/](http://www.bataknalodi.cz/batuv-kanal/) a další. V dané lokalitě funguje několik půjčoven lodí, např. půjčovna na stránkách <http://www.batuvkanal.cz/>.

Dalešická přehrada

Dalešická přehrada leží na řece Jihlavě v mikroregionu Horácko na Vysočině. Vzdušná hladina je dlouhá 22 km a sahá až k obci Vladislav. I přestože úsek vodní cesty je poměrně

krátký, Dalešická přehrada má zpracovanou propagaci pro daný mikroregion a opět je vidět komplexní přehled nabízených služeb v této lokalitě na [www stránkách http://www.dalesickaprehrada.cz/](http://www.dalesickaprehrada.cz/). Dominantním kempem na Dalešické přehradě je Autokemp Wilsonka, který nabízí spoustu turistických atrakcí (např. Miss pláže). Dalšími rekreačními středisky jsou v dané lokalitě Fiola či Pod Stepí.

Brněnská přehrada

Vodní nádrž Brno je vodním dílem na řece Svatce. Je jednou z nejvýznamnějších rekreačních oblastí v blízkosti moravské metropole. Mezi konkurenční destinace Slapského jezera byla zahrnuta především díky podobné charakteristice - nachází se v dosažitelné blízkosti u největších měst České republiky (Slapské jezero u města Prahy, Brněnská přehrada u města Brna), má podobnou strukturu nabídky služeb a atraktivit v blízkosti (pravidelná lodní doprava, zámek, sportovní aktivity, půjčovny lodí) a Brněnská přehrada v minulých letech měla stejný problém, se kterým se neustále potýká Slapské jezero a to je znečištění vody sinicemi. Jak se ukázalo po rozsáhlých studiích, znečištění vody je způsobeno především nepropracovanou kanalizací (chybějící ČOV) a hnojením v zemědělství. Brněnská přehrada se začala od roku 2000 tímto problémem intenzivně zajímat a v roce 2012 byla dokončena první etapa čištění za téměř 150 mil. Kč. Dotace byly poskytnuty z evropských zdrojů ze Státního fondu životního prostředí avšak s podmínkou, že minimálně pět následujících let zůstane voda na přehradě čistá. Díky aeračním věžím byl snížen počet sinic ve vodě z 35 milionů sinic/1 ml vody z roku 2006 na 29 tisíc sinic/1 ml v roce 2012. Jedním z internetových portálů nabízejících služby na Brněnské přehradě jsou stránky www.brnenskaprehrada.cz.

Vodní nádrž Lipno

Vodní nádrž Lipno, vybudované na řece Vltavě, je největší vodní nádrž ČR. Jeho konkurenční výhodou je blízká vzdálenost u unikátního městského středověkého celku Český Krumlov, které je velmi oblíbené nejenom českými, ale také zahraničními turisty. Lipno se stalo vítězem projektu EDEN⁷ za rok 2013 jako lokalita bez bariér. Lipno nabízí

⁷ Program EDEN (European Destinations of Excellence) je projektem Evropské Komise, jehož hlavním cílem je podpora udržitelného cestovního ruchu ve státech Evropské unie. Hlavní náplní projektu je soutěž o

písciť pláže i služby jako je wellness a krytý bazény. Výhodou nádrže Lipno je její celoroční využití, kdy se v zimě stává největším kluzištěm v zemi. Jsou zde přílehlé lyžařské areály a také možnosti pro běžky. Lipno má také zpracované komplexní webové stránky www.lipno.cz a <http://www.lipno.info/>, kde zájemci najdou ubytování, volnočasové aktivity a veškeré místní atraktivitu na jednom místě.

Máchovo jezero

Máchovo jezero leží 82 km severně od Prahy. Máchovo jezero je největší rybník v Libereckém kraji využívající především pro účely turismu. U jezera se nachází řada ubytovacích a rekreačních zařízení, pláží a chatových oblastí. V zimě bývá zamrzlá plocha využívána pro bruslení, lední hokej a okolí je využíváno běžkaři. U jezera mezi Doksy a Starými Splavy byl postaven nový hotel Port, který byl oceněn v září 2013 jako Stavba roku Libereckého kraje. Na jezeře je provozována linková doprava. Máchovo jezero má zpracovaný přehled s nabídkou služeb a atraktivit např. na webových stránkách <http://www.machovo-jezero-koupani.cz/>. Komplexní nabídkou ubytování v dané destinaci se zabývá portál <http://www.machovojezero-ubytovani.info> a <http://www.ubytovani-machovo-jezero.com/>.

4.3.2 Substituční služby

Mezi substituční služby vodního turismu lze zahrnout cykloturistika, agroturistika, lázeňský turismus a další. Cykloturistika je v současnosti velice populární. Turista se může rozhodnout, že místo objevování krajiny na lodi pojede na kole. Téměř u všech významných řek jsou vybudovány cyklostezky, které jsou hojně využívány. Cyklisté tvoří značný počet zákazníků stravovacích zařízení u těchto řek a zmírňují sezónní výkyvy. Jsou také významným segmentem pro sektor ubytovacích služeb.

Agroturistika se v posledních letech také velmi rozšířila. S nástupem moderní zrychlené doby začínají lidé ve svém volném čase čím dál více relaxovat v přírodě. Speciální druh agroturistiky je ekoturismus, kdy turisté mohou přijet např. na farmu, která provozuje ekologické zemědělství, a vyzkoušet, jak to funguje.

excelentní destinaci cestovního ruchu, která probíhá v participujících státech každoročně již od roku 2007. Soutěž cílí především na méně známé evropské regiony. Zdroj: <http://www.eden-czechtourism.cz/>

4.3.3 Nepřímá konkurence

Mezi nepřímou konkurencí vodního turismu lze zahrnout všechny druhy cestování v rámci turismu. Tím, že se svět neustále integruje, jsou dostupné destinace, které dříve nebyly možné navštívit a to za čím dál nižší náklady. Destinace u moře, na horách či v přírodních rezervacích jsou velkou konkurencí, protože nabízejí exotičtější dovolenou, ovšem návštěvník si musí také připlatit. Podrobnějším vymezením nepřímé konkurence se tato práce s ohledem na obsah a zadání práce tedy dále zabývat nebude.

4.4 SWOT analýza

| <u>Strength (Silné stránky)</u> | <u>Opportunities (Příležitosti)</u> |
|--|--|
| Atraktivní lokalita (přírodní předpoklady) | Rozvoj vodního turismu v ČR |
| Dostupnost lokality (dobře dostupné z hlavního města ČR) | Trend vodního turismu v souladu se zájmy EU |
| Tradice turistické lokality – chatařská oblast – údržba krajiny | Velký potenciál marin – možnost využít evropské zdroje (viz marina v Nelahozevsi) |
| Benzinka pro lodě | Zaměření na cizince, poskytované služby v cizím jazyce (převážně němčina, holandština, angličtina) |
| Široká nabídka atrakcí v lokalitě – zážitkové aktivity (wellness, golf, Tep faktor, Lanové centru apod.) | |
| Cyklostezky, hippoturistika v daném místě | |
| Široká nabídka půjčoven – půjčení lodí bez řidičáku – dostupnější pro širší řady zájemců | |
| Zázemí pro vodáky – mariny | |
| Stravovací zařízení u řeky | |

| <u>Weak (Slabé stránky)</u> | <u>Threats (Hrozby)</u> |
|---|--|
| <p>Chybějící lodní výtah na Slapské přehradě</p> <p>Nedostatek veřejných sjezdů do vody</p> <p>Nemožnost zakotvit na mnoha místech (u kempů apod.)</p> <p>Nepropracovaná propagační strategie (destination management)</p> <p>Chybějící marketingová značka</p> <p>Chybějící jednotné a komplexní webové stránky nabízející všechny služby a atrakce na Slapském jezeře</p> <p>Špinavá voda – sinice</p> <p>Chataři - jejich zájmy se neslučují s vodním turismem, většinou nemají rádi lodě, jsou pro ně hlučné a pro koupající i nebezpečné</p> <p>Rybáři – většinou jsou proti lodnímu turismu (lodě jim plaší ryby)</p> | <p>Přírodní události – povodně a špatné počasí</p> <p>Konkurenční místa poskytující lepší nabídku služeb v rámci vodního turismu – v ČR a zahraničí</p> <p>Vládní politika (upřednostňování jiných druhů dopravy a turismu)</p> <p>Povolení těžby zlata na Mokrsku – hrozba jak pro obyvatele, tak návštěvníky dané lokality (povrchová těžba by vedla k narušení přírodního charakteru území a kontaminaci řeky Vltavy) – v rozhodování Ministerstva ŽP</p> |

Zdroj: vlastní

5. Strategie rozvoje vodního turismu na Slapském jezeře

Na základě průzkumu trhu provedeného řízeným dotazováním, analýzy nabídky, poptávky a konkurence a dále s uvážením závěrů SWOT analýzy byla stanovena následující strategie, rozdělená do dlouhodobých, střednědobých a krátkodobých cílů.

5.1 Dlouhodobé cíle

Byly stanoveny dva hlavní dlouhodobé cíle, které jsou významné pro rozvoj vodního turismu na Slapském jezeře. Mezi tyto cíle se řadí zlepšování kvality vody v oblasti Slapské přehrady a komfortní splavnění vybudováním lodních výtahů na Slapské a Orlické přehradě.

5.1.1 Zlepšování čistoty vody – odstranění sinic

Znečištění vody je zásadní problém. Na Orlickém jezeře v některých úsecích, v kilometrůžce nad Orlickým zámek, kolem Hradu Zvíkova a na Otavě, která se u Zvíkova vlévá do Vltavy, je situace skutečně již alarmující (viz. Příloha č. 11: Ukázka znečištění vody u Zvíkovského podhradí).

Na povrchu hladiny je souvislý téměř centimetr tlustý povlak zelených sinic. Pro koupání a rekreační účely je řeka v těchto místech již nepoužitelná. Lze to nazvat ekologickou katastrofou. Vody z Orlíka tečou dále po toku do Slap, a tak voda z Orlíka ovlivňuje přímo čistotu vody na Slapech. Přemnožení sinic vzniká v důsledku nadbytku fosforu obsaženého ve vodě. I když Slapské jezero tímto znečištěním trpí podstatně méně, je i zde zejména v nepříznivých sezónách (horká léta, málo srážek) a v posledních letech pozorovatelný nárůst znečištění. Pokud znečištění bude pokračovat, bude to mít na rekreační potenciál Slapského jezera zásadní vliv.

Řešení příčin znečištění řeky není možné provést na lokální úrovni. Přehradní nádrže Orlík a tedy po proudu i Slapy sbírají povodí téměř celého Jihočeského kraje, část Vysočiny a západních Čech. Ozdravování a čištění vody v tak velkém rozsahu bude náročný a postupný proces. Z toho důvodu bylo zlepšování čistoty vody zařazeno mezi dlouhodobé cíle strategie rozvoje. Rozhodování v uvedené problematice je v kompetenci vlády, krajů a obcí. Největší iniciativu vyvíjejí starostové přílehlých obcí kolem středního toku Vltavy. Nejvitálnější iniciátorem vyčištění řeky od sinic je starosta Písku. Svazek obcí regionu

Písecko (SORP – sdružuje 72 obcí bývalého píseckého okresu) inicioval v roce 2007 vznik pracovní skupiny, jež měla hledat způsob, jak tento problém řešit. Od roku 2008 se koná Konference na podporu revitalizace Orlické přehrad, která se intenzivně zabývá těmito problémy. Konference směřuje ke komplexnímu řešení kvality vody nejen samotné nádrže, ale zejména jejich přítoků. Cílem je „ozdravení vod“ a s tím i celého jihočeského regionu, který se v rámci hospodářské spolupráce a turismu spolu s regiony Bavorskem a horním Rakouskem stávají významnou částí Evropy. V rámci konference byla stanovena strategie *Revitalizace Orlické nádrže*, kterou vypracoval SORP za odborné garance a koordinace Vědecké rady. Prvním krokem realizované strategie se stalo zpracování *Bilanční studie látkových toků dusíku a fosforu v celém povodí VN Orlik*, zaměřené na vyhledání a posouzení významu zdrojů živin. Součástí studie bylo i stanovení kritické hranice přísunu fosforu, na niž je potřeba současnou úroveň znečištění snížit, a předložení variantních návrhů, jak toho cíle dosáhnout. Studii vypracoval Hydrobiologický ústav pro Povodí Vltavy, s. p., a byla prezentována na konferenci v roce 2010.

Pro zjištění příčin znečištění vody byla zpracována také zpráva Dr. Vyhnálka V., EIA-SERVIS s.r.o, která odhalila největší znečišťovatele nádrže. Mezi ně se řadí, co se týče objemu přísunu fosforu do nádrže (až 53 t za rok), rybníky v jižních Čechách s jejich chovem ryb. Na základě toho bylo na rybníkáře podáno obvinění ve smyslu znečišťovatele v důsledku vnosu závadných látek pro chov ryb v rybnících. Dále zpráva a další zpracované referáty zjistily, že fosfor vzniká v důsledku komunálních odpadních vod (fekálie, saponáty) a zemědělství (nadměrné hnojení). V mnoha obcích stále chybí čističky odpadních vod a to neustále zhoršuje kvalitu řeky. Nutné je také omezit pěstování monokultury kukuřice na svazích a obnovit kvalitu půdy. Pokud půda neváže živiny, spláchnou se při deštích do vody, kde způsobují růst sinic a řas. Lodní turismus je v tomto ohledu prospěšný. Lodě při plavbě vodu čeří a provzdušňují. Tím napomáhají udržování její čistoty. Znečištění vody je zásadní problém a je potřeba ho intenzivně řešit. Bez čisté vody nebude turismus, nebude rozvoj. Naopak nastane postupné vylidnění a postupný úpadek regionu.

5.1.2 Komfortní splavnění toku Vltavy – dobudování moderních lodních zdvihadel na přehradách Slapy a Orlík

Myšlenka lodního výtahu na Slapské přehradě byla již při stavbě přehrady v roce 1953. Provizorním řešením se na 60 let stalo převážení lodí traktorovým vlekem. Traktor převáží jen ve stanovené dny a lodě s omezenou velikostí. Na základě toho je vyloučena lodní doprava a vodní turismus pro větší lodě v této oblasti. Zbudování lodních zdvihadel je nutnou podmínkou pro turistický rozvoj.

Splavněním Vltavské kaskády se zabývalo již několik projektů. Mezi nejvíce propracované patří projekt z roku 2004 zpracován společností AF-CityPlan s názvem *Potenciál splavnění Vltavské vodní kaskády pro oživení turistického ruchu a atraktivity území*.

Zabývá se komplexně Labsko-Vltavskou vodní cestou, jejím potenciálem vodního turismu a vyčísluje náklady nutné na dostavení vodních děl a zdvihacích zařízení. Mezi pozitivní změny, které nastaly během posledních deseti let, lze uvést vybudování nové plavební komory Hluboká nad Vltavou včetně úprav plavební dráhy. Lodní výtah na Slapské přehradě ale stále není.

V roce 2008 nechal Středočeský kraj vypracovat studii, podle které by se výtahy na přehradách měly vybudovat (viz. Příloha č. 12: Slapská přehrada – současný stav a vizualizace lodního zdvihadla na Slapské přehradě). V tomto roce byla očekávání velice pozitivní a nový výtah na Orlíku měl být zprovozněn již následující rok, výtah na Slapech pak příští rok.

Výstavba zdvihadla na Orlíku je jednodušší. Tam se s velkým zdvihadlem počítalo již při stavbě hráze, a proto se tam dají využít stávající, připravené koleje. Díky tomu by měly být také náklady na orlický výtah výrazně nižší. Výtah na Slapech by měl stát asi 2,1 miliardy korun. Tam se jedná o vybudování zcela nového zdvihadla a to na pravém břehu. V roce 2012 se očekávání změnila a překonání 55 metrů vysoké slapské přehrady bylo naplánováno do roku 2020. Na pravém břehu jej ve svahu pod hrází hodlá za 2,5 miliardy korun vybudovat Ředitelství vodních cest (ŘVC). Stavba má územní rozhodnutí. Podle bývalého ředitele ŘVC Jana Skalického je lodní zdvihadlo na Slapech technicky nejzajímavějším projektem na Vltavské vodní cestě a současně také nejsložitějším projektem této doby.

Na Orlické přehradě by zdviž pro lodě o hmotnosti až 300 tun přes sedmdesátimetrovou orlickou hráz měla být hotova o pět let později než na Slapech. Žlab pro ni je v hrázi od

počátku stavby vybudován, její zprovoznění by mělo stát asi miliardu korun. Výstavba by měla být financována ze státních investic, podpory evropských fondů a také zdrojů ze soukromé sféry. Podle Skalického by maximální výše dotací z EU pro horní Vltavu mohla dosáhnout až 85% celkové částky.

Nepříznivá změna nastala v roce 2013, kdy se původní plán vybudování lodního výtahu na Slapské přehradě prodloužil až do roku 2025. Miliardové plány na vybudování výtahů pro lodě na přehradách Orlik a Slapy se nedostaly na seznam projektů, které chce ministerstvo v příštích letech podpořit. Důvodem je podle Stanjury, ministra dopravy za vlády Petra Nečase, nedostatečná infrastruktura. Deklaroval, že výtah pro lodě je třešnička na dortu a nejdříve se musí dobudovat železniční koridory, dálnice, rychlostní komunikace, silnice 1. třídy a teprve poté se může investovat do věcí, jako jsou lodní výtahy. Podle Skalického je však nepravděpodobné, že by se tyto stavby nakonec nepodařilo realizovat. Nepostavit je by totiž znamenalo znehodnotit investice již provedené, které na horním toku Vltavy dosahují částky 1,2 miliardy korun. Stavbu zdvihadel na již existujících vodních dílech navíc neprovází tak razantní protesty ekologických sdružení, se kterými se ŘVC setkává při plánování staveb zcela nových. Podle vedoucího oddělení přípravy ŘVC Ing. Martina Vavříčky je v případě lodního zdvihadla Slapy aktuálně vydáno pravomocné územní rozhodnutí a v roce 2015 bude probíhat další projekční příprava na dokumentaci pro stavební povolení. Lodní zdvihadlo Orlik má zpracovanou technickou studii, která mění původní koncepci nevyváženého řešení na řešení s protizávažím, pro čekací stání a zpevněnou plochu je vydáno územní rozhodnutí.

Lodní zdvihadla nepochybně zvýší atraktivitu regionu pro vodní a i ostatní turisty. Větší komfort lodní dopravy po Vltavě do oblasti přiláká turisty nejen z Česka ale také z Německa, Holandska i dalších. A lze očekávat, že to budou turisté - vodáci, kteří mohou připlout ze svých zemí po vodě a na lodích. Tedy ten nejlepší vodní turismus jaký moderní doba může umožnit. Vybudování výtahů představuje ekonomicky ohromný potenciál a mělo by být co nejdříve zrealizováno. Nejenom že by turisté přinesli více peněz do rozpočtu obcí, ale vytvořilo by se i dost nových pracovních míst. Splavnění horního toku Vltavy by podle ŘVC mělo přinést především nárůst v počtu turistů převyšující hranici 200 tisíc lidí ročně.

5.2 Střednědobé cíle

Do střednědobých cílů bylo zařazeno zpracování konceptu Slapského jezera (včetně zaměření se na zahraniční turisty). Destination management by se měl zaměřit na atrakce v dané lokalitě a během několika let by měl Slapské jezero dostat více do podvědomí českých i zahraničních turistů.

5.2.1 Pojmenování turistické destinace Slapské jezero - propagace

Zvolený region postrádá jednotné pojmenování. Pokud se zájemce rozhodne hledat určitou nabídku služeb v dané lokalitě na internetu (stravovací, ubytovací a další zařízení, mariny, půjčovny lodí apod.), je několik možností, jak jí pojmenovat – Slapy, Slapská přehrada, Slapské jezero atd., a tím se vyhledávání komplikuje. V současnosti na internetu neexistují komplexní zpracované webové stránky, které by nabízely veškeré služby v dané lokalitě, přesvědčovali zájemce k návštěvě a propagovali destinaci. Turistická oblast by se měla jednotně pojmenovat. Toto jméno, turistickou značku (image), budovat propagací a vytvořením webových stránek, které by obsahovaly komplexní nabídku služeb v lokalitě. Pro tento účel byl navržen název „Slapské jezero“ a mohly by být vytvořené webové stránky např. *www.slapskejezero.com*. Tato doména je v současnosti volná⁸. Na stávajících stránkách *www.slapskejezero.cz* je prezentováno pouze Sdružení pro ochranu přírody a krajiny v oblasti Slapského jezera, které vzniklo jako protest proti těžbě zlata na Mokrsku. To je též důležitá iniciativa, která mimo jiné postihuje jednu z hrozeb analýzy SWOT, ale nepostihuje komplexní problematiku turismu a vodního turismu na Slapech a okolí.

Propracovaná strategie vodního turismu je vidět na Baťově kanálu, který se ročně těší velkému počtu návštěvníků. Pro srovnání je možné vidět webové stránky *http://www.batacanal.cz/* a *www.slapy.cz*. Při zpracování destination managementu musí spolupracovat starostové obcí s pomocí Agentury CzechTourism. Pro propagaci ucelené koncepce Slap, tak jako například region Brdy-Vltava, by se dal použít fond ERDF (Evropský fond regionálního rozvoje), kdy výše evropské dotace činila přes 600 000Kč. Pro období 2014-2020 jsou k dispozici Operační programy meziregionální spolupráce pod záštitou Ministerstva pro místní rozvoj.

⁸ 22/02/2014

5.3 Krátkodobé cíle

Jak vyplývá z průzkumu je v lokalitě málo použitelných sjezdů pro spouštění lodí na řeku. Proto byla obnova a revitalizace sjezdů zařazena do krátkodobých cílů pro zlepšení podmínek a pro rozvoj vodního turismu na Slapech a okolí. Revitalizace a obnova sjezdů je reálně dosažitelná v krátkém časovém úseku, cca do 1 roku. Strategie rozvoje obsahuje i odhad revitalizačních nákladů na modelový sjezd Zrůbek.

5.3.1 Vyhledání, průzkum a popis stávajících sjezdů

Na základě průzkumu trhu a následným pozorováním lokality byla zjištěna potřeba obnovení - revitalizace stávajících míst pro spouštění lodí na řeku. Dle výpisu z Katastru nemovitostí patří sjezd Zrůbek do majetku Ministerstva obrany a všechny ostatní níže uvedené sjezdy patří do majetku státního podniku Povodí Vltavy. Stávající místa byla v rámci práce vyhledána, prozkoumána a zhodnocena možnost jejich obnovy. Byly posouzeny náklady eventuální revitalizace. Pro vlastní revitalizaci byly vytipované tři místa, které mají z racionálního pohledu výrazně pozitivní efekt.

Byly prozkoumány tyto stávající sjezdy:

- 1) Sjezd Županovice
- 2) Sjezd Kamýk - hřiště
- 3) Sjezd Kamýk - u mostu
- 4) Sjezd Kamýk - přístav
- 5) Sjezd Kamýk - armádní
- 6) Sjezd Zrůbek

1. Sjezd Županovice, Říční km 120, 5. Levý břeh.

Popis: Sjezd se nachází přímo v centru obce. Na příjezdovou asfaltovou místní komunikaci navazuje rozlehlé veřejné parkoviště o rozměrech cca 30x20 m. To se plynule svažuje k řece a přechází do samotného bývalého sjezdu. Ten je tvořen silničními betonovými panely. Panely jsou však nadměrně zvlněné a popraskané, takže pojezd osobním automobilem je dnes prakticky nemožný. Sjezd za panely pokračuje písčitým břehem s velice mírným sklonem. Jde o letité nánosy písku a pro spouštění lodí s větším ponorem by byla nutná zemní práce technikou a prohrábka břehů.

Výhody: Centrum obce, dobrý příjezd, přilehlé parkoviště, restaurace, významné rekreační letovisko – potencionálně velká četnost využití, poloha zhruba ve středu Slapského jezera, navazující široká vodní plocha.

Nevýhody: Mírný sklon břehu, nutná hlubší prohrábka pro spouštění lodí s hlubším kýlem.

Obrázek č. 1: Sjezd Županovice



Zdroj: vlastní

2. Sjezd Kamýk – hřiště. Říční km 133,3. Levý břeh.

Popis: Sjezd se nachází též přímo v centru obce, příjezd je dobrý po asfaltové místní komunikaci. Sjezd je součástí dětského hřiště a dnes ho blokují dvě pevně osazené obecní odpočinkové lavičky. Hned u sjezdu je vhodné, dostatečně velké, parkoviště o rozměrech cca 50x25 m. První část sjezdu je i v použitelném stavu a to cca 0,5 – 1m pod běžné vzdušné hladiny. Pak ale sjezd náhle končí betonovým prahem a dále břeh prudce upadá a je zcela nesjízdný. Spouštění lodě bez úpravy prahu a následné úpravy sklonu břehu není možné.

Výhody: Dobrý příjezd, parkoviště, lokalita přímo v obci.

Nevýhody: Součást hřiště a odpočinkové zóny, kde by provoz při spouštění lodí pravděpodobně rušil. Zjevně velké zemní práce na úpravě spodní části sjezdu.

Obrázek č. 2: Sjezd Kamýk - hřiště



Zdroj: vlastní

3. Sjezd Kamýk – u mostu. Říční km 133,5. Levý břeh.

Popis: Sjezd je v centru obce, cca 200 m od sjezdu u hřiště. Je to bývalá dlážděná obecní náplavka v relativně dobrém stavu, dnes již však značně zarostlá trávou. Za deště a vlhka tedy hrozí nebezpečí smyku. Je to vhodné místo co se týče příjezdu po obecní asfaltové komunikaci, odstavného parkoviště a hlavně rozlehlosti, respektive šířky celé náplavky, která je o velikosti náplavky cca 20x20 m. Pod běžnou čarou vzduť hladiny vody však dláždění končí a povrch je již nezpevněný a velice nerovný. Vyčnívají zde uvolněné a naplavené kameny. Pro spouštění lodí dnes tak zcela nevhodný. Nepříjemnou vlastností je též významné kolísání hladiny řeky v důsledku náhlých výkyvů výkonu vodního díla Kamýk, které je cca 1 km nad tímto sjezdem. Malá hloubka pod běžnou hladinou vzduť je příčinou snadného nasednutí lodě na dno při ústupu hladiny. Z hlediska infrastruktury obce je však ideální místo, neboť v bezprostřední blízkosti sjezdu se nachází benzinová stanice, informační centrum obce a lokality a obchody k nákupu.

Výhody: Centrum obce s kompletní infrastrukturou, komfortní šířka a velikost náplavky a hlavně bezprostřední blízkost benzinové stanice.

Nevýhody: Rozsáhlé zemní práce na dně sjezdu, prohloubení koryta, odstranění balvanu, nadměrné kolísání hladiny.

Obrázek č. 3: Sjezd Kamýk – u mostu



Zdroj: vlastní

4. Sjezd Kamýk – přístav. Říční km 133,7. Pravý břeh.

Popis: Místo je též v centru obce, ale trochu stranou a na protějším břehu od benzinové stanice. Jde o ochranný přístav pro lodě, který má sjezd přímo zakoncipovaný ve funkci. Přístav a tedy i sjezd je dostatečně hluboký a eliminuje kolísání hladiny, které je v Kamýku výrazné. Kolísání zde nečiní problém na rozdíl od sjezdu Kamýk – u mostu. Samotný sjezd je však léta bez používání a bez údržby a je ve špatném technickém stavu. Je dlážděný velkými kameny, a ty jsou též již značně zarostlé trávou. Za vlhka tedy hrozí smyk kol při zavážení lodí. Asi 1 m pod čarou běžného vzduší hladiny je sjezd zakončen dřevěným prahem, za nímž je sjezd již významně pobořen a je tedy nepoužitelný. Rovněž na horní části sjezdu jsou letité nánosy zeminy zarostlé trávou, které vytvářejí téměř nesjízdný povrch a sklon sjezdu. To by bylo nutné zcela jistě upravit.

Výhody: Centrum obce cca 0,5 km, zde v dosahu benzinová stanice, informační centrum, obchody, kompletní infrastruktura obce, vhodné místo trochu stranou z centra, zřízené a vybudované přesně k tomuto účelu – ke spouštění a parkování lodí.

Nevýhody: Zprovoznění sjezdu si vyžádají rozsáhlejší zemní práce na horní i dolní části sjezdu.

Obrázek č. 4: Sjezd Kamýk - přístav



Zdroj: vlastní

5. Sjezd Kamýk – armádní. Říční km 133. Pravý břeh.

Popis: Sjezd se nachází stále ještě v obci Kamýk na pravém protějším břehu od benzinové stanice. Ke sjezdu vede obecní asfaltová komunikace a u sjezdu je dostatečná, převážně travnatá plocha, kterou lze použít jako odstavné parkoviště. Samotný sjezd je tvořen silničními betonovými panely v relativně dobrém stavu s jedním mírným zvlněním přímky sklonu. Samotný sklon sjezdu je však dosti příkrý a pro sjezd s osobním automobilem asi již nevhodný. Jde totiž o bývalý vojenský sjezd, respektive brod tankové a obrněné vojenské techniky, která mimo jiné měla v Kamýku dlouhá léta vojenskou základnu. Dnes je základna prázdná.

Výhody: Relativně dobrý použitelný stav, ale jen pro nákladní auta a traktory.

Nevýhody: Pro osobní automobily a běžné využívání nevhodný pro svůj větší sklon, zanoření sjezdu do úzkého koryta řeky, kde po spuštění lodě hrozí kolize s proplouvajícími loděmi a kde bývá též při vyšší hladině vody velký boční proud.

Obrázek č. 5: Sjezd Kamýk – armádní



Zdroj: vlastní

6. Sjezd Zrůbek. Říční km 127. Pravý břeh.

Popis: Sjezd je dobře přístupný po okresní asfaltové komunikaci. Je to klidné místo, cca 50m pod místní restaurací. Je zde dostatečné místo pro odstavení a případné parkování vozidel. Sjezd samotný je v příjemném mírném sklonu a povrch je přírodně písčítý a v dobrém stavu. Jedná se pravděpodobně, mimo sjezdu přímo na Slapské přehradě, o jediný, momentálně použitelný a provozuschopný veřejný sjezd na Slapském jezeře.

Výhody: V dobrém stavu, použitelný s minimem nákladů na vylepšení a obnovu.

Nevýhody: Menší odlehlost místa a možné nebezpečí krádeže či vloupání do odstavených automobilů.

Obrázek č. 6: Sjezd Zrůbek



Zdroj: vlastní

5.3.2 Vyhodnocení stavů sjezdů a návrh revitalizace

S ohledem na uvedené skutečnosti je zřejmé, že jediným místem, kde vodácká veřejnost může spustit loď do vody Slapského jezera (pokud není uvažován sjezd oficiálně provozovaný Povodím Vltavy na Slapské přehradě) je sjezd Zrůbek.

To je, jak vyplynulo z průzkumu trhu, nedostatečné. Po vyhodnocení výhod a nevýhod jednotlivých zkoumaných sjezdů, byly navrženy tři stávající sjezdy k revitalizaci:

1) Sjezd Županovice, 2) Sjezd Kamýk přístav, 3) Sjezd Zrůbek.

Odůvodnění revitalizace sjezdu Županovice:

U sjezdu Županovice (viz. Příloha č. 13: Sjezd Županovice) je výhodná zejména jeho poloha v uznávané a frekventované rekreační oblasti Slapského jezera. Županovice jsou vyhledávaným rekreačním letoviskem zhruba v centru Slapského jezera a lze tedy předpokládat dostatečně časté využití sjezdu. Dále je to infrastruktura obce, dobrý přístup a odhad relativně nízkých revitalizačních nákladů.

Odůvodnění revitalizace sjezdu Kamýk - přístav:

Je to jeho originální prvotní účel, tedy obnova sjezdu v jeho původním záměru – sjezd lodí v ochranném přístavu (viz. Příloha č. 14: Sjezd Kamýk – přístav). A také bezprostřední blízkost zázemí obce s kompletní infrastrukturou a zejména benzinovou stanicí.

Odůvodnění sjezdu Zrůbek:

Sjezd Zrůbek (viz. Příloha č. 15: Sjezd Zrůbek) je jediný současně použitelný sjezd na vhodném místě s minimálními revitalizačními náklady.

5.3.3 Odhad revitalizačních nákladů na modelový případ (sjezd Zrůbek)

Jednotlivé položky modelového rozpočtu revitalizace:

Zemní práce těžkou technikou (bagr – rýpadlo) - cca 800 Kč/hod

Přesun hmot (nákladní automobil – sklápěčka do 12 tun) - cca 400Kč/hod nebo 33 Kč/km

Kamenivo frakce 16-32mm - cca 400 Kč/t

Písek zásypový - cca 300 Kč/t

Silniční panel nový - cca 3000 Kč/ks

Silniční panel použitý - cca 2000 Kč/ks

Jeřábovací práce – jeřáb - cca 800 Kč/hod

Zemní práce – manuální přípomoce - cca 250 Kč/hod

Skládka odpadu - cca 100-150 Kč/t

Průzkum stanoviště a projektová příprava - cca 6 % z ceny dodávky

Ostatní režijní náklady - cca 3 % z ceny dodávky

Modelový případ – je uvažována rekultivace sjezdu do vody o rozměrech cca 6 x 40 m, tzn. položení dvou řad silničních betonových panelů na kamenitý podsyp s předchozím vybagrováním stávajícího podkladu a odvozem na rekultivační skládku.

Vyčíslení - základní technické údaje modelového případu:

Plocha sjezdu: $40 \times 6\text{m} = 240 \text{ m}^2$

Objem zemních prací: $240 \times 0,5 = 120 \text{ m}^3$

Objem přesouvaných hmot: 120×3 (kypřící koeficient) = 360 m^3

Nákladní automobil (objem korby): $5 \times 1 \times 2,5 = 12,5 \text{ m}^3$

Počet jízd: $360 / 12,5 = 30$ jízd

Uvažovaná vzdálenost odvozu: 30 jízd \times 50 km (na skládku) = 1500 km

Cena přesunu hmot: $1500 \times 33 = 49\ 500$ Kč

Skládkování: $360\text{m}^3 \times 120\text{Kč} \times 1,6 =$ cca **70 000 Kč**

Nakládka/vykládka (čekání NA): 30 jízd \times 1 hod = $30 \times 400\text{Kč} = 12\ 000$ Kč

Bagr – rýpadlo výkon (počet hodin): 5 dní \times 10 hod \times 800 Kč = **40 000 Kč**

Panely silniční: $240 \text{ m}^2 = 54$ ks panelů \times 2500 Kč = **135 000 Kč**

Doprava panelů: cca 20% z ceny panelů = **27 000 Kč**

Jeřábování: 5 dní \times 10 hod \times 800 Kč = **40 000 Kč**

Kamenivo: $120 \text{ m}^3 \times 284 \text{ Kč} \times 1,6$ (př. na m^3) = **54 500 Kč**

Stavební práce manuální: 14 dní x 2 os. x 10 hod x 250 Kč = **70 000 Kč**

Předběžný součet: **498 000 Kč**

TPV (tech. příprava výroby): 6 % z ceny zakázky, tj. cca **30 000 Kč**

Ostatní režijní náklady: 3 % z ceny zakázky, tj. **15 000 Kč**

Odborný odhad nákladů na revitalizaci modelového sjezdu je součtem příslušných položek z vyčíslení, tj. 543 000 Kč.

Z výše uvedeného odborného odhadu lze získat náklady na měrnou jednotku, které jsou 2 263 Kč na m^2 (zaokrouhleně 2 500 Kč/ m^2). S tímto odborným odhadem je možné přibližně stanovit i revitalizační náklady ostatních sjezdů, a to vynásobením jejich skutečné plochy a eventuálním koeficientem vyšší pracnosti.

Revitalizace sjezdů by mohla být financována státním podnikem Povodí Vltavy, která je majitelem těchto území, případně by se daly využít evropské fondy.

6. Závěr

Cílem této práce bylo navržení strategie rozvoje vodního turismu na Slapech a okolí. Práce se skládá ze dvou hlavních částí - literární rešerše a vlastního řešení.

V literární rešerši byly uvedeny základní informace o zpracovávané problematice a vymezeny základní pojmy jako vodní turismus, státní politika ČR v oblasti turismu, vodní doprava v rámci ČR, vodní doprava v rámci EU, poptávka a nabídka v turismu, segmentace trhu, konkurence a marketing destinací.

Vlastní řešení obsahuje analýzu poptávky, nabídky a konkurence, SWOT analýzu a návrh strategie rozvoje. Průzkum trhu byl proveden v zadané lokalitě, tedy na Slapském jezeře mezi lidmi využívající vodní turismus. Návrh rozvoje vodního turismu na Slapech a okolí vychází a navazuje na koncepci rozvoje vodní dopravy v České republice a Evropské unii. Česká republika je jediná země v EU, která nemá spolehlivé propojení řek na evropské vodní cesty a tedy přímý přístup k moři. Propojení tří moří, Severního, Baltského a Jaderského vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe a v návaznosti na to i splavnění řeky Vltavy až do Českých Budějovic, patří mezi strategické cíle rozvoje české plavby a je plně v souladu s plány rozvoje plavby v Evropské unii. Evropská komise přijala v roce 2011 komplexní strategii Doprava 2050 pro konkurenceschopný dopravní systém. Mezi hlavní cíle, jichž je třeba dosáhnout do roku 2050, je přesunout až 50 % přepravovaného výkonu, z dnes kamiony přetížené silniční dopravy, na železniční a zejména vodní dopravu. S rozvojem vodní dopravy se pak všeobecně masivně rozvíjí, jak potvrzují zkušenosti z vyspělých zemí, i plavba turistická. A jak je známo, turistika se stává čím dál tím více významným sektorem hospodářství a má tak přímý, pozitivní vliv na jeho rozvoj.

Vnitrozemská vodní doprava v ČR se též pomalu zlepšuje. V roce 2012 byla vybudována nová plavební komora Hluboká nad Vltavou a to včetně úprav přilehlé plavební dráhy Vltavy. Dokončením plavební komory na Hluboké se otevřela možnost plavby po 33 kilometrech vodní cesty z Českých Budějovic až do Hněvkovic. Ke splavnění celého horního toku Vltavy však ještě chybí dobudovat plavební stupeň mezi Týnem nad Vltavou a Hněvkovicemi. Pak bude možné proplout na přehradu Orlická a dále na Slapské jezero. Po dobudování moderních lodních zdvihadel na Slapech a Orlicku dojde ke komfortnímu splavnění Vltavy a Vltava se konečně stane uživatelsky využívanou i k turistické plavbě.

V Česku se v rámci turistické plavby podílel významně na rozvoji vodního turismu Bařův kanál. Zde se podařilo vytvořit zdařilý turistický koncept podporovaný jak z pozice centrálních úřadů, tak starosty dotčených měst a obcí. Masivní sjednocenou reklamní a mediální podporou se podařilo za pár let vytvořit Bařův kanál jako známou zavedenou turistickou značku. A počet návštěvníků z roku na rok roste. V tomto ohledu má Vltava v úseku nad Prahou a Slapské jezero značně nevyužitý potenciál. Významnou komparativní výhodou Slapského jezera je udržovaná krajina a bezprostřední blízkost Prahy. Velice dobře se rozvíjí vodní turismus i na spodním toku Vltavy pod Prahou a na navazujícím Labi. Praha je, co se týče vodního turismu, specifická oblast a je zaměřená primárně na pěší tuzemské a hlavně zahraniční turisty a na tzv. okružní prohlídkové plavby, převážně na velkokapacitních osobních lodích. Na toku Vltavy pod Prahou je potřeba zmínit, jako vzorový příklad turistického rozvoje, nedávno postavenou marinu v Nelahozevsi. Byla postavena podle vzoru marin z vyspělých zemí Evropy a též s přispěním evropských fondů. Nadále je majitelem úspěšně rozvíjena a svým příkladem přispívá k rozvoji vodního turismu na spodním toku Vltavy a na Labi. Na Labi je nutno zmínit novou podobnou marinu v Týnci nad Labem.

Na základě analýz poptávky, nabídky, konkurence a SWOT analýzy byla navržena strategie rozvoje vodního turismu na Slapech a okolí. Strategie obsahuje dlouhodobé, střednědobé a krátkodobé cíle.

Do dlouhodobých cílů bylo zahrnuto dobudování moderních lodních výtahů na Slapské a Orlické přehradě, které umožní splavnění Vltavy. Druhým důležitým dlouhodobým cílem je zlepšení a zlepšování čistoty vody. Znečištění vody Slapského jezera sinicemi je již patrné a každým rokem o něco horší. Do Slapského jezera přitékají vody z Orlické přehrady. Znečištění vody Orlického jezera je již téměř alarmující. Nad Orlickým zámekem, kolem hradu Zvíkov a po celém vzduší Otavy je znečištění tak veliké, že se řeka stává turisticky nepoužitelnou. Tomu je nutno na Slapském jezeře zabránit.

Střednědobé cíle obsahují úkoly na vytvoření konceptu Slapského jezera jako ucelené turistické lokality s komparativní výhodou blízkosti Prahy. K dosažení cílů by mělo výrazně nápomoci vytvoření turistické značky „SLAPSKÉ JEZERO“ a jeho ucelená, koncipovaná a cílená masivní propagace. Zvolený region by k propagaci mohl využít doménu *www.slapskejezero.com*, která je aktuálně k dispozici. Pro lepší propagaci regionu

je nutná větší spolupráce starostů dotčených obcí s pomocí Agentury CzechTourism a Ministerstvem pro místní rozvoj ČR. Odkrývá se zde i určitý prostor pro požádání o zdroje z evropských fondů. Turismus a místní rozvoj je dobře komunikovatelné téma a vodní turismus je v Evropě čím dál populárnější.

Těžištěm této diplomové práce je zpracování krátkodobých cílů rozvoje. Jak vyplynulo z analýz a průzkumu lokality, je zde málo použitelných sjezdů pro spouštění lodí do vody. To vodácké veřejnosti značně omezuje přístup k řece a znemožňuje pohodlné spouštění a vytahování lodí na hladinu jezera. Přitom sjezdy z minulých dob již existují. Jsou ale za dlouhou dobu již bez údržby zanedbané, pobožené, a tedy nepoužitelné. A přitom by stačilo relativně málo a situace by se významně zlepšila. Práce byla zaměřena na průzkum, nalezení a zdokumentování stávajících sjezdů. Po vyhodnocení jejich stavů byly provedeny návrhy na některé, ty nepříhodnější tři z nich, k obnově a revitalizaci. K orientaci v nákladech na případnou revitalizaci byly vyčísleny orientační náklady revitalizace na modelový případ. Z vyčíslení nákladů vyplynulo, že relativně málo nákladná revitalizace by tak poměrně napomohla rozvoji vodního turismu na Slapech a okolí.

7. Použitá literatura

AUGUSTA, P.; DAVID, P.; SOUKUP, V. a kol.: Krajem našich elektráren: The Landscape of our power plants. Praha: Soukup & David. 2003. 119 s.

BUDHALIS, D. Marketing the Competitive Destination of the Future. In Tourism management: Research Policies Practice, 1/2000

FRANKE, A. a kol.: *Statistiky cestovního ruchu*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2012. ISBN 978-80-7357-717-9

HOLEŠINSKÁ, A. Destinační management, aneb Jak řídit turistickou destinaci. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 90 s. ISBN 978-80-210-4500-2.

HORNER, S., SWARBROOKE, J.: Cestovní ruchu, ubytování a stravování, využití volného času. Aplikovaný marketing služeb. 2003 Grada Publishing. ISBN 80-247-0202-9

JURÁŠEK, P.: Vnitrozemská vodní doprava v České republice a možnosti jejího rozvoje. *Vodní cesty a plavba – Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodních cest v ČR, Evropě a na jiných kontinentech*. 2012, č. 2, s. 4, ISBN 1211-2232

KOLAŘÍK, T.: Významné postavení plavby ve světě. *Vodní cesty a plavba – Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodních cest v ČR, Evropě a na jiných kontinentech*. 2011, č. 2, s. 61, ISBN 1211-2232

KIRALOVÁ, A. Marketing destinace cestovního ruchu. 1.vyd. Praha: Ekopress, 2003. 173 s. ISBN 80-86119-56-4.

MALÁ, V.: Cestovní ruch (vybrané kapitoly). VŠE, Praha 1999. ISBN 80-7079443-7

MORRISON, A. M.: Marketing pohostinství a cestovního ruchu. Victoria Publihing, Praha 1995. ISBN 80-85605-90-2

NOVÁKOVÁ, S. a kol.: *Vodní turistika*. 2011. Brno. Masarykova univerzita. ISBN 978-80-210-5619-0

ORIEŠKA, J. Služby v cestovním ruchu. 1. vyd. Praha: Idea Servis, 2010. 405 s. ISBN 978-80-85970-68-5

PADILHA, A. ; C. M. HOFF; D. N.: Livelihood Diversification Strategy in Rural Properties: Water Resources Exploration in Rural Tourism Activity. *Management Journals*.

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

RYGLOVÁ, K., Burian, M., Vajčnerová, I.: Cestovní ruch – *podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 2011 Grada Publishing. s. 216. ISBN 978-80-247-4039-3

SKALICKÝ, J.: Koncepce rozvoje vodní dopravy v ČR. *Vodní cesty a plavba – Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodních cest v ČR, Evropě a na jiných kontinentech*. 2013, č. 3, s. 3-5, ISBN 1211-2232

VAVŘIČKA, M.: Boj o D-O-L pokračuje. *Vodní cesty a plavba – Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodních cest v ČR, Evropě a na jiných kontinentech*. 2012, č. 3, s. 50, ISBN 1211-2232

ZELENKA, J.: Marketing cestovního ruchu. Univerzita Jana Amose Komenského Praha 2010. Vydání I. ISBN 978-80-86723-95-2

ZELENKA, J. Marketing cestovního ruchu. 1. vyd. Hradec Králové: Gaudeamus, 2007, 212 s. ISBN 978-80-7041-070-7.

ZELENKA, J., PÁSKOVÁ, M. Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: MMR ČR, 2002. 448 s.

Elektronické zdroje

PADILHA, A.; C. M. HOFF; D. N.: Livelihood Diversification Strategy in Rural Properties: Water Resources Exploration in Rural Tourism Activity. *Management Journals*. [online] 2011, vol. 1, no. 3. [cit. 08/04/2014]. Dostupné z <http://www.managementjournals.org/ijems/3/IJEMS-11-1319.pdf>. ISSN: 2162-6359

VITÁKOVÁ M.: Využití kulturních a přírodních památek pro cestovní ruch. PVM Projekt, s. r. o. [online]. 2007 [cit. 08/05/2013] Dostupné na www stránkách: <http://www.mmr.cz/getmedia/473a8dbe-5c92-4eef-818e-0252a54c8200/GetFile2.pdf>

Internetové stránky

Asociace lodního průmyslu. [online] [cit. 15/05/2013]. Dostupné na www stránkách: <http://www.aplcz.cz>

Česko, země příběhů. [online] [cit. 24/06/2013]. Dostupné na www stránkách: <http://ceskozemepribehu.cz>

Doprava 2050. *Vodní cesty a plavba – Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodních cest v ČR, Evropě a na jiných kontinentech*. 2011, č. 3, s. 28, ISBN 1211-2232 [online] [cit. 15/02/2014]. Dostupné na www stránkách: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/18->

Dopravní statistika. [online] [cit. 14/09/2014]. Dostupné na www stránkách:
<https://sydos.cz/>

Dunaj-Odra-Labe. *Víceúčelový vodní koridor přinášející kvalitnější život pro ČR i celou střední Evropu* [online] [cit. 10/05/2014]. Vodní cesty a plavba – *Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodních cest v ČR, Evropě a na jiných kontinentech*. 2010, č. 1, s. 2, ISBN 1211-2232 Dostupné na www stránkách:
<http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/25->

Plavební úřad - Evidence plavidel ČR. [online] [cit. 15/05/2013]. Dostupné na www stránkách: <http://plavebniurad.cz/doklady-plavidel/?aktuality=doklady-plavidel>

MMR – Koncepce státní politiky cestovního ruchu. [online] [cit. 15/02/2014]. Dostupné na www stránkách: <http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Cestovni-ruch/Koncepce-Strategie/Koncepce-statni-politiky-cestovniho-ruchu-v-CR-%281%29>

Oficiální časopis Akademie věd ČR – Revitalizace Orlické přehrad. [online] [cit. 22/02/2014]. Dostupné na www stránkách:
<http://abicko.avcr.cz/2011/03/05/revitalizace.html>

Potenciál splavnění Vltavské vodní kaskády pro oživení turistického ruchu a atraktivitu území. [online] [cit. 15/05/2014]. Dostupné na www stránkách: <http://www.af-cityplan.cz/potencial-splavneni-vltavske-vodni-kaskady-pro-oziveni-turistickeho-ruchu-a-atraktivitu-uzemi-identifikace-naroku-a-prinosu-1404042517.html>

Povodí Vltavy. [online] [cit. 16/05/2013]. Dostupné na www stránkách: <http://www.pvl.cz>

Program EDEN. [online] [cit. 16/09/2014]. Dostupné na www stránkách: <http://www.eden-czechtourism.cz/>

Průplav Dunaj-Odra-Labe. [online] [cit. 10/05/2014]. Vodní cesty a plavba – *Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodních cest v ČR, Evropě a na jiných kontinentech*. 2009, č. 3, s. 70, ISBN 1211-2232 Dostupné na www stránkách:
<http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/25->

Revitalizace Orlické přehrad. [online] [cit. 22/02/2014]. Dostupné na www stránkách:
<http://www.frov.jcu.cz/en/aktuality-2011/konference-revitalizace-orlicke-prehrady-v-pisku-ve-dnech-4-a-5-10-2011>

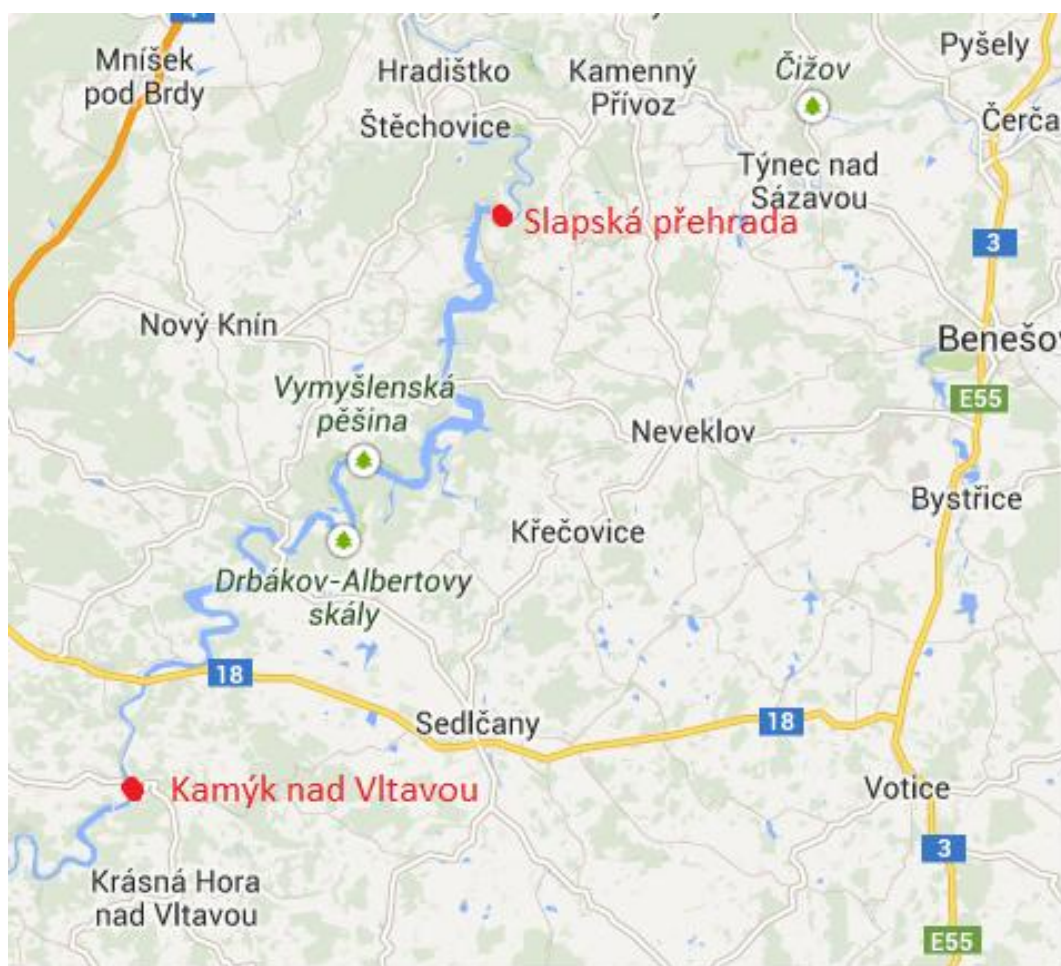
RVCCR - Ředitelství vodních cest ČR. [online] [cit. 12/02/2013]. Dostupné na www stránkách:
<http://www.rvccr.cz/o-nas>

Státní plavební správa. [online] [cit. 11/03/2013]. Dostupné na www stránkách:
<http://www.sps.cz>

Strategie Evropské unie – Doprava 2050. [online] [cit. 15/02/2014]. Dostupné na www stránkách:
http://www.csas.cz/static_internet/cs/Evropska_unie/Specialni_analyzy/Specialni_analyzy/Prilohy/euspa_doprava_2050.pdf

8. Přílohy

Příloha č. 1: Vymezení regionu Slap a okolí



Zdroj: google maps

Příloha č. 2: Usnesení parlamentu ČR č. 948/2011

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2011

6. volební období

948
USNESENÍ
Poslanecké sněmovny
z 32. schůze 15. prosince 2011

k Labské vodní cestě

Poslanecká sněmovna

I. pokládá rozvoj vodních cest v České republice za strategickou příležitost z hlediska národohospodářského i regionálního rozvoje České republiky;

II. žádá vládu o předložení souhrnné informace o stavu realizace plavebních stupňů na Labi (Děčín – Přelouč), a to do 30. 6. 2012.

Miroslava Němcová v.r.
předsedkyně Poslanecké sněmovny

Jiří Dolejš v.r.
ověřovatel Poslanecké sněmovny

Zdroj: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/25->

Příloha č. 3: Usnesení vlády ČR č.155/2012

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 14. března 2012 č. 155

ke Zprávě o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice
a možnostech jejího rozvoje

Vláda

I. bere na vědomí Zprávu o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje, uvedenou v části III materiálu č.j. 188/12;

II. souhlasí s rozvojem vnitrozemské vodní dopravy v České republice;

III. ukládá

1. ministru dopravy

a) vytvářet trvale podmínky pro možnost aplikování podpory vodní dopravy v rámci programu NAIADES (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe),

b) pokračovat v přípravě Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II a činit kroky vedoucí k realizaci těchto staveb a o této spolupráci informovat vládu vždy ke dni 31. prosince každého kalendářního roku,

c) předložit vládě do 31. prosince 2014 návrh modelu financování staveb i s využitím mimorozpočtových zdrojů,

d) poskytnout finanční podporu provozu motorového remorkéru Beskydy v rámci rozpočtové kapitoly Ministerstva dopravy, a to do doby vypsání veřejné soutěže na zajištění dopravních potřeb státu ve veřejném zájmu vodní dopravou,

2. ministru dopravy zpracovat ve spolupráci s ministry životního prostředí, zemědělství a pro místní rozvoj komplexní dopravní a environmentální analýzu dopravního (vodního) koridoru Dunaj - Odra - Labe a jeho přínosů a dopadů na zájmy České republiky v členění na jednotlivé větve i jako celek a zajistit komplexní projednání záměru a jeho možných dopadů s představiteli sousedních států a s Evropskou komisí a informovat o tomto projednání vládu do 31. prosince 2013.

Provedou:

ministři dopravy,
životního prostředí,
pro místní rozvoj,
zemědělství

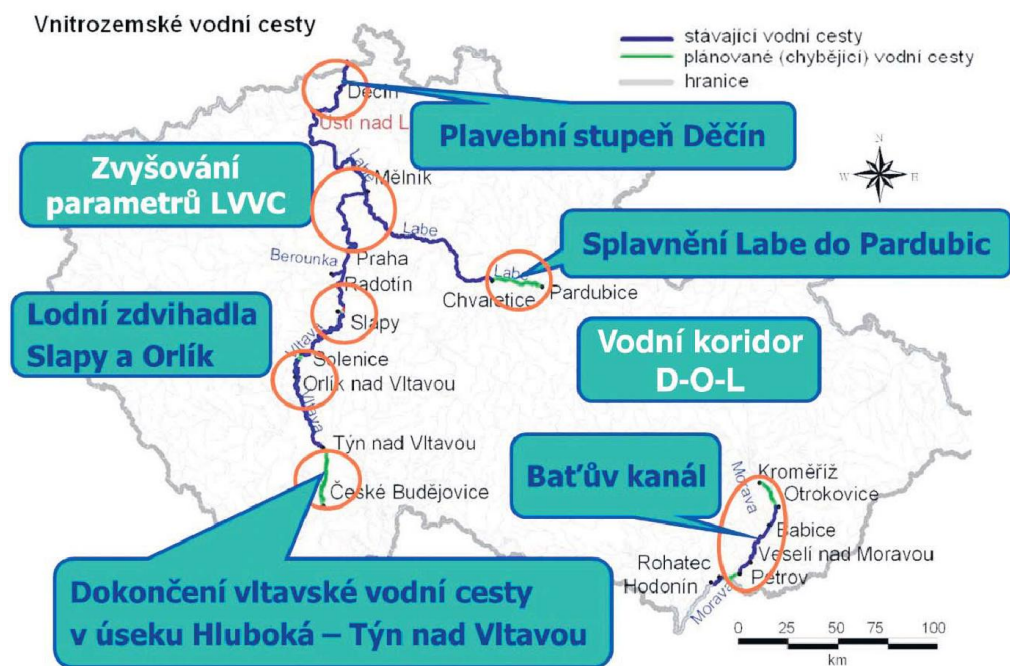
Na vědomí:

hejtmani
Ústeckého kraje,
Středočeského kraje,
Pardubického kraje,
Královéhradeckého kraje,
Olomouckého kraje,
Moravskoslezského kraje,
Jihomoravského kraje,
Zlínského kraje

Předseda vlády
RNDr. Petr Nečas, v. r.

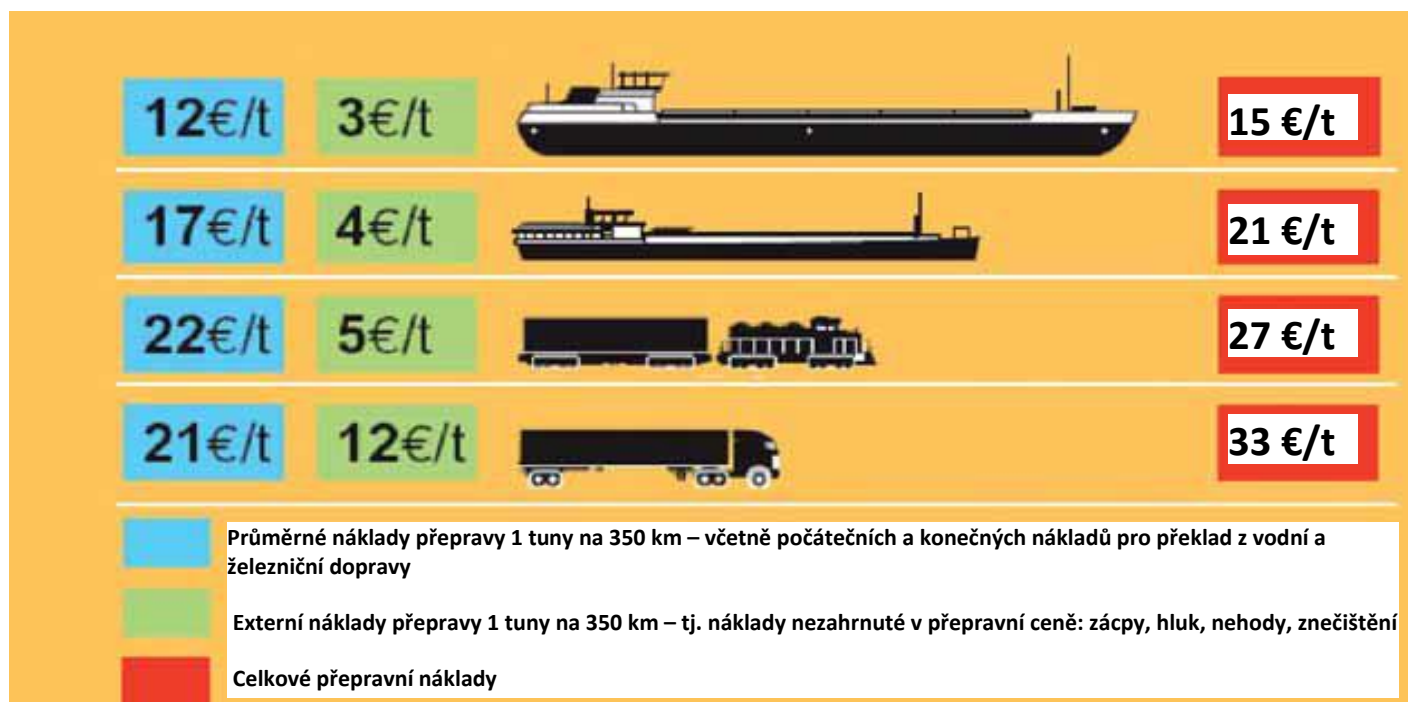
Zdroj: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/25->

Příloha č. 4: Strategie 2020: Rozvoj vodních cest ČR



Zdroj: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/25->

Příloha č. 5: Srovnání přepravních cen silnice, železnice a vodní doprava



Zdroj: Voies Navigables de France (<http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/18->)

Příloha č. 6: Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe



Zdroj: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/25->

Příloha č. 7.: Dotazník pro respondenty

Dotazník

Filtrační otázka (určování respondentů): Využíváte loď k rekreaci na řece Vltavě?

Pokud respondent odpoví „ANO“, v dotazování se dále pokračuje:

1) Jak často jezdíte na lodi na Slapské jezero?

- poprvé
- již jsem byl/a několikrát v životě, nepravidelně
- 1 - 2x ročně
- častěji než 2x ročně

2) Kolik dní trávíte nejčastěji na své dovolené na Slapech?

- 1 den
- 2 dny
- Prodloužený víkend
- Týden
- 2 týdny
- Déle než 2 týdny

3) Kolik platíte za stravování na Slapech za 1 den?

- Do 200 Kč
- 201-400 Kč
- 401-600 Kč
- 601-800 Kč
- Více než 800 Kč

4) Jak se nejčastěji stravujete na své dovolené na Slapech?

- restaurace
- bufety, rychlé občerstvení
- vařím/e si

5) Jak jste celkově spokojen s nabídkou služeb stravovacích zařízení na Slapech?

hodnocení známkou 1-5 (1=velmi spokojen, 2=spokojen, 3=průměrně spokojen, 4=spíše nespokojen, 5=velice nespokojen)

6) Kde nejčastěji přespáváte?

- loď
- stan v kempu
- stan mimo kemp
- chata
- penzion
- hotel
- jiné (prosím uveďte).....

7) Využíváte služeb marín? (zázemí, kotvení, el. přípojky, pitná voda atd.)

- ano
- ne

8) Využíváte nebo už jste někdy využil/a služeb půjčoven lodí?

- ano
- ne

9) Jak jste spokojen/a s provozem vodních přehrad v okolí Slapského jezera?

hodnocení známkou 1-5 (1=velmi spokojen, 2=spokojen, 3=průměrně spokojen, 4=spíše nespokojen, 5=velice nespokojen, nemohu posoudit)

10) Které volnočasové aktivity v dané lokalitě jste již navštívil/a a nebo se chystáte? (možno uvést více odpovědí)

- hrady/zámky
- muzea/kostely
- rozhledny, vodní přehradu
- Tep faktor, lanové centrum
- wellness služby, bazén
- jiné (prosím uveďte).....

11) Kterou destinaci považujete za konkurenční lokalitu Slapského jezera? (prosím uveďte, možno i více odpovědí)

.....

12) Chtěli byste něco zlepšit v této lokalitě? (volná odpověď)

.....

13) Určení pohlaví:

- Muž
- žena

14) Jaký je Váš věk?

- Do 20 let
- 21-30 let
- 31-40 let
- 41-50 let
- 51-60 let
- Nad 60 let

15) Z jakého pocházíte kraje?

- Praha
 - Středočeský
 - jiný (prosím uveďte)
-

16) Kolik lidí je ve Vaší domácnosti?

17) Kolik z toho dětí do 18 let?

18) Jaký je přibližný čistý měsíční příjem celé Vaší domácnosti?

- do 30 000 Kč
- 30 001 – 40 000 Kč
- 40 001 – 50 000 Kč
- nad 50 000 Kč

Děkuji za rozhovor!

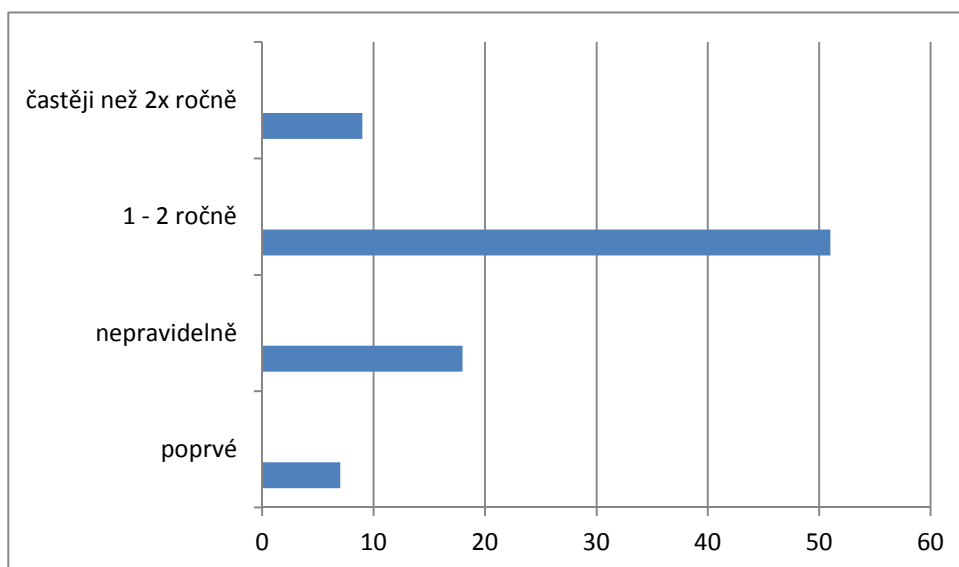
Zdroj: vlastní

Příloha č. 8: Výsledky průzkumu

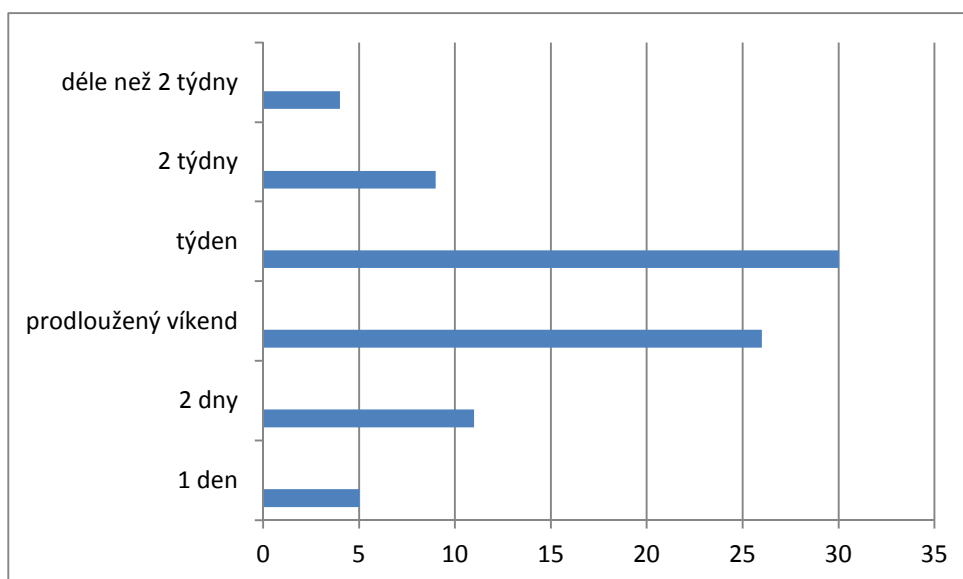
Výsledky průzkumu

(Grafy jsou uvedené v počtu respondentů z celkového počtu 85 dotázaných, pokud není uvedeno jinak)

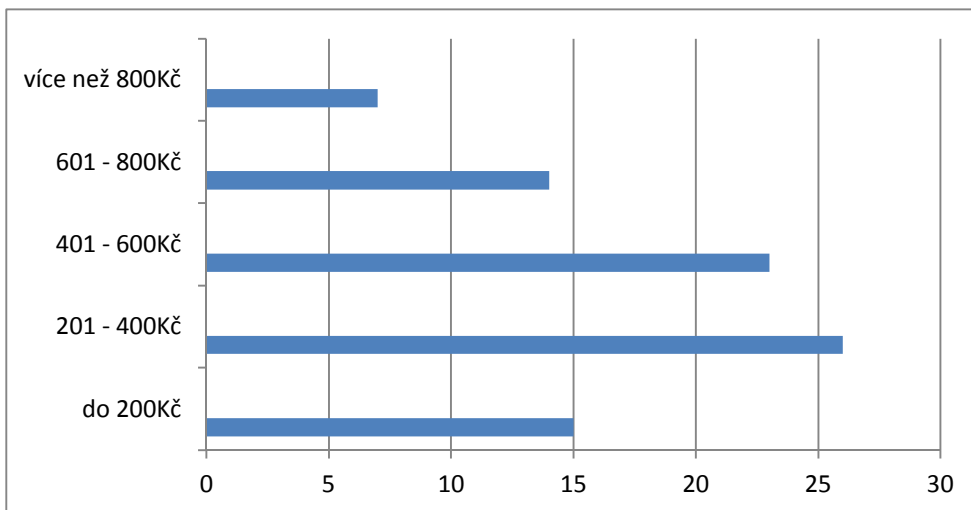
1) Jak často jezdíte na lodi na Slapské jezero?



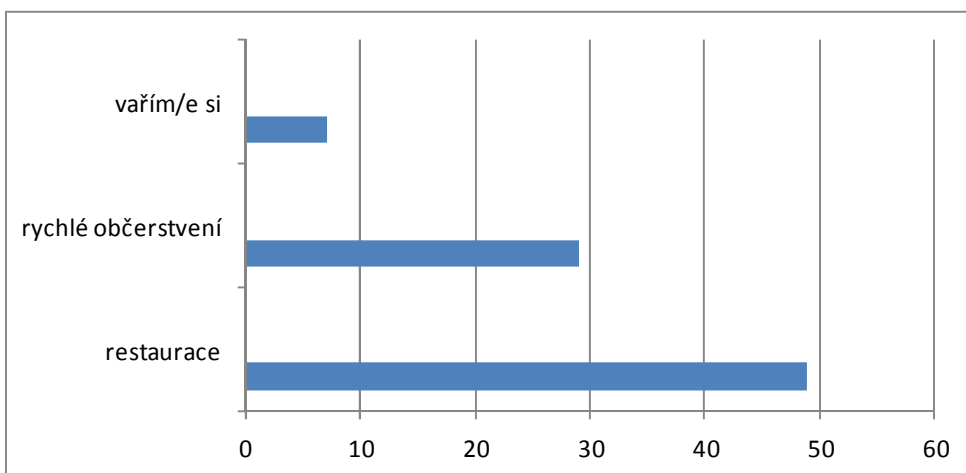
2) Kolik dní trávíte nejčastěji na své dovolené na Slapech?



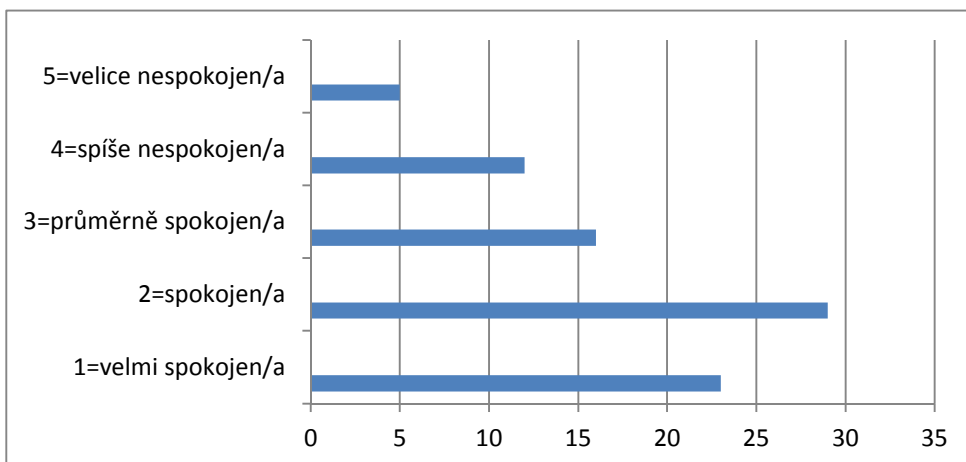
3) Kolik platíte za stravování na Slapech za 1 den?



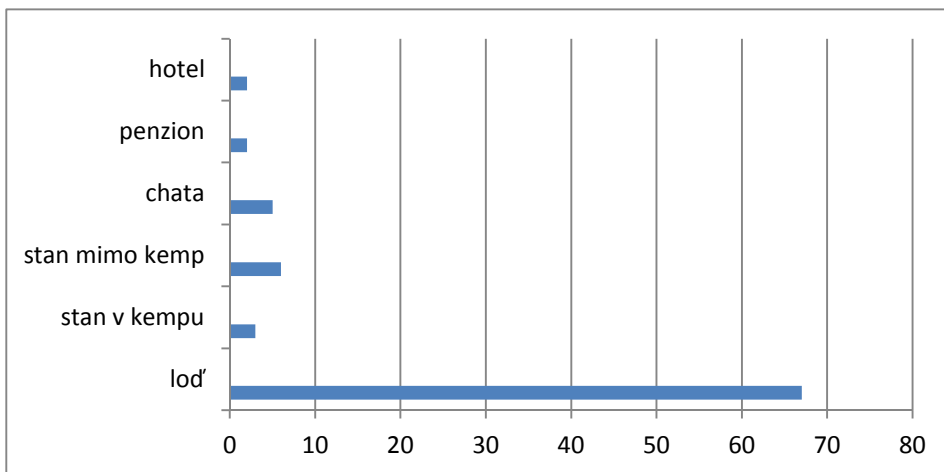
4) Jak se nejčastěji stravujete na své dovolené na Slapech?



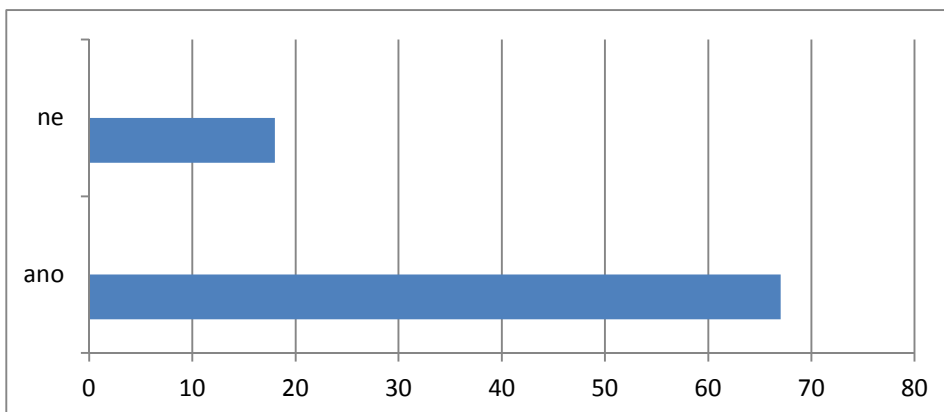
5) Jak jste celkově spokojen s nabídkou služeb stravovacích zařízení na Slapech?



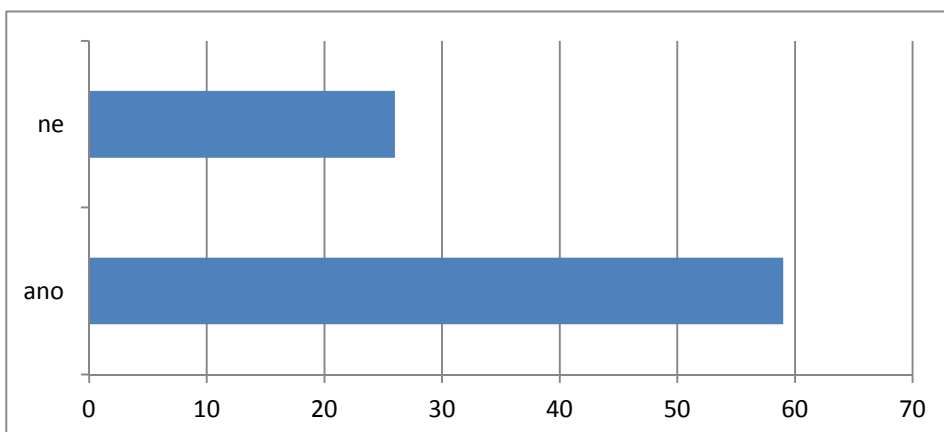
6) Kde nejčastěji přespáváte?



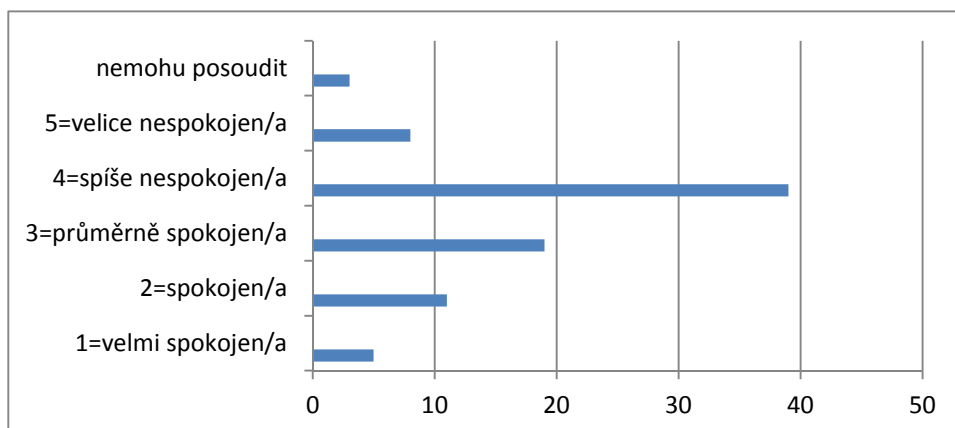
7) Využíváte služeb marín? (zázemí, kotvení, el. přípojky, pitná voda atd.)



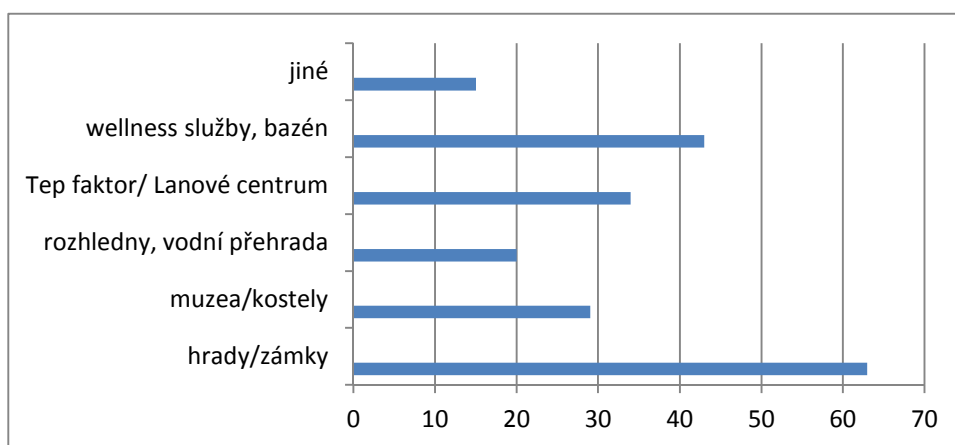
8) Využíváte nebo už jste někdy využil/a služeb půjčoven lodí?



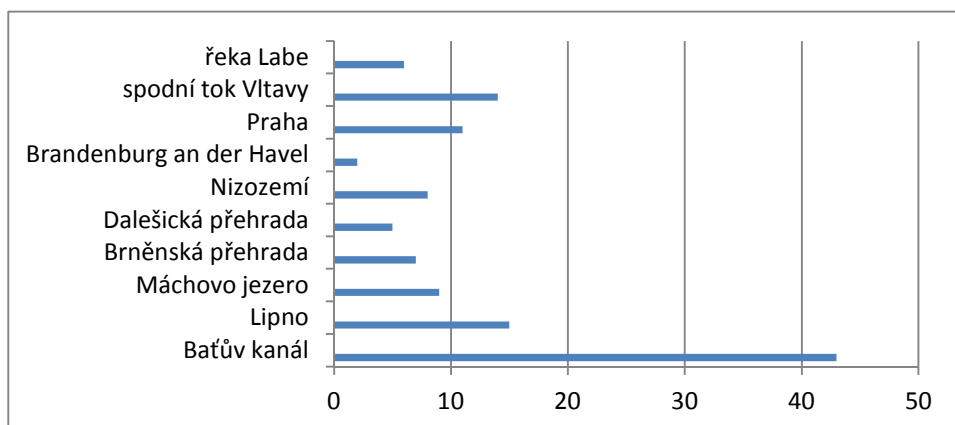
9) Jak jste spokojen/a s provozem Slapské vodní přehrady?



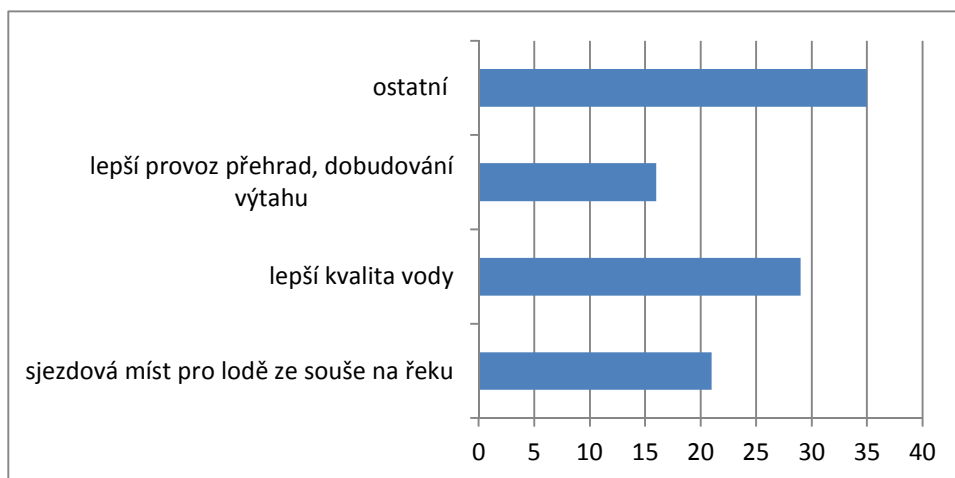
10) Které volnočasové atrakce v dané lokalitě jste již navštívil/a a nebo se chystáte? (z celkového počtu 204 odpovědí)



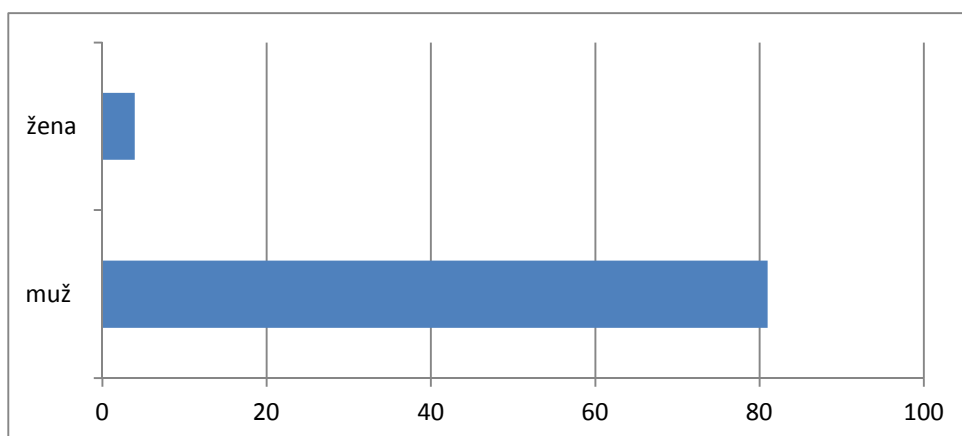
11) Kterou destinaci považujete za konkurenční lokalitu Slapského jezera? (z celkového počtu 120 odpovědí)



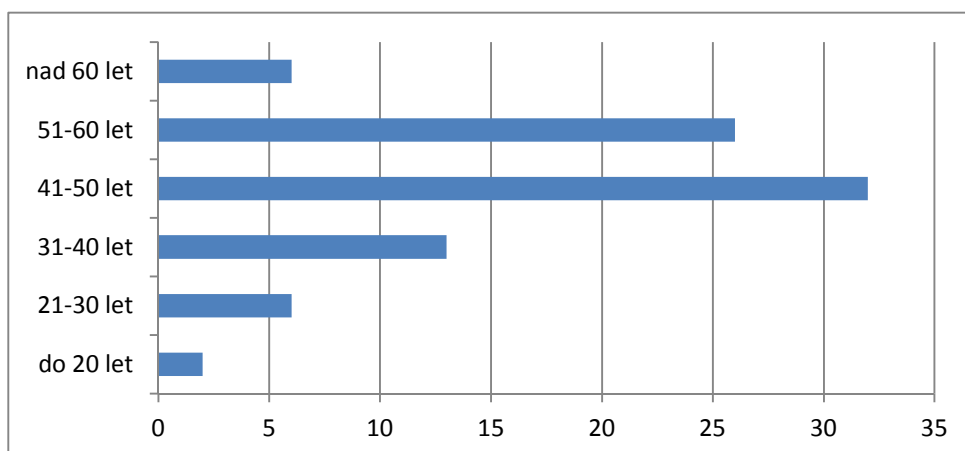
12) Chtěli byste něco zlepšit v této lokalitě? (z celkového počtu 101 odpovědí)



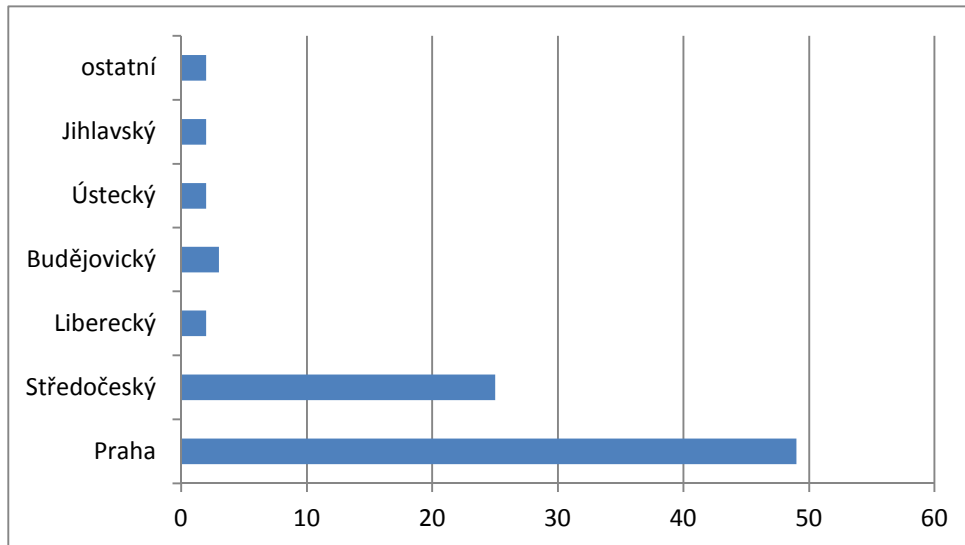
13) Určení pohlaví:



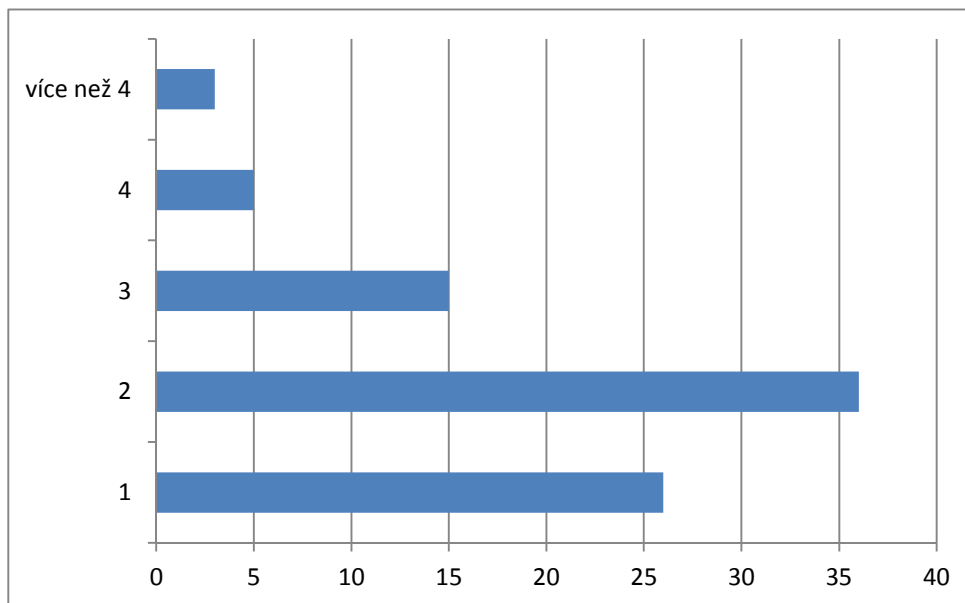
14) Jaký je Váš věk?



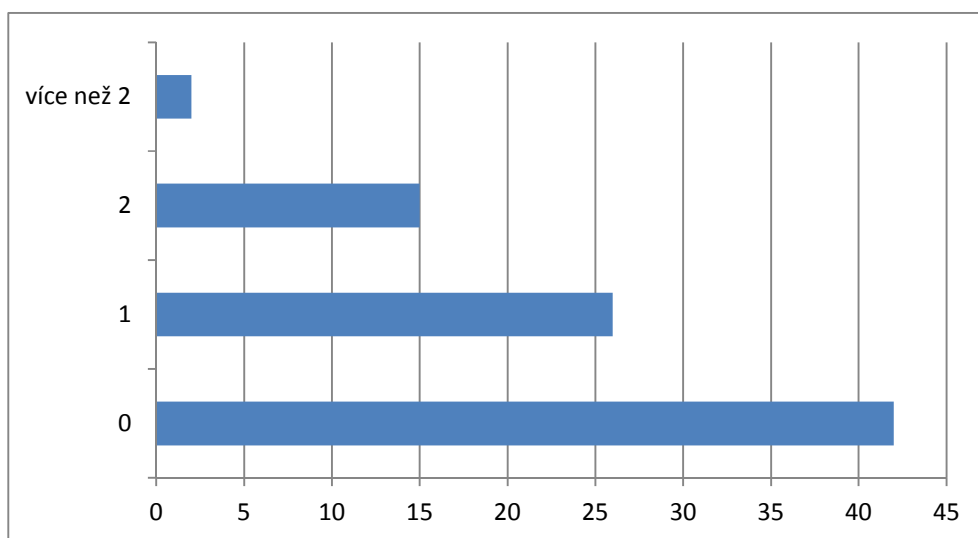
15) Z jakého pocházíte kraje?



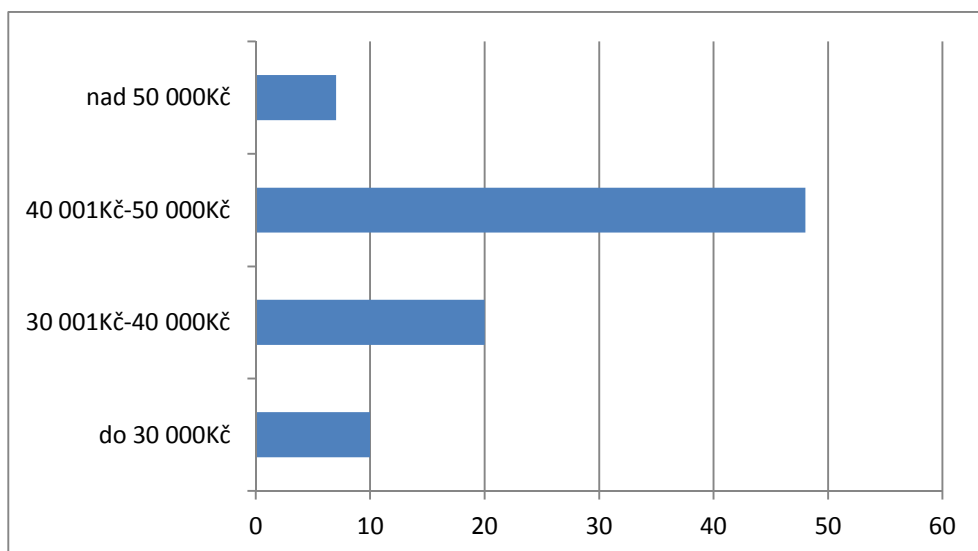
16) Kolik lidí je ve Vaší domácnosti?



17) Kolik z toho dětí do 18 let?



18) Jaký je přibližný čistý měsíční příjem celé Vaší domácnosti?



Zdroj: vlastní průzkum

Příloha č. 9: Popis stravovacích a ubytovacích zařízení na Slapech

Autokemp Nová Rabyň: Autokemp se podle názvu nachází na Nové Rabyni. Nabízí ubytování v bungalovu s vlastním sociálním zázemím a také prostor pro stany. Dále jsou k dispozici motorové gondoly, šlapadla, pro malé děti je zde kolotoč a prolejšačky. Též jsou k dispozici ping-pongové stoly, plážový volejbal, prostor na petangue atd. V blízkosti je penzion Janata a penzion Žižka Slapy a několik stravovacích zařízení, např. pivnice U Oldy a Music Bar Egypt.

Autokemp Skalice: Autokemp Skalice nabízí ubytování v apartmánech, garsoniérách, chatkách a dále nabízí plochu pro stany. Autokemp disponuje velkým plovoucím pontonem, kde je bar a také marína s možností zapůjčení plavidel (Slapy Marine).

Autokemp Žďán: Nabízí ubytování ve čtyřlůžkových chatách nebo 1x chata pro 6 osob s kompletním vybavením (kuchyň, sprchy s teplou vodou). Dále nabízí plochu pro stany a karavany se společnou kuchyňkou. U kempu je také půjčovna lodí, surfů, minigolf a také penzion Sedma.

Camp Roviště: Kemp nabízí 12 chat se dvěma samostatnými ložnicemi 3 + 2 lůžka; 3 čtyřlůžkové chaty s poschodovými postelemi. Všechny pokoje jsou bez příslušenství, vybavené vařičem a nádobím. Dále je k dispozici rozsáhlá plocha pro stany a karavany. Pro karavany jsou zajištěny elektrické přípojky. V areálu je restaurace, hřiště na volejbal a půjčovna sportovního vybavení. Naproti kempu je penzion Paták.

Garni Hotel Petra: Hotel se nachází na poloostrově Žďán a nabízí 11 dvoulůžkových pokojů. U hotelu je minigolf a mají k dispozici menší tělocvičnu. Hotel pořádá letní kurzy, např. Prázdninová škola tance, Stress lifting kurz.

Hotel Atlantida: Nabízí pokoje dvou, tří, čtyř, pěti a šesti lůžkové. Má k dispozici marinu, jedinou benzinu na Slapech, tenisový kurt, in-line dráhu, hřiště, minigolf, půjčovnu lodí a šlapadel. Zajišťují výlety na míru, nabízí restauraci s letní terasou, školicí sál pro 100 lidí.

Hotel Fousek: Hotel se nachází na Žďáni a nabízí 32 dvoulůžkových a 3 trojlůžkové pokoje s vlastní koupelnou a bohatou snídaní v ceně ubytování. Restaurace je vybavena dataprojektem a vhodná také pro konference. K dispozici je i noční bar.

Hotel Hladina: Nabízí dvoulůžkové pokoje nebo rodinné apartmány. Všechny pokoje mají sociální zařízení, apartmány mají vanu. K dispozici 2 klimatizované přednáškové místnosti s možností variabilní stolové úpravy. Zabezpečí potřebnou techniku. K dispozici je restaurace, tělocvična, finská sauna, biliard, stolní tenis, šipky, stolní fotbálek. Nabízí půjčovnu lodiček a skvělé podmínky pro vodní sporty – windsurfing, vodní lyžování, projížďky motorovým člunem nebo na plachetnici.

Hotel Hrazany: Wellness a relax hotel nabízí 13 pokojů, 6 apartmánů a 6 bungalovů. V areálu je restaurace s terasou. Nabízí nově otevřený wellness club s whirlpool, saunou, soláriem, bazénem a také poskytují masáže.

Hotel Laguna: Hotel se nachází v Nebřichově a nabízí 26 pokojů. Uvnitř je restaurace se zastřešenou terasou a krbem. Má k dispozici konferenční místnost. U hotelu je marína Yacht Bar s půjčovnou motorových člunů, lodiček a šlapadel. Je zde připravené přístaviště pro jachty.

Hotel Měřín: Ubytovací kapacita hotelu je 192 lůžek. K dispozici je koupelna se sprchovým koutem, WC, LCD televizor, chladnička, trezor, předokenní rolety a telefon. Hotel provedl rekonstrukci v roce 2010. Nabízí dvoulůžkové a třílůžkové pokoje s balkóny, dále pak apartmány a chatky. V hotelu je k dispozici hotelová restaurace, kavárna, Country saloon, restaurace Mořská panna. Nabízí prostory pro pořádání firemních večírků, školení, konferencí nebo společenských akcí - společenský sál pro 180 osob, kinosál pro 110 osob, salonky, učebny a gril až pro 2ks selat. Hotel nabízí také wellness služby.

Chatky Virgo Group: Ubytování ve čtyřlůžkových chatkách s verandou vzdálených 100 metrů od písčité pláže na Nové Živohošti. Chatky mají zařízený kuchyňský kout s el. vařičem, el. konvicí a lednicí. WC a sprchy s teplou vodou jsou společné vzdálené 40 metrů. V místě je 10 restaurací, bary, grill, diskotéka, stánky, pout'ové atrakce. Možnost využít půjčovny sportovních potřeb a vodních plavidel.

Chatové a rekreační zařízení Sejce: Chaty u Toma nabízí chatky k pronájmu, občerstvení na místě a možnost stravování 600m od zařízení v Častoboři. U vody je vlastní molo s pramicemi.

Juniorcamp Tobogán: Nabízí ubytování v jednoduše zařízených pokojích. Pokoje jsou dvou, tří nebo čtyřlůžkové. Pokoje nejsou vybaveny na vaření. V areálu je restaurace a také diskotéka. WC a sprchy v centrálních budovách a teplá voda je omezena. Možnost zapůjčení plavidel, windsurfing, hraní tenisu a minigolf. Jako jediný kemp na Slapech nabízí tobogán (zpoplatněný)

Kemp Cholín: Nabízí místo pro stany a karavany a starší okálové dvojchaty, vybaveny společnou sprchou, WC a velkým balkonem s posezením. S tekoucí teplou vodou, kuchňským koutkem s vaříčem, varnou konvicí a ledničkou. Blízko kempu je restaurace.

Kemp Komár: Nalézá se cca 250m u Slapské přehradě. Nabízí chatky s kuchyňkou a bez kuchyňky, možnost stání s vlastním karavanem.

Letní tábor Častoboř: Pořádá dětské tábory a nabízí ubytování v chatkách a ve stanech. K dispozici je jídelna, klubovna a hřiště.

Letní tábořiště Nebřich: Tábořiště se nachází poblíž Živohošťského mostu. Nabízí klidné prostředí, většina míst je zastíněna částečně stromy. Dále pronajímají karavany. Tábořiště je vybaveno novou umývárnou s teplou vodou a sprchami. K dispozici je i kiosek s občerstvením, stůl pro stolní tenis a dětské hřiště (šplhací věž se skluzavkou, šikmou sítí a lezeckou stěnou). Od roku 2012 je zde v provozu nová půjčovna šlapadel a motorových člunů, a dále půjčovna obytných lodí.

Osada Ahoj: Osada se nachází na Obozu, k dispozici nabízí chatky, restauraci a rychlé občerstvení. Vhodné pro rodiny s dětmi.

Penzion Kamejk: Penzion se nachází nad obcí Kamýk nad Vltavou a nabízí 7 pokojů. Mají vlastní restauraci a bazén v areálu.

Penzion Vltavanka: Leží v Županovicích a nabízí celkem 10 pokojů. Nabízí stravovací služby, prostory pro firemní školení, sportovní soustředění, školní srazy apod. Součástí penzionu je konferenční místnost o kapacitě 30 osob. K dispozici je dataprojektor, TV, ozvučení, mikrofon a bezdrátové připojení k internetu.

Rekreační středisko Častoboř: Zaměřují se především na svatební hostiny a veškeré s tím spojené služby (rauty, výzdoba atd.)

Rekreační středisko Slapy U Candáta: Nabízí ubytování ve čtyřlůžkových chatách či karavanech. K dispozici je jídelna s kapacitou 80 míst.

Rekreační středisko Stará Živohošť: Součástí rekreačního střediska jsou sportovní a společenské komplexy, restaurace se zahrádkou, velký bazén se slanou vodou, vlastním molem. Nabízí bowling, squash, kriket, volejbal, wallyball, nohejbal, stolní fotbálek, tělocvičnu a posilovnu. Ubytování v hotelových střediscích. 2-3 lůžkové pokoje se sociálním zařízením, televizí, chladničkou a bezbariérovým přístupem. Dále nabízí ubytování v chatkách. Poskytuje také prostory pro firemní školení, adaptační kurzy středních škol, svatby atd. Komplex je vybaven bowlingovými dráhami s UV osvětlením, squashovými kurty, posilovnou, tělocvičnou, bazénem se slanou vodou, školicími místnostmi, jídelnou, tanečním sálem, půjčovnou kol, lodí. Jednou týdně pořádají diskotéku a večer se živou hudbou. Novinkou je hlídání dětí v rukou profesionálních chův. Hlídání dětí je zahrnuto v ceně pobytu.

Rekreační středisko Vltava: Středisko leží u Čímu a v areálu se nachází pension Vltava s restaurací a pět dvojchatek.

Restaurace Ztracený Mlýn: Leží u obce Slapy naproti Autokempu Nová Rabyně a otevřeno má od přelomu března-dubna do konce roku.

Resort Beach Nová Živohošť: Nabízí tři až pět lůžkový bungalov s vlastní koupelnou, wc a verandou se zahradním nábytkem. Apartmán až pro 6 osob s vlastní koupelnou a wc, vybavenou kuchyňkou a verandou. Dva z apartmánů jsou přizpůsobeny pro tělesně postižené. Pořádá teambuildingové aktivity, nabízí prostory pro školení, kongresy, akce pro zákazníky, rauty či teambuildingy a jiné firemní akce. K dispozici je restaurace a Coctail Show Bar.

Veřejné tábořiště Nová Živohošť: V areálu jsou k dispozici chatky, místa pro stany a karavany, 3 stánky s občerstvením a půjčovna lodí.

Zvírotice rekreační centrum: Nabízí prostory pro firemní školení, školní výlety, školy v přírodě, rodinné rekreace s dětmi, dětské tábory, svatby, rodinné oslavy. Ubytovací kapacita je celkem 36 lůžek. Sociální zařízení je společné. Restaurace k dispozici.

Příloha č. 10: Popis půjčoven lodí a marín v rámci vodního turismu na Slapech

Marina Orlík: Marina Orlík se nachází v blízkosti Slapské přehrady a proto je zahrnuta do analýzy nabídky dané lokality. Nabízí plachetnice i motorové lodě a možnost kotvení. Přístav je projektován jako molo v délce 80 metrů. Najde zde kotviště 30 lodí. Část přístavu je připravena pro lodě hostů. Mezi nabízené služby patří pevné a stabilní molo pro kotvení lodí (v noci osvětlené), rozvod 220 V pro každou loď, rozvod pitné vody, možnost připojení WIFI, parkování aut pro majitele kotvicích lodí (parkoviště hlídáno prům. kamerou), sociální zařízení (WC, sprchy), použití bazénu v areálu rekreačního střediska. Další služby v rámci servisní zóny jsou: donáška PHM, jeřábování (loďa max. váha 5T), drobný servis, mytí lodí, vyprázdnění fekál. tanku, zimní uskladnění lodí + servis.

Marina u Hotelu Atlantida: Marina nabízí celosezónní kotvení, 2 měsíční, měsíční nebo za jednu noc. Při kotvení lodí poskytuje slevy na ubytování v hotelu. Každý víkend nabízí grilování pro marinu. Při využití restaurace je kotvení zdarma.

Marina U Kozla: Marina U Kozla se nacházela na Nové Živohošti, nabízela mola s kotvením pro lodě a občerstvení přímo u vody. Aktuálně ji vlastní River Marina a hodlá zde vybudovat marinu se všemi standardy, které k takové marině patří. Marina má být napříště vizuálně příjemná, pro kotvicí přitažlivě funkční a pro hostující návštěvníky restaurace pohodová. Kompletní rekonstrukce elektroinstalace vyústí v nové přípojky 220V, v plánu je letos rekonstrukce toalet a příští rok vybudování sprch. Také vaření se bude zlepšovat, kromě grilování a hotových jídel nabídne restaurace polévky a lehké saláty pro rodinné posádky lodí. A speciální kávu, kterou nebudou nabízet nikde jinde na Slapech.

Modrá loděnice Yachtclub: Modrá loděnice sídlí na Ždání a nabízí pouze sezónní kotvení a pronájem pokojů v areálu. Jak bylo zjištěno po rozhovoru s vedoucím, mají dostatek klientů a nepotřebují pronajímat pokoje a kotvicí místa na krátkou dobu, nevyplatí se jim to. V areálu je také prostorná restaurace Modrá loděnice, kterou mohou využívat hosté i jednorázově.

Marina v Resort Beach Nová Živohošť: Molo je umístění přímo v areálu Resort Beach Nová Živohošť, jež nabízí komplexní služby – elektric. přípojky, noční osvětlení a další.

Půjčovna motorových lodí Kristýna: Půjčovna se nachází na Cholíně a kromě půjčení motorových lodí také nabízí prodej a dovoz lodí, servis lodí a stavbu mol a zimoviště pro lodě. Sezóna v roce 2013 byla jejich první.

Půjčovna Napalubu: Půjčovna má v nabídce šest motorových lodí různé velikosti, propracovaný rezervační systém na jejich www stránkách, podrobný plán cesty, informace o komorách a nově také předání lodi v Marině Napalubu v Nebřichu na Slapské přehradě. Nabízí také kapitánské kurzy.

Půjčovna Slapy: Půjčovna má dvě pobočky – na Ždání a na Nové Živohošti. Nabízí motorová plavidla, kajutové lodě, gumové čluny, kajutovou plachetnici (není zapotřebí oprávnění k řízení), dětské čluny, šlapadla, loďky, aquaskipper, pramice i windsurfingy. Dále nabízí pronájem pozemků přímo u vody.

Půjčovna lodí Zrůbek: K zapůjčení je k dispozici pramice, šlapadlo, kánoj a loď s elektromotorem.

Půjč si loď.cz: Nabízí pronájem obytných kajutových lodí v blízkosti Orlické přehrady u kempu Radava. Je možná také plavba s kapitánem.

Půjčovna v Letním tábořišti Nebřich: Půjčovna je umístěna přímo v kempu Nebřich, K zapůjčení nabízí několik moderních plastových šlapadel, širokou stabilní pramici, nafukovací člun s motorem a windsurfing.

River Marína: River marína poskytuje klientům kotvení jejich rekreačních plavidel, výrobu a instalaci mol, údržbu a servis, zazimování, transporty po pevnině a v případě potřeby i některé potápěčské práce. Kotvení plavidel poskytují na vlastním plovoucím zařízení/mole umístěném na vodní nádrži Slapy v nejvyhledávanější lokalitě Nová Živohošť.

Satrapa Yachting: Nabízí pronájem lodí, kapitánské kurzy, kondiční plavby a pro firmy teambuildingové programy. Sídlo v Praze 5.

Slapy Marine – Skalice: Slapy Marine je součástí autokempu Slapy Skalice, kde se zákazníci mohou ubytovat. Nabízí celosezónní (duben – konec září) kotvení lodí s barem

na vodě a koupáním, půjčovnu vodních šlapadel, lodí a vodní lyžování. Zdarma WIFI připojení. Přibližně 2x za sezónu pořádají diskotéku v baru na molu.

Yachtnet.cz: Společnost Yachtnet se sídlem v Praze nabízí nové plachetnice Delphia a cílí přímo na návštěvníky Slapské přehrady. Pro samostatný pronájem musí mít alespoň jeden člen posádky průkaz VMP. Nabízí také kapitánské kurzy.

Yachtportal.cz: Půjčovna nabízí plachetnice a také kapitánské kurzy. Sídlo má v Praze, avšak na Slapské přehradě nabízí pronájem lodi VIKI v Marině U Kozla na Nové Živohošti. Pro půjčení plachetnice je nutný průkaz VMP.

Příloha č. 11: Ukázka znečištění vody u Zvíkovského podhradí



Zdroj: vlastní

Příloha č. 12 : Slapská přehrada – současný stav



Slapská přehrada – vizualizace ločního zdvihadla



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

Příloha č. 13 : Sjezd Županovice



Zdroj: vlastní

Příloha č. 14: Kamýk – přístav



Zdroj: vlastní

Příloha č. 15: Sjezd Zrůbek



Zdroj: vlastní