

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Rekreační vodní doprava a její význam pro cestovní ruch

Lenka Halešová

Bakalářská práce

2014

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lenka Halešová**
Osobní číslo: **D10034**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Rekreační vodní doprava a její význam pro cestovní ruch**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Vodní doprava a její význam pro cestovní ruch
2. Analýza současného stavu rekreační vodní dopravy v České republice
3. Možnosti využití rekreační vodní dopravy pro rozvoj cestovního ruchu v České republice

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Helena Becková, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **29. listopadu 2013**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. května 2014**


prof. Ing. Bohumil Cukík, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 29. listopadu 2013

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 27. 5. 2014

Lenka Halešová

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Heleně Beckové, Ph.D., vedoucí bakalářské práce, za ochotu, cenné rady a připomínky, kterými přispěla k vypracování této práce. Dále bych ráda poděkovala Ing. Martinu Vavříčkovi, vedoucímu oddělení přípravy společnosti Ředitelství vodních cest ČR, za poskytnutí informací, které byly nezbytné pro vypracování analytické části práce, a paní Ivě Bartuškové z firmy BARTH – media a.s. za poskytnutí některých firemních materiálů.

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zaměřuje na cestovní ruch a vodní dopravní atraktivity v České republice. Doprava je pro cestovní ruch jednou z nejvýznamnějších služeb. Doprava sama o sobě může být v určitých případech atraktivitou. Tato práce analyzuje stávající stav rekreační vodní dopravy v České republice a navrhuje možnosti jejího dalšího využití pro rozvoj cestovního ruchu.

KLÍČOVÁ SLOVA

cestovní ruch, vodní doprava, rekreační vodní doprava, parník

TITLE

Recreation water transport and its importance for tourism

ANNOTATION

The bachelor thesis is focused on tourism and water transport attractions in the Czech Republic. Transport is one of the most important services in tourism. Transport itself may be an attraction in some cases. This thesis analyses the current situation of recreational water transport in the Czech Republic and proposes possibilities how to use it for the development of tourism.

KEYWORDS

tourism, water transport, recreational water transport, steamboat

OBSAH

Úvod.....	10
1 Vodní doprava a její význam pro cestovní ruch	11
1.1 Vymezení pojmu doprava	11
1.2 Rozdělení dopravy	12
1.3 Vodní doprava.....	12
1.3.1 Charakteristika vodní dopravy	12
1.3.2 Historie vodní dopravy	13
1.3.3 Splavné toky v České republice	15
1.3.4 Vnitrozemské vodní cesty	16
1.3.5 Infrastruktura vodní dopravy v České republice	16
1.4 Cestovní ruch	19
1.4.1 Základní pojmy.....	19
1.4.2 Formy cestovního ruchu.....	20
1.4.3 Druhy cestovního ruchu	21
1.4.4 Vztah cestovního ruchu a dopravy	22
2 Analýza současného stavu rekreační vodní dopravy v České republice	23
2.1 Liberecký kraj	23
2.2 Královéhradecký kraj.....	27
2.3 Pardubický kraj	30
2.3.1 Výletní loď Arnošt z Pardubic.....	30
2.3.2 Ostatní vodní atrakitivity	37
2.4 Středočeský kraj.....	37
2.5 Hlavní město Praha.....	40

2.6	Kraj Vysočina	43
2.7	Jihočeský kraj	44
2.8	Plzeňský kraj.....	46
2.9	Karlovarský kraj	47
2.10	Ústecký kraj	47
2.11	Jihomoravský kraj.....	48
2.12	Zlínský kraj	50
2.13	Moravskoslezský kraj	52
2.14	Olomoucký kraj	52
2.15	SWOT analýza.....	54
2.15.1	Silné stránky.....	54
2.15.2	Slabé stránky	55
2.15.3	Příležitosti	55
2.15.4	Hrozby.....	55
3	Možnosti využití rekreační vodní dopravy pro rozvoj cestovního ruchu v České republice.....	56
3.1	„Večerní Kuňka“.....	56
3.1.1	Příklady provozování večerních plaveb	56
3.1.2	Návrh produktu.....	56
3.1.3	Možnosti propagace večerních plaveb	57
3.2	„Arnoštem až do pohádky“	61
3.2.1	Obsah balíčku	62
3.2.2	Propagace balíčku.....	65
3.3	„Adrenalin na Mácháči“	65
	Závěr	68
	Použitá literatura	70

Seznam tabulek	76
Seznam obrázků	77
Seznam zkratk	79
Seznam příloh.....	80

Úvod

Cestovní ruch patří v současné době mezi nejvýznamnější a nejvíce rozvíjející se obory světového hospodářství. Podle dosahovaného obratu je v popředí spolu s ropným a automobilovým průmyslem. Stává se důležitou součástí života lidí a naplňuje jejich potřeby. Cestovní ruch je také největším zaměstnavatelem na světě a má výrazný pozitivní vliv na rozvoj dalších odvětví národního hospodářství jako obchod, stravovací a ubytovací služby a nelze opomenout ani kulturu a sport.

Na rozvoj cestovního ruchu má značný vliv zvyšování životní úrovně obyvatel a také růst jejich volného času. Aby mohlo odvětví cestovního ruchu přinášet žádoucí efekt, je potřeba pro něj vytvářet potřebné podmínky. To zajišťuje v České republice Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.

Cestovní ruch je úzce spjat s dopravou. Jedním z druhů dopravy je doprava vodní, která se využívá nejen při přepravě nákladů, tam kde jsou toky splavné, ale i k přepravě osob. Vodní doprava pro přepravu osob z místa na místo dnes však ustupuje do pozadí kvůli rychlejším možnostem přepravy. Z tohoto důvodu slouží vodní doprava v České republice především k rekreačním účelům.

Tato bakalářská práce je zaměřena na rekreační vodní dopravu a její význam pro cestovní ruch v České republice. Doprava je pro cestovní ruch jednou z nejvýznamnějších služeb. Také sama doprava však může být atraktivitou cestovního ruchu.

V práci bude nejprve vymezen pojem doprava obecně, dále rozdělení dopravy a podrobněji vymezena vodní doprava a cestovní ruch. Dále bude následovat analýza jednotlivých krajů České republiky z hlediska rekreační vodní dopravy. Cílem bakalářské práce je na základě analýzy stávajícího stavu rekreační vodní dopravy v České republice navrhnout možnosti jejího lepšího využití pro rozvoj cestovního ruchu v České republice.

1 Vodní doprava a její význam pro cestovní ruch

V této kapitole bude uveden vztah dopravy a cestovního ruchu a dále pojmy, které souvisejí s dopravou i s cestovním ruchem. Dále budou rozebrány formy a druhy cestovního ruchu, samotná vodní doprava v České republice od její historie až po její současný stav.

1.1 Vymezení pojmu doprava

V širším slova smyslu můžeme dopravu definovat jako odvětví národního hospodářství, které uskutečňuje a zajišťuje přemísťování osob a věcí. V užším slova smyslu je to pohyb dopravních prostředků, který se uskutečňuje po dopravních cestách neboli po dopravní infrastruktuře. [1]

Existuje spousta možností, jak dopravu vymežit. Jedna z definic říká že „*doprava uspokojuje rozsáhlé potřeby v přemísťování. Jejím prostřednictvím se uskutečňují materiálové toky mezi výrobou a spotřebou, mezi průmyslem a zemědělstvím, mezi městem a venkovem i mezi oblastmi a státy. Čím vyšší je úroveň dopravy, tím lépe se může rozvíjet národní i mezinárodní dělba práce a kooperace, rozdělování výrobních prostředků a spotřebních předmětů, směna zboží i směna činnosti. Rozvoj dopravy tak vytváří předpoklady k bezprostřednějším a těsnějším společenským vztahům, k rozvoji vědy a techniky, k pevnějším hmotným a kulturním svazkům mezi národy, a k všestranně bohatšímu životu lidí.*“ [2, s. 4]

Podle Širokého je doprava z ekonomického hlediska specifická lidská činnost, která provádí přemístění osob a hmotných statků, a to cílevědomě. Obecně předmětem přemístění mohou být různá média – plyny, kapaliny, elektřina nebo zprávy a různé informace. [2]

Přemístění se většinou uskutečňuje po dopravní cestě a za pomoci dopravního prostředku. Vlastní změna místa, bez hledu na to, jak se uskutečnila, tedy výsledný efekt dopravy, je přeprava. Výchozím a koncovým bodem je plně určena přeprava. Provozovatel dopravy je dopravce, zatímco ten, kdo přemístění požaduje je přepravce. Pokud dopravce a přepravce jsou stejná právnická nebo fyzická osoba, jedná se o nezávislou dopravu neboli autonomní (např. vnitropodniková doprava). Když naopak dopravce a přepravce jsou různé právnické nebo fyzické osoby, jedná se o zakázkovou nebo neautonomní dopravu (např. všechny druhy veřejné dopravy). [2]

1.2 Rozdělení dopravy

Možnosti, které dnes doprava nabízí cestujícím i přepravním jsou nepřeberné. Doprava je jedním z odvětví světového hospodářství, a to infrastrukturním. Všechna odvětví jsou spolu vzájemně provázána, zboží ve výrobním odvětví nebo v zemědělství je připraveno ke spotřebě až tehdy, když je přepraveno na trh nebo do místa spotřeby.

Širokou dopravu člení podle několika hledisek, a to:

- podle prostředí, ve kterém se doprava uskutečňuje (podzemní, pozemní, vodní, vzdušná, meziplanetární – výzkumná),
- podle dopravních cest, na kterých se doprava uskutečňuje (silniční, kolejová, lodní, letecká, potrubní, lanovková a další),
- podle dopravních prostředků, pomocí kterých se doprava uskutečňuje (pěší, motocyklová, cyklistická, automobilová, autobusová, tramvajová, trolejbusová, železniční, letecká individuální či hromadná apod.),
- podle uspokojování přepravních potřeb (pro vlastní potřeby, pro cizí potřeby),
- podle územního rozdělení (vnitrostátní, mezistátní, městská, příměstská, místní a kyvadlová). [2]

Dopravu dále členíme na hlavní druhy:

- silniční,
- železniční,
- vodní,
- letecká.

1.3 Vodní doprava

1.3.1 Charakteristika vodní dopravy

Vodní dopravu řadíme k nejstarším druhům dopravy. V dřívějších dobách lidé používali vodní toky k přepravě nákladů i k plavení dřeva. V dnešní době má vodní doprava

také svůj význam, i přesto že česká vnitrozemská vodní doprava není tak významná jako silniční a železniční. Stejně jako každá doprava má své přednosti, které umožňují zaujmout pevné místo v současné dopravní soustavě, ale také nevýhody, které význam vodní dopravy omezují. [7]

Životní prostředí s vodní dopravou a vodními cestami úzce souvisí. Z pohledu dopravy je právě vodní doprava jedním z druhů, který svou činností nejméně zatěžuje životní prostředí. Pokud ale nastane havárie lodi s ropnými produkty, je nutné přiznat, že může způsobit velké škody s dlouhodobými následky a účinky na přírodu. [7]

Mezi vybrané charakteristiky vodní dopravy patří:

- velké úložné prostory, které jsou vhodné pro přepravu nadměrně těžkých a nadrozměrných zásilek na větší vzdálenost,
- velká kapacita vodních dopravních cest, velké kapacitní rezervy,
- možná přeprava kontejnerů, těžkých nákladů a nebezpečného zboží,
- nevýhodou je řídká síť vodních cest, často se dál využívá ještě silniční nebo železniční síť pro následné dopravy a překládky,
- větší závislost na hydrologických a meteorologických vlivech. [2]

1.3.2 Historie vodní dopravy

Jak již bylo zmíněno, vodní dopravu můžeme řadit k nejstarším druhům dopravy. Nejjednodušším a asi i nejstarším plavidlem byl vor, který byl svázán z několika otesaných přibližně stejně dlouhých kmenů. Vor nemusel být jen dřevěný, mohl se vyrábět i z rákosu nebo kožených měchů. Plavidla z kožených měchů se ještě donedávna používala v Tibetu. Vor nejdříve unášel říční proud, později však člověk pocítil potřebu a nutnost ovládat pohyb a vyzbrojil se bidlem a posléze veslem. [2]

Dějiny plavby se podle pohonu plavidel rozdělují na dobu:

- veslic,
- plachetnic,
- lodí se strojním pohonem. [2]

V následujících odstavcích budou stručně rozepsány jednotlivé doby. První dobou je tedy doba veslic.

Doba veslic byla v letech 3500 př. n. l. až 1500 n. l. Jak už je z názvu patrné, hlavním pohonem byla vesla. První velké lodě postavené starými Egypťany jsou z doby asi 2000 let př. n. l. a využívali je hlavně k obchodním cestám po moři. Krom Egypťanů, umění stavby ovládali i Féničané, Římané a Řekové. Práce na průplavu mezi Nilem a Rudým mořem byly zahájeny roku 1974 př. Kristem a o 1489 let později začala výstavba tzv. Velkého (Císařského) průplavu v Číně, který už měl celou řadu rekonstrukcí a díky nim slouží dopravě dodnes. [2]

Druhou a velmi významnou dobou je tzv. **éra plachetnic**.

Tato éra nastupuje zhruba v období 15. století. V roce 1492 italský mořeplavec Kryštof Kolumbus dosáhl břehů amerického kontinentu. Plachta znamenala obrovský skok lidstva vpřed, znásobila lidskou sílu a dodala člověku větší odvahu vyplout dál na moře a oceány. [2]

Dalším významným mezníkem byla **průmyslová revoluce**, ta vyvolala explozi přepravních nároků, využívající parního stroje, což byl převratný vynález. Ve Velké Británii se fenomén průmyslové revoluce prosadil jako první. Projevilo se to zejména ve výstavbě průplavů, a to takovým tempem, že můžeme hovořit o tzv. „průplavní horečce“. Během ní vznikla v Británii velmi hustá a integrální plavební síť. Rozvoj plavby na umělých vodních cestách utlumil vynález parní železnice, jelikož na konkurenci železnice zde nebyli dostatečně připraveni. Z rozkvětu průplavů v Anglii a jejich rychlého úpadku však nevyplývá, že vnitrozemská plavba nemůže konkurovat železniční dopravě. Byl to konec pouze jedné její historické etapy. [2]

Podstatnou změnu hnacího zařízení lodi umožnil vynález parního stroje v 18. století. Daniel Bernoulli, švýcarský fyzik, podal první návrh na stavbu lodí poháněných parním strojem s bočními kolesy. První kolesový parník pak zkonstruoval Robert Fulton a první pokusná plavba se uskutečnila v roce 1803 na řece Seině v Paříži. [2]

V historii vodní dopravy celosvětově má Česká republika také své místo, a to díky vynálezu lodního šroubu.

V roce 1829 ho vynalezl chrudimský rodák Josef Ressel. Zpočátku se používal pouze u námořních lodí, jelikož malé plavební hloubky na řekách omezovaly použití lodního šroubu na říčních plavidlech. Na nich se začal používat až kolem roku 1836. [2]

1.3.3 Splavné toky v České republice

Na následujícím obrázku 1 je znázorněna mapa vodních cest České republiky. Na mapě jsou znázorněny toky, kde je plavba povolena a zakázána.

Obrázek 1: Mapa vodních cest České



Zdroj: Státní plavební správa, 2001

Na uvedené mapce na obrázku 1 jsou znázorněny splavné toky v České republice. Labsko-vltavská cesta je jedinou vodní cestou v České republice, na které se provádí nákladní doprava, a jak je z mapky patrné, také umožňuje napojení na evropské vodní cesty. Pro veřejnou osobní vodní dopravu se využívají např. přehradní nádrže na Vltavě a nádrže, na kterých se provozuje sportovní a rekreační plavba. Labsko-vltavská cesta v podstatě reprezentuje veškerou plavební síť ČR.

1.3.4 Vnitrozemské vodní cesty

Obecně se vodní cesty rozdělují na námořní a vnitrozemské, které lze pak dále rozčlenit na přirozené (velké řeky a jezera) a umělé (regulované a kanalizované toky, průplavy a vodní nádrže). [7]

Základem sítě vnitrozemských cest jsou řeky, které můžeme z plavebního hlediska dělit na:

- a) **splavné řeky** – toky, na kterých lze provozovat tzv. velkou plavbu (plavba vnitrozemskými plavidly určenými pro přepravu osob nebo nákladu)
- b) **nesplavné řeky** – takové toky, na kterých není možná plavba, přestože na nich lze provozovat sportovní plavbu.

Splavné řeky dále dělíme na:

- národní řeky, což jsou řeky, které protékají územím jednoho státu, a není na nich zaveden mezinárodněprávní režim plavby (např. Vltava),
- mezinárodní řeky, jsou všechny splavné řeky, na kterých byl zaveden mezinárodněprávní režim plavby (např. Rýn). [7]

Podle zákona č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě se vodní cesty dělí do dvou základních skupin: sledované a ostatní. Plavebními znaky jsou označeny jen sledované vodní cesty. Ty se dále dělí na vodní cesty dopravně významné a vodní cesty účelové. [7]

Dopravně významné vodní cesty dále členíme na:

- využívané vodní cesty, na kterých se v současnosti provádí intenzivní nákladní, resp. osobní doprava,
- využitelné vodní cesty, na kterých se provádí jen rekreační plavba a vodní doprava místního významu, potencionálně i pro tzv. velkou plavbu.

Na účelových vodních cestách se provozuje jen rekreační plavba a vodní doprava místního významu. [7]

1.3.5 Infrastruktura vodní dopravy v České republice

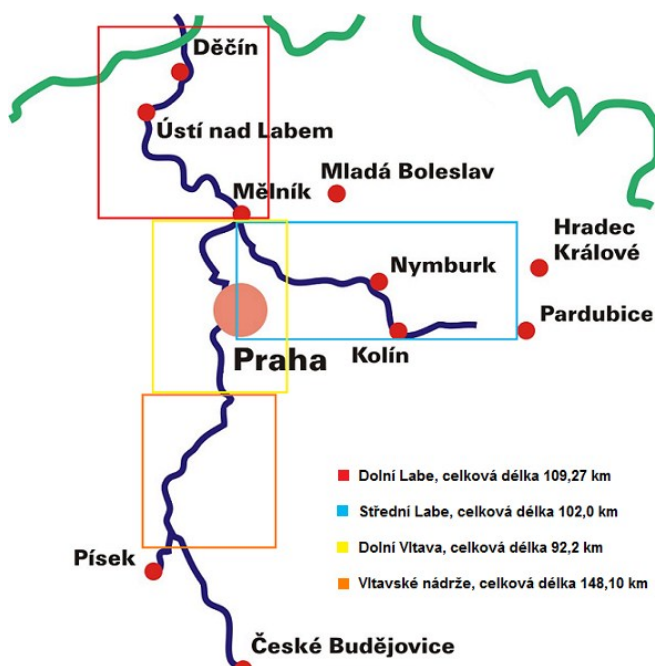
Obecně se infrastruktura vodních cest dělí na přirozené a upravené splavné říční toky nebo malé vodní kanály, což jsou průplavy propojující říční systémy. Tyto průplavy též

mohou napojovat na jezera či moře. Vodní cesty mají národní nebo mezinárodní parametry stanovené klasifikačními třídami pro rekreační, obchodní a sportovní plavbu. [2]

V České republice se vodní doprava realizuje na řece Labi a Vltavě, popřípadě na nádržích nebo řekách, které jsou upraveny pro provozování plavby. Úseky Labe a Vltavy s mezinárodním statutem jsou napojeny na evropský systém vodních cest, neboli řekami na námořní přístavy (Labe – Hamburg) a systémem evropských plavebních kanálů na další řeky a jejich námořní i vnitrozemské přístavy – Magdeburg, Duisburg, Brémy a Rotterdam. [2]

Jak je uvedeno, plavební síť v České republice je tvořena hlavně labsko-vltavskou vodní cestou. Tato cesta se řadí ke středoevropskému systému. Celková délka činí 303,9 km a je tvořena úseky: Dolní Labe, Střední Labe a Vltava.

Obrázek 2: Vodní cesty v ČR



Zdroj: <http://www.lavdis.cz/index.php?pg=80&ln=cz>

Na obrázku 2 jsou vidět vodní cesty v České republice a zároveň Vltavské nádrže s délkou 148,10 km.

Charakteristika jednotlivých úseků:

- Dolní Labe – na obrázku je úsek zvýrazněn červenou barvou, sahá od Mělníka po proudu po státní hranice s Německem. Je dlouhý 109,27 km a hlavními přístavy na tomto úseku jsou Mělník, Lovosice, Ústí nad Labem a Děčín.

- Střední Labe – na obrázku je zvýrazněné modrou barvou, sahá od Mělníka proti proudu po přístav Chvaletice. Délka tohoto úseku je 102 km. Přístavy jsou Kolín a Chvaletice.
- Dolní Vltava – zvýrazněna žlutou barvou, je splavná od Mělníka po Slapy. Délka úseku činí 92,2 km. Hlavními přístavy jsou v Praze Holešovice, Libeň, Smíchov a Radotín.
- Vltavské nádrže – zvýrazněné oranžovou barvou, celková délka je 148,10 km.

K těmto úsekům lze ještě přičíst krátký úsek Berounky. Berounka je splavná na velmi krátkém úseku, a to při ústí do Vltavy v Lahovicích. Délka toho splavného úseku činí 1,2 km. Tento úsek začíná v přístavu Radotín a končí v Lahovicích. [2]

Mimo souvislé labsko-vltavské vodní cesty existuje ještě několik samostatných úseků, a to:

- úsek středního Labe mezi Přeloučí a Sezemicemi, který nelze plně využívat, jelikož není úplně dokončen úsek mezi Chvaleticemi a Přeloučí,
- vodní cesta Otrokovice – Rohatec neboli tzv. Baťův kanál, který je na řece Moravě a zařazujeme ho do kategorie regionálních vodních cest. [2]

Obrázek 3: Baťův kanál



Zdroj: <http://www.batuvkanal.info/Default.aspx>

Na obrázku 3 je znázorněn Bařův kanál, plavební komory zvýrazněné oranřově jsou jeřtě ve výstavbě, plavební komory zvýrazněné zeleně jsou hotové. Názvy jednotlivých plavebních komor vypsane v levé části obrázku odpovídají jednotlivým zeleným bodům a jsou seřazeny sestupně od Bělova k Rohatci.

1.4 Cestovní ruch

V současné době cestovní ruch patří k nejvýznamnějším oborům světového hospodářství. Podle dosahovaného obratu se cestovní ruch řadí na třetí místo za ropný a automobilový průmysl. Cestovní ruch má velký vliv na rozvoj regionů a zároveň se řadí k největším zaměstnavatelům na světě. [3]

Existuje celá řada definic cestovního ruchu. Každý autor cestovní ruch chápe rozdílně, např. jako druh cestování, ekonomický jev nebo cestu uspokojování potřeb atd.

Jedna z definic říká, že cestovní ruch je *„činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí, a to na dobu kratší než je stanovena (u mezinárodního cestovního ruchu tato doba činí jeden rok, u domácího cestovního ruchu šest měsíců), přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě“*. [4, s. 11]

Z definice vyplývají tři důležité charakteristiky cestovního ruchu:

- odehrává se mimo běžné životní prostředí, tj. mimo místo bydliště,
- doba pobytu mimo místo obvyklého pobytu musí být kratší, než je stanovené,
- jde o nevýdělečnou činnost, do které mohou být zařazeny i služební nebo obchodní cesty, protože tato výdělečná činnost není založena na pracovním poměru v navštíveném místě. [3]

1.4.1 Základní pojmy

Cestování – v porovnání s pojmem cestovní ruch je cestování širší pojem; cestovní ruch je pouze součástí cestování, které zahrnuje i jiné cesty než v rámci účasti na cestovním ruchu. [6]

Turistika – „aktivní forma účasti na cestovním ruchu, maximálně využívající možnosti bezprostředního pobytu a pohybu v přírodním prostředí a zpravidla spojená s jednoduchými formami ubytování a stravování.“ [5, s. 56]

Turista – je návštěvník, který se zdrží dočasně po dobu 1 dne, alespoň s přenocováním. [6]

Výletník – je takzvaný jednodenní návštěvník, jeho zdržení je opět jeden den, avšak bez přenocování. [6]

Rekreace – tu chápeme jako fyzický a duševní odpočinek, osvěžení, zotavení; rekreace je součástí cestovního ruchu, také zahrnuje i odpočinkové aktivity odehrávající se v místě bydliště. [3]

1.4.2 Formy cestovního ruchu

Členění podle forem vychází z potřeb účastníků cestovního ruchu. Základní formy cestovního ruchu odpovídají nejširším potřebám, oproti tomu specifické formy cestovního ruchu uspokojují specifické požadavky jeho účastníků. [6]

Základní formy:

- rekreační cestovní ruch – přispívá k obnově fyzických a duševních sil člověka; důležité je, aby se realizoval ve vhodném prostředí (lesy, vody apod.); v ČR je specifické pro tuto formu chataření a chalupaření,
- kulturně poznávací cestovní ruch – tato forma cestovního ruchu je založena na poznávání zvyků, historie, tradic a kultury jiných krajů nebo zemí apod.,
- sportovně turistický cestovní ruch – jedná se o aktivní odpočinek a aktivní účast na sportovních činnostech, upevňuje se zdraví i fyzická kondice a je velmi důležitá kvalita prostředí, ve kterém se sporty uskutečňují,
- lázeňský cestovní ruch – forma cestovního ruchu, která se zaměřuje na léčebné a ozdravné procedury, relaxaci a celkovou obnovu fyzických i duševních sil člověka.

[6]

Jak již bylo uvedeno, mimo základních forem cestovního ruchu existují také specifické formy, které se přizpůsobují různým potřebám a požadavkům účastníků cestovního ruchu.

Specifické formy „uspokojují zvláštní potřeby nejrůznějších specializovaných spotřebitelských/cestovatelských segmentů, přičemž nabídka se bude i nadále rozšiřovat v souladu s nejnovějšími trendy v cestovním ruchu.“ [6]

Do specifických forem řadíme cestovní ruch mládežnický, rodinný, seniorů, lidí s tělesným handicapem, dále pak městský a venkovský, jehož součástí je agroturistika (tj. cestovní ruch, který je spojený s pobytem na farmě), chatařský a chalupářský, náboženský, gastronomický, cykloturistika, mototuristika, rybolov a mnoho dalších. [6]

1.4.3 Druhy cestovního ruchu

Existuje několik hledisek, podle kterých je možné cestovní ruch rozdělit, a to podle místa realizace, podle charakteru účasti, podle délky pobytu a způsobu účasti.

Podle místa realizace, tj. podle území, na kterém se cestovní ruch odehrává:

- domácí cestovní ruch – uskutečňuje se na území určitého státu, kde osoby trvale sídlící v zemi cestují pouze uvnitř země a nedochází k překračování hranic,
- zahraniční cestovní ruch – u tohoto druhu dochází k překračování hranic, rozlišuje dva typy:
 - aktivní cestovní ruch (incoming) – příjezdy cizinců do určitého státu,
 - pasivní cestovní ruch (outgoing) – výjezdy občanů do zahraničí. [3]

Cestovní ruch podle místa realizace ještě charakterizují následující pojmy:

- mezinárodní cestovní ruch – mezinárodní pohyb účastníků cestovního ruchu, jde o souhrn aktivního a pasivního cestovního ruchu v celém světě, při němž dochází k překračování hranic různých států,
- národní cestovní ruch – cestovní ruch obyvatelstva určité národnosti, jedná se o souhrn domácího a pasivního cestovního ruchu,
- vnitrostátní cestovní ruch – cestovní ruch, který se realizuje uvnitř určitého státu, jde o souhrn domácího a aktivního cestovního ruchu,
- tranzitní cestovní ruch – jde o průjezd zahraničních návštěvníků územím určitého státu, avšak cíl cesty není na jeho území ale na území jiné země. [3]

Podle způsobu financování:

- volný cestovní ruch – často bývá označován i jako komerční cestovní ruch, u tohoto druhu není účast nijak formálně podmíněna, proto si ji účastník hradí v plném rozsahu sám ze svých prostředků. [6]
- „*vázaný cestovní ruch (někdy označován jako sociální) – tj. cestovní ruch, na kterém je účast „vázána“ na splnění určité podmínky (např. členství v organizaci; pacient v lázeňském cestovním ruchu); jedná se o (částečnou) úhradu služeb ze společenských fondů (podnikové fondy kulturních či sociálních potřeb, z nemocenského pojištění apod.); může jí i o podnikovou rekreaci ve vlastních podnikových zařízeních, lázeňskou péči, dětskou rekreaci.*“ [6, s. 21]

Odborná literatura cestovní ruch člení, **podle délky pobytu:**

- dlouhodobý cestovní ruch – je takový cestovní ruch s dobou pobytu v určitém místě delší než tři dny s přenocováním,
- krátkodobý cestovní ruch – doba pobytu maximálně tři dny s přenocováním. [6]

Další členění je **podle způsobu účasti:**

- organizovaný cestovní ruch – u něj jak cestu, tak pobyt zajišťují především cestovní kanceláře nebo jiný zprostředkovatel,
- neorganizovaný cestovní ruch – u tohoto druhu je účastník „svým“ pánem, sám si volí služby a většinou si vše zabezpečuje sám; v poslední době je tento typ na vzestupu. [6]

Existuje i mnoho dalších hledisek, podle kterých lze cestovní ruch členit, a to například podle toho, jestli účastník chce cestovat sám nebo se skupinou, jestli v sezóně nebo mimo sezóně. Záleží také na cíli cesty, jakým dopravním prostředkem chce účastník cestovat apod.

1.4.4 Vztah cestovního ruchu a dopravy

Doprava a cestovní ruch jsou činnosti, které jsou velmi úzce spjaté. Bez dopravy si nelze představit cestovní ruch v současném rozsahu a pojetí a naopak doprava je na aktivitách cestovního ruchu také závislá. V dřívějších dobách se cestovalo především z důvodů obchodních, vojenských a poznávacích. Kdežto v současnosti je cestovní ruch orientován spíše na poznávání, volnočasové aktivity a především rekreaci.

2 Analýza současného stavu rekreační vodní dopravy v České republice

Tato část bakalářské práce se týká analýzy současného stavu rekreační vodní dopravy v České republice. Budou uvedeny jednotlivé charakteristiky krajů s následnou analýzou jednotlivých míst, kde se rekreační vodní doprava provozuje.

Obrázek 4: Kraje ČR



Zdroj: <http://www.zemepis.com/images/mapycr/krajecr.jpg>

Z obrázku 4 je patrné, že v České republice je celkem 14 krajů. Z toho největší rozlohu má kraj Středočeský a nejmenší kraj Praha. Následně budou uvedeny charakteristiky jednotlivých krajů.

2.1 Liberecký kraj

- **Máchovo jezero**

V libereckém kraji je jediné místo, kde se provozuje rekreační osobní vodní doprava, a to Máchovo jezero v Doksech. Vodní doprava po Máchově jezeře se řadí do rekreační lodní osobní dopravy. [8]

Máchovo jezero, nazývané také Velký Dokeský rybník založil v roce 1366 Karel IV. v rašelinné pánvi na Robečském potoce. Rozkládá se v nadmořské výšce 275 m, jeho rozloha je 284 ha a je největším rybníkem v severních Čechách. Hráz jezera je široká 9 metrů, dlouhá 130 metrů a je zde zadrženo 5,5 milionu kubíků vody. [9]

Obrázek 5: Máchovo jezero



Zdroj: <http://www.opsmachovojezero.cz/?p=453#more-453>

K dispozici jsou zde 4 výletní lodě, a to Máj, Hynek, Jarmila a Racek. Provozovatelem všech je společnost Regata Máchovo jezero a.s.

Tabulka 1: Kapacita lodí

Lod'	Máj	Hynek	Jamila	Racek
Kapacita	250 osob	70 osob	60 osob	160 osob

Zdroj: www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK10/52.html

Tabulka 2: Počet odbavených cestujících

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet cestujících	52 000	55 000	43 000	41 000	45 000	45 000	27 500

Zdroj: www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK10/52.html

Z obrázku 6 je patrné, že na Máchově jezeře je 7 zastávek – Doksy, Hotel Port, pláž Staré Splavy, Staré Splavy, Šroubený, Borný a Březňák. Okružní plavby jsou zde provozovány v obou směrech. [10]

Obrázek 6: Zastávky na Máchově jezeře



Zdroj: <http://www.regatamachovojezero.cz/lodni-doprava/pravidelna-preprava>

Máchovo jezero poskytuje mnoho různých dopravních atrakcí, například pláž Klůček a hlavní pláž Doksy nabízí půjčovnu veslic, lodiček, surfů i oblíbených šlapadel. Pláž Borný navíc nabízí i školu windsurfingu. [11]

- **Vodní nádrž Stráž pod Ralskem**

Nádrž se nachází v těsné blízkosti města Stráž pod Ralskem a právě zde provozuje organizace Panda sport vodní lyžování a tzv. wakeboarding, což znamená board na vodě. [12]

Historie Wakeboardingu

S myšlenkou sestrojení lyžařského vleku přišel v polovině 70. let 20. století Bruno Rixen, německý konstruktér. Zkonstruoval systém vodního lyžování, kde jsou lyžaři taženi lanem nad vodní hladinou, přičemž nemusí být použit motorový člun. [13]

Současnost

Cena provozu a zároveň i cena pro jezdce je závislá na tom, že vlek je schopen převézt větší počet lidí najednou. Na místo člunu má vlek instalované 4 sloupky s přesměrovacími kladkami, z nichž jedna je poháněna elektromotorem. Sloupky jsou umístěny do tvaru obdélníku (viz obrázek 7). Kladky jsou navzájem propojeny ocelovými lany o průměru 10 mm. Tato lana jsou na každých 100 metrech spojena závěsy, jež slouží k uchycení lana, na jehož konci se pomocí hrazdičky udržuje každý tažený jezdec na vodě. [13]

Obrázek 7: Vodní vlek Stráž pod Ralskem



Zdroj: <http://skiwakepark.cz/?page=technicke-parametry>

Sezona lyžařského vleku se řídí podle počasí, ale nejčastěji trvá od května do konce září. Délka vleku je 830 m a umožňuje jízdu až 8 lyžařům naráz. Na vodě je několik uměle vytvořených překážek, a to např. na skokanský můstek. Jízdu na vodě zvládne takřka každý. Pro začátečníky areál nabízí nejen cenné rady, ale také kurzy a půjčovnu potřebného vybavení. [12]

Maximální rychlost vleku je 60 km/hod, ale nejčastěji se jezdí rychlostí 28-30 km/hod. Oproti jízdě za motorovým člunem se startuje v plné rychlosti vleku, a to naskočením na vodu z mola. U začátečníků lze vlek zpomalit na rychlost 26 km/h a používají se i lehčí způsoby jako start ze sedu nebo ze stoje. [14]

Tabulka 3: Ceník jízdného

Typ jízdného	Cena (Kč)
1 jízda	40
10 jízd	300
1 hodina	150
2 hodiny	200
1 den	400
víkend (pá – ne)	800
sezónní permanentka	10 000
sezónní permanentka – student	8 000
pronájem celý vlek 1 hodina	1 500

Zdroj: <http://www.pandasport.cz/sportoviste/vodni-lyzarsky-vlek>

2.2 Královéhradecký kraj

- **Vodní nádrž Rozkoš**

Nádrž Rozkoš bývá často nazývána Východočeské moře. Její rozloha je 800 hektarů a průměrná hloubka cca 10 m. V první řadě přehrada zabraňuje povodním na řece Úpě, ale je také oblíbeným místem pro rekreanty z celé Evropy. [15]

Autocamping Rozkoš

Rozkládá se mezi Českou Skalicí a Náchodem a jeho provoz je celoroční. Kapacita je 3 500 míst, z toho 300 lůžek v chatkách a plocha pro 800 stanů a 90 karavanů. V kempu mohou návštěvníci využít nejrůznější služby jako kino, hotel, restauraci, minigolf, vodní tobogán apod. [16]

Dalším lákadlem je kotviště „U vodníka“, které je v provozu od května do září, kde je možné si vypůjčit loď či šlapadla. Ceny služeb ukazuje tabulka 4.

Tabulka 4: Ceník služeb

Služba	Cena (Kč/hod.)
loď pro 4 osoby	80
šlapadlo pro 2 osoby	60
šlapadlo laminátové	120
záchranná vesta	10
motorový člun	300
loď „Rozkoš“	100,- Kč/osoba
	min 500,-Kč při individuální plavbě

Zdroj: <http://www.atcrozkos.cz/dalsi-sluzby/lodenice/>

Pro ty, kteří nemají rádi veslování na pramicích či šlapání na vodním kole, je v nabídce plavba lodí Rozkoš. Ta vyplouvá zcela nepravidelně, a to podle zájmu a počasí. Pluje po severní části údolní nádrže. Kapacita je 9 osob + 1 člen posádky. Pro děti je povinnost zapůjčit si plovací vesty. Pro vyjížďky s individuálním programem lze zajistit občerstvení ve formě chlazených nápojů a koupání ve vybrané lokalitě. Doba plavby je přibližně 40 minut. [16]

▪ **Plavby po Labi v Hradci Králové**

V Hradci Králové provozuje projížďky lodí po Labi Hradecká paroplavební společnost. Založili ji Jaroslav Kostkan a Zdeněk Balský v roce 1998. Následně roku 1999 byla na Smetanově nábřeží otevřena půjčovna malých plavidel a v roce 2001 se začalo pracovat na parní lodi, která byla spuštěna na vodu v roce 2004 v červenci a dostala jméno „Královna Eliška“. Téhož roku také vyplula Pirátská plachetnice, o kterou jeví zájem především děti. Dále je k dispozici motorová loď, která nese jméno „Smiřice“, která vyplouvá ze Smetanova nábřeží směrem ke Starému městu pod Bílou věž až ke kamennému mostu. Tato projížďka trvá cca 50 minut. [17]

Tabulka 5: Ceník - jednotlivé jízdné

Lod'	Děti / Dospělí	Cena (Kč)
„Smiřice“	Děti do 15 let	60
	Dospělí	90
„Královna Eliška“	Děti do 15 let	60
	Dospělí	90
„Pirátská plachetnice“	Děti do 15 let	60
	Dospělí	90

Zdroj: <http://www.paroplavbahk.cz/cenik/>

Tabulka 6: Ceník - pronájem celé lodi

Lod'	Cena (Kč/hod)
„Smiřice“	800
„Královna Eliška“	1 500
„Pirátská plachetnice“	700

Zdroj: <http://www.paroplavbahk.cz/cenik/>

V tabulkách 5 a 6 je uveden ceník jízdného pro jednotlivé jízdy či zapůjčení celé lodi. Jednotlivé jízdné se liší podle osob, a to na dítě či dospělého. Pro dítě je cena stanovena na 60 Kč a u dospělé osoby je to 90 Kč za jednu jízdu. U pronájmu celé lodi se cena liší, nejlevněji Vás vyjde „Pirátská plachetnice“ s cenou 700 Kč, dále loď „Smiřice“ za 800 Kč a nejdražší loď je „Královna Eliška“, a to s cenou 1 500 Kč/hod.

- **Jinolické rybníky**

Nedaleko města Jičín severovýchodně pod Prachovskými skalami u obce Jinolice se rozkládá skupina tří jinolických rybníků.

Oborský rybník

S rozlohou 11,4 ha je největším ze všech tří. Je hodně využíváný, a to nejen ke koupání, ale i různým vodním sportům. Má písčitou a z malé části i travnatou pláž.

Němeček

Je druhým největším po Oborském rybníku. Jeho rozloha je 5,2 ha a také se využívá ke koupání, a to převážně u hráze rybníka.

U těchto dvou rybníků je tábořiště s ubytováním v chatkách nebo ve stanech či karavanech

Vražda

Třetí rybník se záhadným názvem a rozlohou 2,1 ha je vyhlášen přírodní památkou a k rekreaci se nevyužívá. [18]

2.3 Pardubický kraj

V rámci Pardubického kraje najdeme několik míst, kde je možné provozovat rekreační vodní dopravu. Jednou z nich je město Pardubice, kde jsou provozovány rekreační plavby na výletní lodi Arnošt z Pardubic. V rámci této kapitoly bude provedeno dotazníkové šetření na téma spokojenost návštěvníků se službami na lodi Arnošt z Pardubic. V další části budou uvedena některá další místa, kde se také provozuje rekreační vodní doprava.

2.3.1 Výletní loď Arnošt z Pardubic

Loď Arnošt z Pardubic je osobní motorová loď, která byla vyrobena v roce 2001. V roce 2011 prošla modernizací a od téhož roku je jejím provozovatelem Dopravní podnik města Pardubic. Provoz lodi se řídí podle letního a zimního jízdního řádu. Pro uskutečnění plavby je nutná účast alespoň 15 dospělých osob a rezervace je vždy nutná. [19]

Obrázek 8: Loď Arnošt z Pardubic



Zdroj: <http://www.mixage.cz/vyletni-a-restauracni-lod/>

Loď Arnošta z Pardubic nabízí kromě klasických výletních plaveb také firemní akce, které si lze sjednat na lodi, dále různé rauty, svatby, plavby se středověkými řemesly, pirátské plavby a další. [20]

Restaurační a výletní loď Arnošt z Pardubic má dvě paluby, spodní a horní. Spodní paluba je klimatizovaná, nekuřácká a její maximální kapacita činí 50 osob. Horní paluba je venkovní a využívá se od dubna do října v letní sezóně a maximální kapacita je 75 osob. Restaurace nabízí příjemné posezení, vynikající gastronomii a kvalitní česká i zahraniční vína za příznivé ceny. Vždy v přístavišti restaurace nabízí stálý jídelní lístek, naopak při plavbách se z kapacitních a provozních důvodů využívá jídelní lístek plavební. Po domluvě je možnost připravit menu dle požadavků návštěvníků. [21]

Tabulka 7: Jízdní řád pro rok 2013

Řád zimní							
Den	Směr	Vyplutí	Zastávka	Příplutí	Základní	Zlevněná	Rodinná
Sředa	Srnojedy	16.00	17.00	18.00	150,- Kč	90,- Kč	350,- Kč
Sobota Neděle	Kunědice	11.00	12.35	14.00	200,- Kč	120,- Kč	450,- Kč
Řád letní							
Den	Směr	Vyplutí	Zastávka	Příplutí	Základní	Zlevněná	Rodinná
Pondělí	Brozany 1	15.30		17.00	130,- Kč	80,- Kč	300,- Kč
Úterý	Brozany	16.30		18.30	150,- Kč	90,- Kč	350,- Kč
Sředa	Kunědice	15.30	17.05	18.30	200,- Kč	120,- Kč	450,- Kč
Čtvrtek	Brozany 1	15.30		17.00	130,- Kč	80,- Kč	300,- Kč
Pátek	Srnojedy	16.30	17.30	18.30	150,- Kč	90,- Kč	350,- Kč
Sobota	Kunědice	11.00	12.35	14.00	200,- Kč	120,- Kč	450,- Kč
	Kunědice	15.30	17.05	18.30	200,- Kč	120,- Kč	450,- Kč
Neděle	Kunědice	11.00	12.35	14.00	200,- Kč	120,- Kč	450,- Kč
	Brozany	16.00		18.00	150,- Kč	90,- Kč	350,- Kč

Zdroj: <http://www.lod.cz/o-lodi.html>

Lod' vždy vyplouvá dle jízdního řádu z přístaviště za ČEZ arénou a na stejné místo se opět vrací. Z tabulek je patrné, že v zimním období lod' vyplouvá méně, pouze ve středu, v sobotu a neděli, kdežto v letním období každý den.

Zlevněné jízdné platí pro děti od 3-15 let, dále seniory nad 65 let a držitele průkazu ZTP. Rodinné jízdné lze uplatnit pro rodiče s 1-3 dětmi do 15 let. [19]

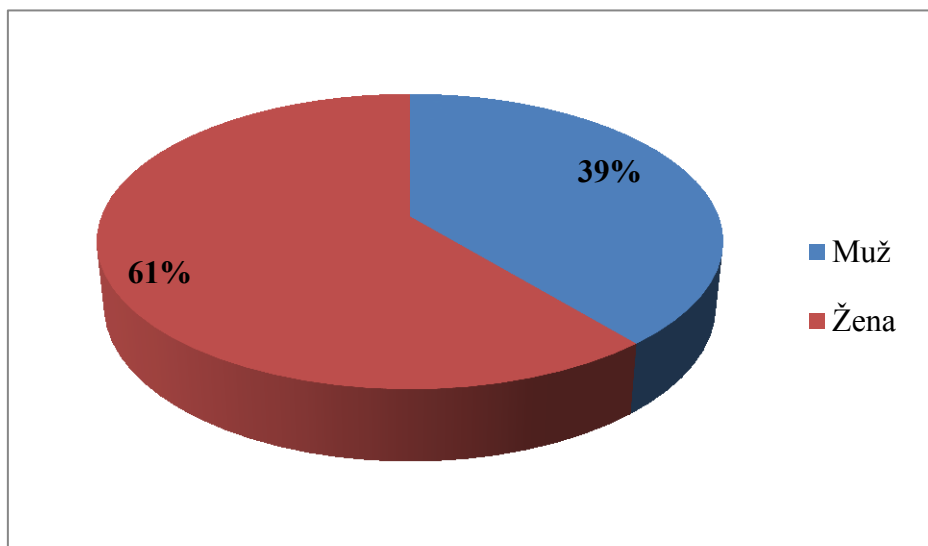
- Dotazníkové šetření

V této kapitole bude prostřednictvím dotazníku vyhodnocen současný stav spokojenosti návštěvníků se službami na výletní lodi Arnošt z Pardubic. Celý dotazník je uveden v příloze 1.

Pro přesnější analýzu byl vytvořen dotazník s názvem **Spokojenost návštěvníků výletní lodi Arnošt z Pardubic**. Šetření probíhalo zčásti na internetu přes sociální síť Facebook. Zde ale není potřebné zastoupení všech věkových skupin obyvatel ČR, proto další šetření probíhalo přímo v terénu, vždy u výletní lodi Arnošt z Pardubic. Aby dotazník měl dostatečnou vypovídací hodnotu, musel být šířen mezi všemi věkovými skupinami. Dotazník celkem vyplnilo 195 respondentů.

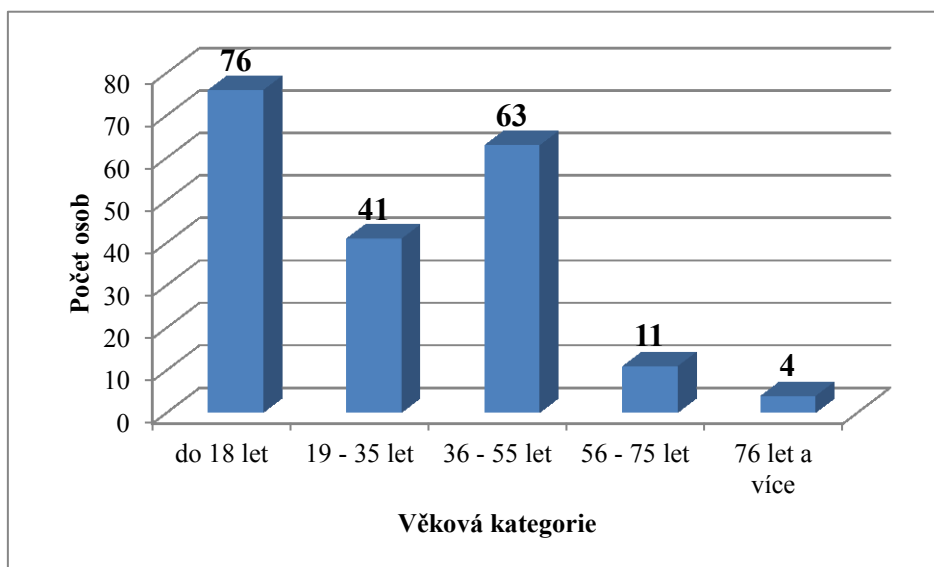
Na obrázcích 9 a 10 bude uvedeno pohlaví a věkové kategorie všech respondentů. Jak je vidět na obrázku 9, z větší části byly mezi dotazovanými ženy, pro které je jistě plavba atraktivnější než pro mužskou část populace. Věkové kategorie byly rozděleny do pěti skupin (do 18 let, 19–35 let, 36–55 let, 56–75 let, 76 a více let). Z obrázku 10 je vidět, že na lodi byly zastoupeny všechny věkové kategorie.

Obrázek 9: Pohlaví respondentů



Zdroj: autor

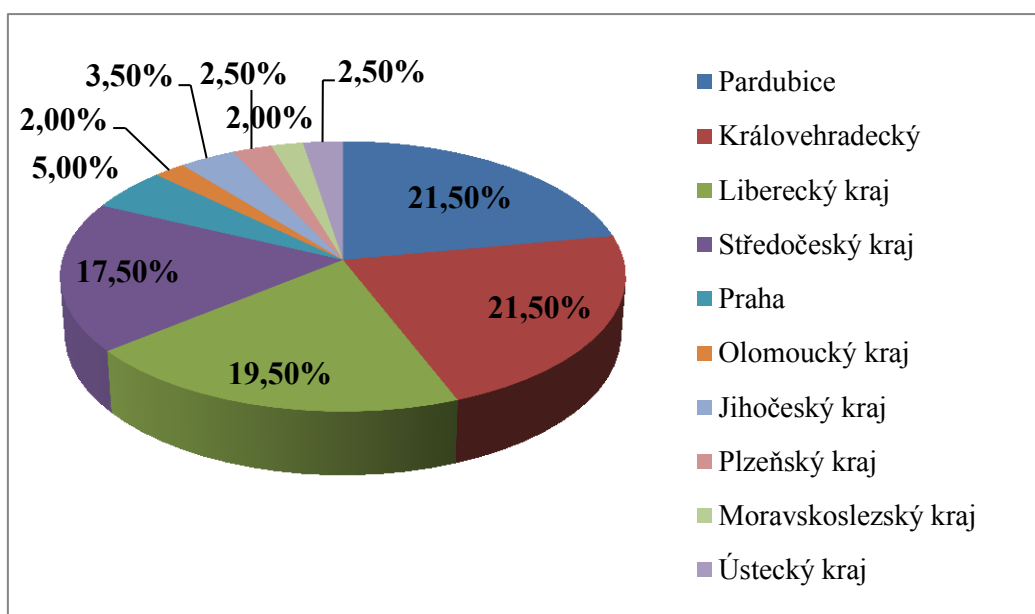
Obrázek 10: Věk respondentů



Zdroj: autor

V další otázce bylo zjišťováno bydliště respondentů. Největší počet návštěvníků byl z Pardubického a sousedního Královéhradeckého kraje, avšak loď navštívili i lidé z jiných, i vzdálenějších krajů. Počet návštěvníků z jednotlivých krajů je vidět na obrázku 11 v procentuálním vyjádření.

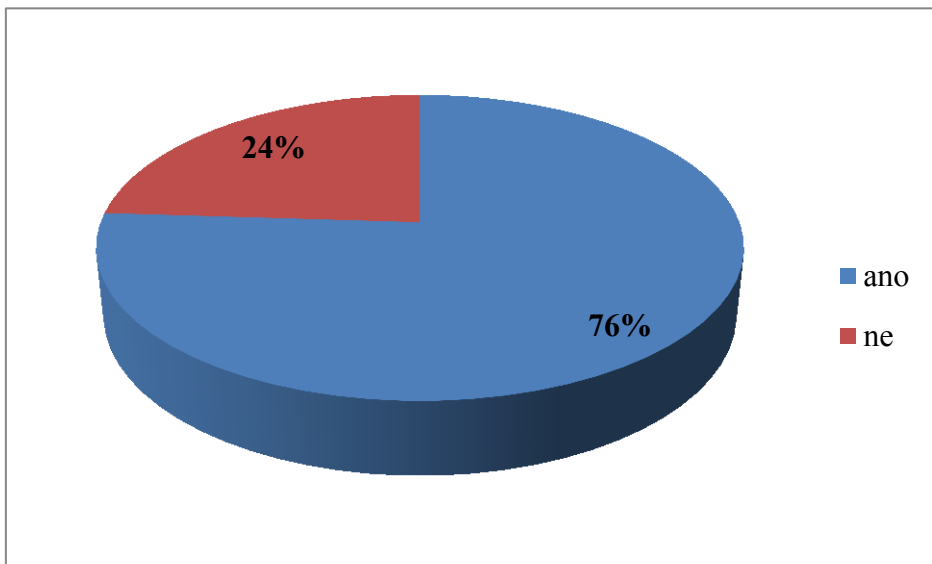
Obrázek 11: Bydliště respondentů



Zdroj: autor

Další otázka se zaměřila na to, zda návštěvníci plánují navštívit loď v budoucnu znovu. Z celkového počtu 195 dotazovaných odpovědělo 148 osob ano, 47 osob ne. Procentuální vyjádření je opět uvedeno na následujícím obrázku 12.

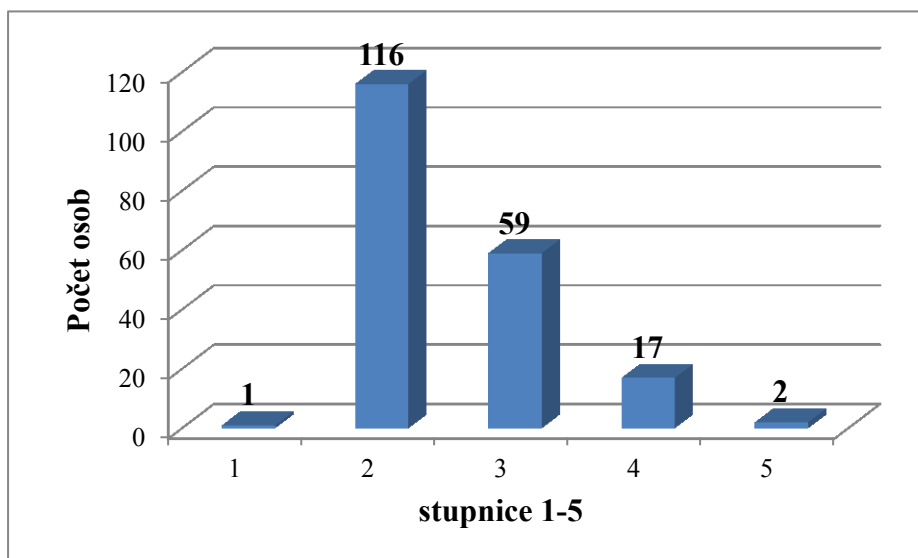
Obrázek 12: Návštěva lodi v budoucnu



Zdroj: autor

Na obrázku 13 je vidět spokojenost s cenou za nabízené služby. Spokojenost respondenti hodnotili ve stupnici 1–5 (1 – nejvíce spokojeni, 5 – nejméně spokojeni). Nejvíce respondentů hodnotilo cenu známkou 2, ze 195 tuto známku dalo 116 respondentů.

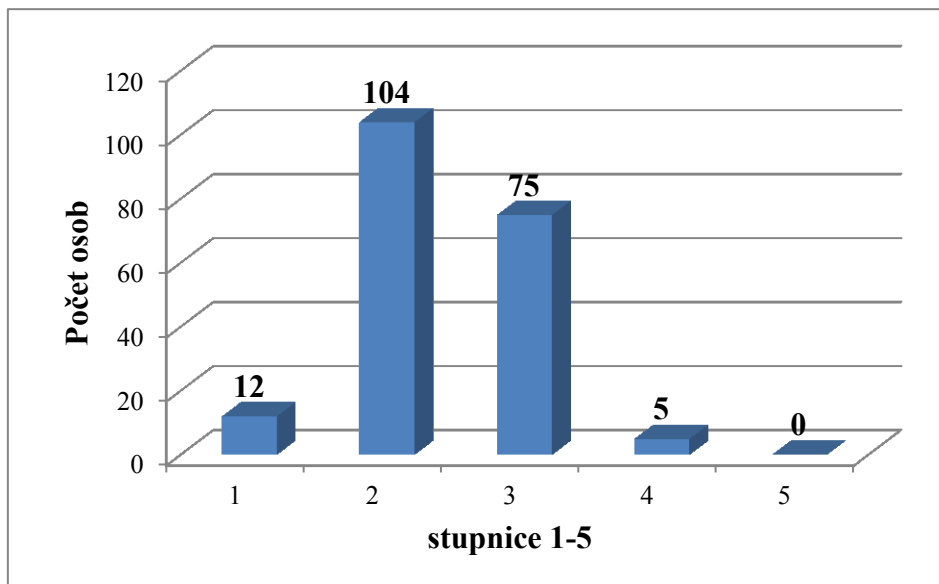
Obrázek 13: Spokojenost s cenou za služby



Zdroj: autor

Na obrázku 14 je vidět celková spokojenost respondentů. Stejně jako na předchozím obrázku 13 ohodnotilo nejvíce respondentů známkou 2.

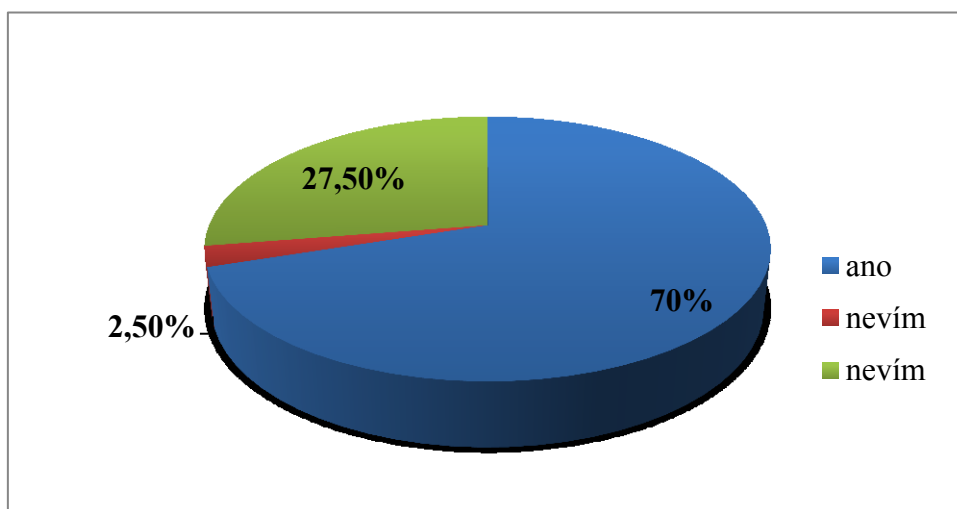
Obrázek 14: Celková spokojenost



Zdroj: autor

Velmi důležitá otázka pro následné návrhy je, zda by respondenti měli zájem o večerní plavby s doprovodným programem. Většina respondentů, a to přesně 137, by večerní plavby uvítala, 53 respondentů bylo proti a 4 odpověděli nevím. Procentuální vyjádření je na obrázku 15.

Obrázek 15: Zájem či nezájem o večerní plavby



Zdroj: autor

2.3.2 Ostatní vodní atrakitivity

- **Přehradní nádrž Pastviny**

Uměle vybudovaná nádrž na horním toku Divoké Orlice je asi 7 km dlouhá a její plocha je 110 ha. Turisté, kteří vyhledávají vodní dopravu, si zde přijdou na své. V létě se přehradní nádrž využívá nejen ke koupání, ale také k potápění či vodnímu lyžování. [22]

Mapa přehradní nádrže Pastviny je vyobrazena v příloze 2.

- **Přehradní nádrž Seč**

Přehrada byla vybudována v letech 1925–1934 na řece Chrudimce v srdci CHKO Železné hory. Zadržovaná voda vytváří jezero o rozloze 220 ha a 7 km dlouhé. Přehradní žulová hráz je dlouhá 165 m a vysoká 42 m. Přehradní jezero slouží nejen jako ochrana před povodněmi, ale také k rekreačním účelům. Na březích postupem času vznikl nejrozsáhlejší rekreační areál na Chrudimsku, jež nabízí travnaté pláže s písčítokamenitým vstupem do vody, půjčovnu lodiček a šlapadel a jiné vodní sporty. [23] [24]

- **Opatovický kanál**

Byl vybudován v letech 1498–1521 ručním způsobem. Původní délka byla 34 km, dodnes se zachovalo 26 km. Průměrná šířka kanálu je cca 6-8 m. Kanál začíná u Opatovic nad Labem a vlévá se opět do Labe u Semína. [25]

Půjčovna lodí na Opatovickém kanále zajišťuje vše potřebné. Zájemci si mohou vybrat buď klasické plastové kánoe několika typů, nebo také nafukovací kánoe. K dispozici je samozřejmě i ostatní potřebné vybavení. [26]

2.4 Středočeský kraj

V oblasti středního Labe byla osobní lodní doprava před rokem 1989 provozována především v oblasti Poděbrad. V letech 1989–1990 zde cestující převážel hydrobus Dunaj, jehož provoz skončil v roce 1991 a poté byl vrácen do Prahy. Dva roky zde pak osobní lodní doprava nebyla provozována vůbec. Až roku 1994 se zde objevil maďarský hydrobus Dyje provozovaný společností Triagon. Byl upravený na restaurační provoz a provozoval pravidelné okružní plavby z přístaviště pod zámek v Poděbradech. Na konci plavební sezóny roku 1995 firma Triagon loď prodala na Slapskou přehradu a poté zanikla. [27]

Obrázek 16: Labsko - vltavská cesta



Zdroj: http://www.plavba.cz/cz/rekrea/r_labs.html

- Poděbrady – loď Král Jiří

Loď Král Jiří je motorová osobní loď, která je v Poděbradech provozována od roku 1996. Jde o dvoupalubový typ BIFA III, dodávaný do České republiky. Loď má kapacitu cca 120 osob, je vybavena klimatizací a restauračním zařízením s teplou kuchyní.

Král Jiří podniká pravidelné linkové plavby směrem z Poděbrad k soutoku Labe a Cidliny a dále pravidelné okružní cesty k Nymburku.

Provoz silně závisí na počasí a hlavní úspěšnost je v období letních prázdnin, kdy hlavními zákazníky jsou především rodiny s dětmi. V ostatních měsících se na lodích pořádají různé školní výlety, firemní akce apod. [27]

Tabulka 8: Ceník jízdného na lodi Král Jiří

Hodinové okružní plavby

Osoba	Cena (Kč)
Dospělí	150
Senioři / studenti	120
Děti / ZTP	75

Zdroj: ŘVC

V tabulce 8 jsou uvedeny ceny za okružní hodinovou plavbu. Učitelé, kteří doprovázejí školní výlet s minimálně 15 dětmi, mají plavbu zdarma, stejně tak průvodci doprovázející skupinu minimálně 10 osob. Návštěvníci s průkazem ZTPP i s doprovodem platí oba snížené jízdné, a to dle tabulky 75 Kč za osobu. [27]

Tabulka 9: Ceník jízdného na lodi Král Jiří

Jednosměrné plavby

Osoba	Cena (Kč)
Dospělí	75
Senioři / studenti	60
Děti / ZTP	40

Zdroj: ŘVC

Uvedené ceny v tabulce platí pro půlhodinovou plavbu z Poděbrad na soutok Labe a Cidliny, nebo pro půlhodinovou plavbu ze soutoku Labe a Cidliny do Poděbrad. Učitelé a průvodci opět nic neplatí za stejných podmínek jako u hodinové okružní jízdy.

Také je možné si plavbu objednat, a to za cenu 3 900 Kč za hodinu. Cena je včetně DPH a je účtována při delší plavbě, při rezervaci celé lodi.

V západní části středního Polabí, Brandýse nad Labem a okolí v současnosti neexistuje pravidelná osobní lodní doprava.

Ze záznamů ze zdymadel proplulo v roce 2008 (poslední rok, kdy byly ve statistikách odděleny velké osobní lodě od malých sportovních) tokem středního Labe 83 malých sportovních lodí, z toho 41 v Poděbradech, 20 v Obříství u Mělníka a 21 v Brandýse nad Labem. [27]

V současné době existuje na středním Labi pouze jedna půjčovna malých lodí, a to v Osečku mezi Poděbrady a Kolínem. Majitel zde půjčuje jednu motorovou loď, kterou je možné zapůjčit si celoročně. Loď je pro 8-10 osob, půjčovné je 4 000 Kč na den, a 20 000 Kč za týden. Loď je vytápěna a má sociální zařízení. Půjčovna také provozuje pronájem malých lodí (kanoe, kajaky, pramice či pramice s motorem). Půjčovné těchto lodí činí 350 Kč/hod. [27]

2.5 Hlavní město Praha

Rekreační vodní doprava v Praze se realizuje na Vltavě, a to zejména díky výletním lodím a parníkům, jež poskytují nejrůznější plavby od klasických vyhlídkových plaveb, až po různé firemní večírky, svatby apod.

- **Vyhlídkové plavby po Vltavě**

Lod' Mělník pořádá pravidelné plavby, které dopřávají jedinečný pohled na krásu Prahy, a vyplouvá 365 dní v roce za každého počasí. Celková kapacita lodi je 230 míst, z toho je 120 míst ve vnitřních prostorech a 110 míst připadá na venkovní palubu. Pravidelné plavby mají 4 trasy, které budou následně uvedeny v tabulce 10. [28]

Tabulka 10: Trasy výletní lodi

Čas	Trasa	Cena za plavbu		Cena zahrnuje
		Dospělí	Děti 5 - 14 let	
11.00-12.00 16.00-17.00	Trasa 1	220	150	káva nebo nealko + zákusek
12.00-14.00	Trasa 2	590	450	oběd formou rautu, živá hudba
18.00-20.00	Trasa 3	590	450	welcome drink, večere formou bufetu, živá hudba
20.00-22.00 Nebo 20.00-23.00	Trasa 4	590,- / 2 hod. 790,- / 3 hod.	450,- / 2 hod. 550,- / 3 hod.	welcome drink, večere formou bufetu, živá hudba

Zdroj: <http://www.plavbypraha.cz/#home>

Jak je již vidět, tabulka uvádí 4 základní trasy. Následně bude podrobněji vysvětleno, co jednotlivé trasy představují.

Trasa 1, Trasa 3

Je to hodinová okružní plavba vedoucí od Štefánikova mostu ke Karlovu mostu. Zahrnuje nejznámější pražské památky a krásný pohled z lodi na ně. V ceně je zahrnut zákusek, ke kterému si lze dát kávu nebo nealko nápoj.

Trasa 2

Oproti trase první jde o dvouhodinovou, která zahrnuje i cestu zpět od Karlova mostu. V ceně je zahrnut i oběd formou švédských stolů, kde si lze vybrat jak z české, tak i mezinárodní kuchyně a s příjemným poslechem živé hudby.

Trasa 4

Poslední trasa je taktéž dvouhodinová vedoucí od Štefánikova mostu až k nejkrásnějším památkám, jako je např. Kampa, Karlův most, Národní divadlo a vyhlídka k Vyšehradu. V ceně je zahrnut welcome drink a večere opět formou švédských stolů. [28]

Obrázek 17: Plavební síť v Praze



Zdroj: http://www.plavba.cz/cz/rekrea/r_praha.html

▪ **Parníky a lodě Praha**

Opět si lze vybrat buď klasické pravidelné poznávací plavby, dále plavby do Pražské ZOO či různé večírky na parníku, soukromé oslavy, svatby apod.

Pokud jde o parníky, tak lze vybírat ze dvou, a to Vltava či Vyšehrad. Lodí je na výběr více, a to Šumava, Andante, Danubio, Kotva, Praha, Natal, Bohemia, Valencia, Odra, Porto, Calypso, Adria, Hamburg, Lužnice, Visla, Labe, Florentina, a poslední je solární loď Elektronemo, která je v provozu od roku 2010 a název je odvozen od solárních panelů, jež jsou umístěny na střeše lodi. [29]

Pravidelné plavby

Pravidelné plavby jsou buď hodinové, dvouhodinové nebo večerní.

Hodinová plavba poskytuje krásný výhled na historické centrum města. V ceně je zahrnut odborný výklad a samozřejmě občerstvení.

U dvouhodinových plaveb jsou dvě možnosti výběru, a to klasickou poznávací plavbu nebo plavbu s obědem, která začíná u Čechova mostu a končí pod Vyšehradem. V ceně kromě občerstvení je také zahrnut hudební doprovod.

Večerní plavba Prahou je vrcholnou nabídkou. Jde o tříhodinovou plavbu pro toho, kdo má rád trochu romantiky. V ceně je zahrnut welcome drink, pohoštění formou bufetu a živá hudba. Při plavbě se Vám naskytne krásný pohled na večerní nasvícený Pražský hrad, Karlův most či Národní divadlo. [30]

Tabulka 11: Ceník

Typ plavby	Cena (Kč)
Hodinová plavba	Dospělí 240 Děti 120
Dvouhodinová plavba s obědem	Dospělí 690 Děti 380
Dvouhodinová plavba	Dospělí 350 Děti 270
Večerní plavba	Dospělí 890 Děti 500

Zdroj: <http://www.1-parniky-praha.cz/pravidelne-plavby.aspx>

2.6 Kraj Vysočina

▪ Dalešická přehrada

Již zmíněná vodní elektrárna v Dalešicích je pevně spjatá s tamní přehradou, na které je provozována pravidelná loďní doprava. Klasické plavby lodí jménem HORÁCKO, jež vyplouvá vždy v neděli ve 13.00 hodin z přístaviště Kramolín, lze využít celoročně. Během letního období je možné využít například pirátské plavby. [31]

Obrázek 18: Mapa zastávek na Dalešické přehradě



Zdroj: <http://www.dalesickaprehrada.cz/mapa-zastavek/4/>

Na obrázku 18 jsou písmeny A, B, C, D a E znázorněny všechny zastávky na Dalešické přehradě a jsou následující:

- A) Zastávka Kramolín: tato zastávka je zároveň i kotvištěm. Poblíž je informační centrum s občerstvením, hráz přehrady, rozhledna Babylon.
- B) Zastávka Dalešice: zde je místní pivovar, který proslavil režisér Jiří Menzel ve filmu Postřižiny dle povídky Bohumila Hrabala. V pivovarní restauraci je široký výběr piv.
- C) Zastávka Autocamp Wilsonka: kemp nabízí veškeré potřebné zázemí, v blízkosti se nachází vyhlídka Wilsonova skála.

D) Zastávka Třesov: nachází se pod Stropešínským mostem, který vede přes přehradu.

E) Zastávka Koněšín: nachází se zde pláž s občerstvením a také informační centrum. [32]

Výletní loď Horácko zastavuje na pěti zastávkách. Dalešická přehrada je veřejnou vodní plochou, z čehož plyne, že se po hladině lze plavit jakýmkoliv vodním prostředkem. V kempu Wilsonka si lze zapůjčit motorovou loď či šlapadlo. [33] [34]

Tabulka 12: Ceník jízdného na Dalešické přehradě

Cena (Kč)	Kramolín	Dalešice	Autocamp	Třešov	Koněšín
Kramolín		30	90	80	100
Dalešice	30		60	60	80
Autocamp	70	40		30	70
Třešov	80	60	50		40
Koněšín	100	80	90	40	
Zpáteční jízdenka Kemp – Koněšín			100		
Zpáteční jízdenka Kemp - Kramolín			180		
Zpáteční jízdenka (rodinná)			400		

Zdroj: <http://www.wilsonka.cz/lodni-doprava/>

V tabulce 12 jsou uvedeny ceny jízdného na výletní lodi Horácko z jednotlivých zastávek. V ceně je zahrnut vstup do zastávky Autokempu Wilsonka i vstup do areálu celého kempu. [33]

2.7 Jihočeský kraj

Jihočeský kraj je známý po celé republice, díky svým přehradám a rybníkům. Níže budou uvedeny pouze ty, na kterých se rekreační vodní doprava provozuje.

Přehrady a nádrže

- **Vodní nádrž Orlík**

V roce 1956 byla zahájena výstavba vodního díla Orlík a dokončena byla v roce 1966. Přehrada se svou výškou i objemem řadí na první místo nejen mezi přehradami Vltavské

kaskády, ale i v Čechách. Maximální zatápná plocha nádrže činí 2 732 ha, hloubka dosahuje až 74 m. Přehrada je využívána k odběru vody pro energetické využití, zajištění průtoků pro vodárnu a především i k rekreaci. Provozuje se zde lodní doprava, rybářství atd. Na pravém břehu je umístěné plavební zařízení, tzv. lodní zdvihadlo. [35] [36]

▪ **Přehrada Lipno**

Jezero, které je také právem nazýváno „jihočeské moře“, je největší vodní plochou v České republice. Dosahuje délky až 44 km a v místě u Černé v Pošumaví činí vzdálenost mezi břehy 10 km. Průměrná hloubka jezera je 6,5 m a maximální hloubka 21 m. Lipno se rozkládá na ploše o 4 659 ha a obsahuje 306 mil. m³ vody. [37]

Přehrada je zdrojem elektrické energie a zásobárnou vody. Především je ale vyhledávaný rekreačním místem v oblasti jižních Čech. Milovníci vodních sportů a rybaření si zde přijdou na své. Provozuje se zde také lodní doprava. [38]

Rosenberger Lipno Line spol. s.r.o.

Tato firma je provozovatelem osobní lodní dopravy na Lipně. K dispozici jsou dva parníky (loď Adalbert Stifter, loď Vltava). Kapacita obou lodí je 170 míst. Lze si vybrat buď pravidelné vyhlídkové tratě, či speciální vyjížděky s cateringem, které jsou pouze na objednání. Provozní doba parníků je od května do října a vyjížděky se uskutečňují při počtu 25 osob. [39] [40]

Lipenské jezero díky své vysoké nadmořské výšce patří také k nejoblíbenějším místům České republiky pro windsurfing. [41]

Rybníky

▪ **Rybník Svět**

Vybuoval ho J. Krčín z Jelčan v letech 1571–1573. Původně se jmenoval Nevděk kvůli potížím při stavbě a tehdy se rozkládal na ploše 380 ha. Po povodni roku 1611 je nazýván Svět. V současnosti má vodní plochu 201 ha, zadržuje asi 3,6 mil. m³ vody a jeho maximální hloubka dosahuje 5,2 m. V blízkosti hráze se nachází rekreační oblast, kterou návštěvníci využívají ke koupání. Dále jsou k dispozici motorové lodi, které lze využít na vyhlídkové jízdy. [42]

- **Rybník Rožmberk**

S rozlohou 648 ha je největším rybníkem v České republice. Stejně tak, jako rybník Svět byl vybudován proslulým rybníkářem Jakubem Krčínem z Jelčan. Jeho hráz je 2430 m dlouhá, 10 m vysoká a 55 m široká. [43]

2.8 Plzeňský kraj

- Hracholuská přehrada

Historie

Nachází se na řece Mži asi 15 km na západ od Plzně. Přehradní hráz je zde sypaná, první svého druhu v republice. Od základů je vysoká 36 metrů a dlouhá 270 metrů. U hráze je umístěn věžový technologický objekt, který skrývá vodní elektrárnu. Jezero je dlouhé 22 km, maximální hloubka je 26 metrů a rozkládá se na ploše 480 ha. Je zde také autokemp Transkemp Hracholusky, kde se nachází stavební baráky, které jsou památkou na stavbu přehradní hráze a slouží rekreativním.

Krátce po dokončení a napuštění přehrady začaly na jejích březích vyrůstat první rekreační chaty. Dnes jich je kolem 2 500, některé prameny uvádí až dokonce 5 000. Komunální podnik města Nýřany zakoupil v roce 1966 maďarskou loď typu Balaton, jež spojovala významná rekreační místa na jezeře.

Úplně první rok plavby, byl rok 1964. Vyplula zde stará výletní loď Plzeň, která byla předisponována s Boleveckého rybníka. Loď byla pro 40 osob a vyrobily ji loděnice v Holešovicích (zřejmě po válce). Kromě ní se na přehradu dostaly další dvě menší lodě, Kondro a Hvězda. Obě uvezly 15 osob. První plavební sezónu všechny tři lodě přepravily 2 774 osob. O rok později přepravily 1 100 osob, ovšem v provozu byly už jen dvě plavidla, a to dva čluny. V letech 1964–1965 nebyla lodní doprava linková, ale jednalo se o okružní vyhlídkové jízdy. V roce 1966 začala pravidelná linková doprava na trase Hracholusky–Radost–Butov. Plavební sezóna byla od začátku května do konce září. Počet přepravených osob stoupl na 13 000 osob. První veřejnou plavbu se křtem lodi prodělal hydrobus Plzeň. [44]

Současnost

Hydrobus Plzeň je 26,4 m dlouhý, široký 5,3 m a maximální kapacita je 150 cestujících. K dispozici je bufetový koutek a toalety. Podle posádky jde o zdařilou konstrukci lodi s výbornými plavebními vlastnostmi. Celá loď je dodnes velmi zachovalá, a to včetně interiéru.

V současnosti plavební linka vede od Transkempu k rekreačnímu středisku Butov na druhé straně jezera v délce 20 km. Loď je možné si pronajmout i pro soukromé akce, firemní rauty apod. [44]

2.9 Karlovarský kraj

▪ Vodní nádrž Skalka

Leží západně od Chebu na řece Ohři v plochem a zalesněném chráněném údolí. Jsou zde dobré podmínky pro sportovní rybolov a také nadšenci nejrůznějších vodních sportů si zde přijdou na své. Na plovárně na pontonech v Podhoří je provozována rekreační lodní doprava, k dispozici je půjčovna, kde si lze vypůjčit loď i sportovní vybavení. [45]

2.10 Ústecký kraj

▪ Kamencové jezero v Chomutově

V posledních letech je kamencové jezero vyhledávanou rekreační oblastí. Jeho šířka je 240 m, délka 676 m a hloubka až 3,25 m. Jezero je celé z kamene a leží v blízkosti centra. Voda je zde zdraví prospěšná, obsahuje dusitany, dusičnany, chloridy, amoniak a železo. [46]

Pro aktivní trávení volné času si zájemci mohou vyzkoušet wakeboarding ve WAKE-PARKU na Velkém otvickém rybníku poblíž jezera. K dispozici je vodní vlek dlouhý 780 m. V půjčovně je možné si zapůjčit veškeré potřebné vybavení. [47]

Tabulka 13: Prázdninové jízdné

Časová zóna I.				Časová zóna II.				Časová zóna III.			
9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
1 hodina		200 Kč		1 hodina		300 Kč		1 hodina		200 Kč	
2 hodiny		250 Kč		2 hodiny		400 Kč		2 hodiny		250 Kč	
3 hodiny		300 Kč		3 hodiny		450 Kč		3 hodiny		300 Kč	
4 hodiny		350 Kč		4 hodiny		500 Kč					
3 jízdy			100 Kč			1 víkend			1 200 Kč		
Celodenní jízdné			650 Kč			1 týden			2 500 Kč		
						1 sezóna			13 000 Kč		

Zdroj: <http://kamencak.royalhotels.cz/cs/atrakce/item/42-vodn%C3%AD-ly%C5%BEov%C3%A1n%C3%AD-wake-park>

V tabulce 13 můžete vidět prázdninové jízdné, které je rozděleno do 3 časových pásem. V každém pásmu se ceny pochopitelně liší. Dále je možné si zakoupit např. celodenní jízdné, víkendové, týdenní či jízdné na celou sezónu.

2.11 Jihomoravský kraj

▪ Vodní nádrž Letovice

Historie

Nádrž byla vybudovaná v letech 1972–1976. Do provozu byla předána až v roce 1978. Hlavní účel výstavby tohoto vodního díla bylo vyrovnávání toku řeky Svitavy. [48]

Současnost

Nádrž leží mezi Letovicemi a Křetínem na nejspodnější části toku Křetínky, proto je také občas nazývána Křetínka. Při stavbě vodního díla se velká část obce Lazinov zatopila, proto se nachází pod hladinou přehrady. Současná obec Lazinov je postavena nově.

Rozkládá se na ploše o rozloze 104,6 ha a největší hloubka přehrady je 27,3 metrů. Nádrž poskytuje rekreaci spojenou s koupáním, rybařením a různými vodními sporty. [48]

Jachetní oddíl Křetínka

V současnosti má oddíl 66 členů a jeho posláním je organizovat sportovní a rekreační činnost svých členů na nádrži Letovice. Zaměřují se převážně na jachting a windsurfing. Oddíl využívá vybudovaný areál vodních sportů na pravém břehu přehrady. [49]

▪ **Brněnská přehrada**

Historie

Záměr provozovat na přehradě lodní dopravu vznikl již v době, kdy se přehrada teprve budovala, asi v druhé polovině třicátých let. Slavnostní zahájení lodní dopravy se konalo 5. května 1946 a vypluly dvě lodě se jmény Morava a Brno. Kapacita každé byla až 103 cestujících. Téhož dne vyplul i člun Svratka, který sloužil k přepravě malých skupin do 17 osob.

Vzhledem k velkému zájmu o plavbu na lodi, v roce 1947 vyplula další loď, pojmenovaná Veveří. S rostoucím zájmem o plavbu lodě postupně přibývaly.

Koncem roku 2008 bylo na Brněnské přehradě k dispozici celkem 6 lodí, dvě jednopalubové (Brno a Pionýr) a čtyři dvoupalubové (Praha, Bratislava, Dallas, Veveří).

V roce 2009 byla lodní doprava na přehradě přerušena z důvodu značeného odpouštění. Plavební sezóna znovu začala 8. května 2010 spuštěním nové lodi Lipsko, jež nahradila loď Pionýr. V únoru 2011 byly odvezeny lodě Praha a Bratislava, které nahradily dvě nové a konstrukčně lepší lodě se jmény Vídeň a Utrecht. Rok 2012 přinesl opět vyřazení lodi Veveří a lodi Dallas a nahrazení dvěma novými. První se jmenuje Stuttgart a druhá Dallas. [50]

Současnost

V současné době je Brněnská přehrada velmi důležitou rekreační oblastí pro statisíce obyvatel. Turisté zde vyhledávají odpočinek a relaxaci. Jak již bylo zmíněno, lodní doprava se na přehradě provozuje více než 60 let. [51]

Obrázek 19: Loď Lipsko



Zdroj: http://www.brnenskaprehrada.cz/p_doprav.html

Na obrázku 19 je vidět loď Lipsko při slavnostním spouštění roku 2010. Lodě Vídeň, Utrecht, Stuttgart a Dallas jsou vzhledově i konstrukčně naprosto totožné.

2.12 Zlínský kraj

▪ Baťův kanál

Historie

Baťův kanál je historickou vodní cestou nacházející se ve východní části jižní Moravy. Byl vybudován v letech 1934–1938 za účelem zavlažování, zvýšení hladiny spodních vod, ale v první řadě za účelem dopravy lignitu, již zajišťovala firma Baťa z Rohatce do Otrokovic. Celá trasa byla 50 km dlouhá a bylo na ní vybudováno 14 plavebních komor, dnes jich je 13. [52]

Současnost

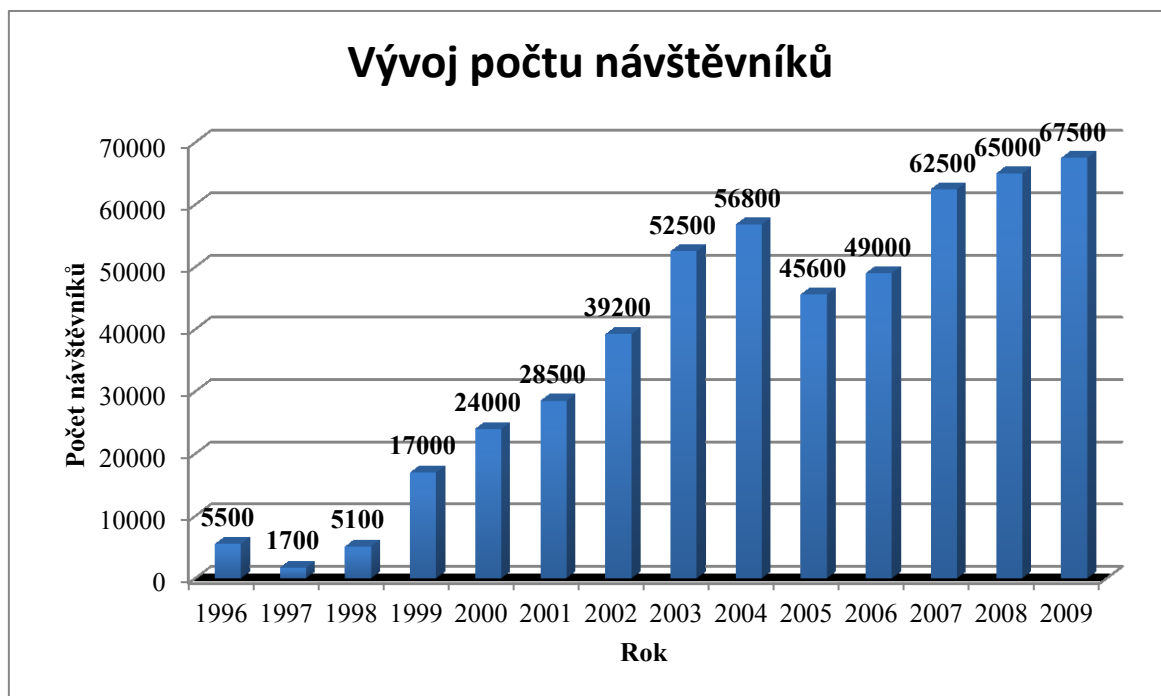
Délka kanálu je v současnosti 53 km a je splavný od Kroměříže po Hodonín, se dvěma „překážkami“:

- na severní straně kanálu chybí plavební komora na bělovském jezu u Otrokovic, což znamená, že úsek od tohoto jezu po Kroměříž je samostatný a není napojen na zbytek cesty,
- na jižní části chybí plavební komora v Sudoměřicích, plavbu od tabulového stavidla směrem do Hodonína to tak znemožňuje.

Hloubka kanálu je cca 1,5 metru a šířka je průměrně 12 metrů. Vodní cestu překonává 50 mostů, z nichž mnohé jsou unikátními technickými památkami. Bařův kanál, je v současnosti využíván jen jako turistická vodní cesta, nákladní plavba se zde neprovozuje. Turistický potenciál je tak zde stále více využíván, a to díky turistům, jež zde tráví dovolenou, víkendové pobyty nebo přijíždějí na pravidelné plavby na výletních lodích.

Oficiální „Odemykání plavební sezóny“ je vždy 1. května a 28. října pak probíhá „zamykání plavební sezóny“. Vše záleží na počasí, pokud je příznivé, lodě vyplouvají i po tomto termínu. Obě tyto akce jsou slavnostmi a jsou doprovázeny bohatým kulturním programem, plavbami na lodích apod. V průběhu celé sezóny se pořádají i další akce jako různé zábavné večery, country, grilování a další. [52]

Obrázek 20: Vývoj počtu návštěvníků Bařova



Zdroj: ŘVC

Z obrázku 20 je patrné, že se Bařův kanál stal vyhledávaným místem turistů. S postupným prodlužováním trasy, počtem provozovaných plavebních komor, výstavbou

veřejné infrastruktury a růstem počtu plavidel na vodní cestě se zájem o návštěvnost začal zvyšovat. [52]

2.13 Moravskoslezský kraj

- Slezská Harta

Rekreační vodní doprava v Moravskoslezském kraji se provozuje na Slezské Hartě. Je zde k dispozici loď Santa Maria se zkušeným kapitánem. Vyplová se pravidelně každou hodinu z přístaviště v Leskovci nad Moravicí nebo po domluvě z přístaviště v Roudně. Samotná plavba je hodinová a je nutné se den předem objednat. Od loňské sezóny 2013 je v provozu i nová výletní loď, a to elektroloď, kde si trasu mohou návštěvníci určit sami. [53] [54]

Tabulka 14: Ceník pro sezónu 2013

Osoba	Cena (Kč)
Děti do 6 let	50
Děti 6–15 let	80
Děti od 15 let a dospělí	120

Zdroj: <http://www.slezskaharta.eu/vyhlidkove-plavby/lod-santa-maria>

V tabulce 14 je uveden ceník při plavbě lodí Santa Maria i nové výletní lodě. Při pronájmu celé elektroloďi s kapitánem, se účtuje 1 000 Kč/hodinu. [54]

V příloze 3 můžete vidět letecký pohled na Slezskou Hartu.

2.14 Olomoucký kraj

- Trasa DOL

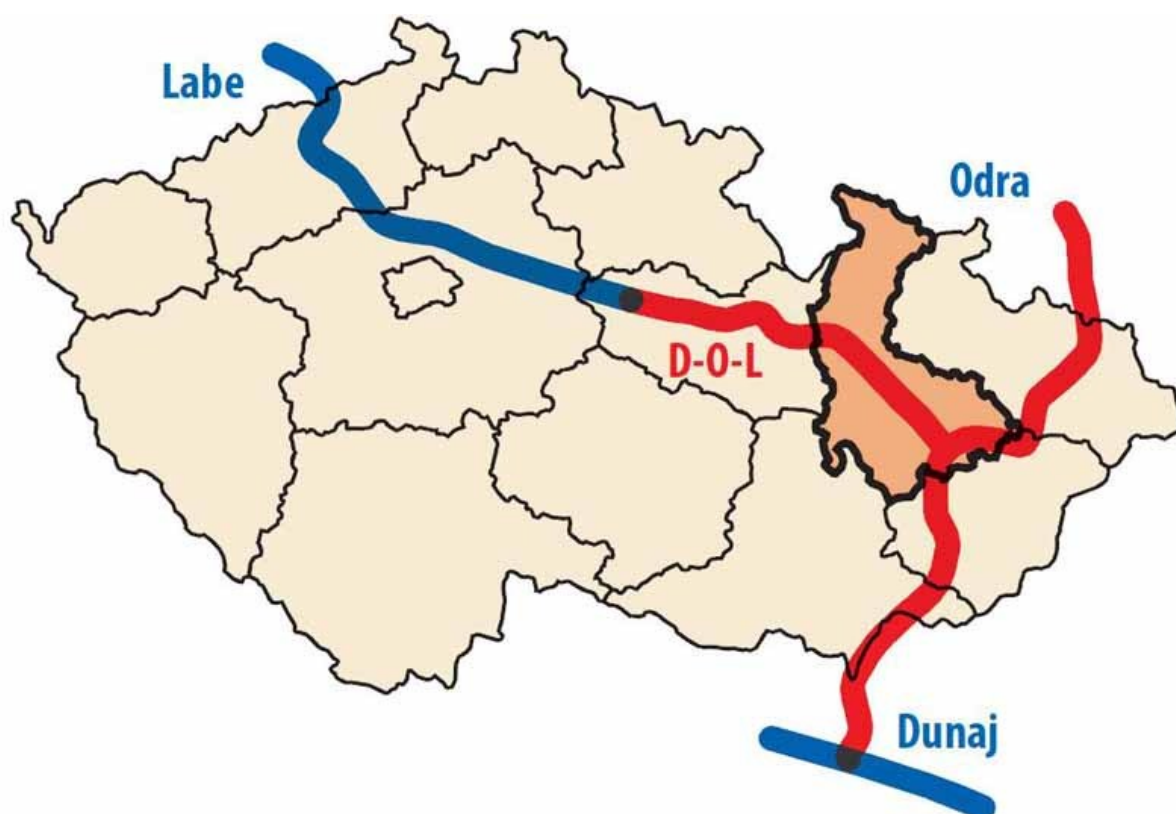
Olomouckým krajem prochází podstatná část třetí etapy vodního koridoru D-O-L, včetně výstupní větve k rozvodí mezi Odrou a Dunajem. Na území Olomouckého kraje se nachází uzlový bod, ze kterého by se v budoucnu měly vodní cesty rozbíhat třemi směry:

k Dunaji, k Odře i k Labi. Proto lze hovořit o budoucí křižovatce vodních cest Evropy i tří moří.

Hlavními přínosy vodního koridoru D-O-L pro tento kraj jsou:

- dokončením třetí etapy na území Olomouckého kraje vznikne jedna z nejdůležitějších křižovatek evropských vodních cest spojující tři moře, nazývána také přístavem v srdci Evropy,
- nastane rozvoj dálkových plaveb a to podpoří návštěvnost lokalit při trase koridoru, jako je Olomouc, Hranice, Teplice nad Bečvou aj.,
- sportovním lodím budou umožněny i okružní plavby. [55]

Obrázek 21: Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe



Zdroj: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/trasadol?start=4>

2.15 SWOT analýza

Ve SWOT analýze budou řešeny silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby vodní dopravy v ČR.

Tabulka 15: SWOT analýza

	SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Vnitřní prostředí	Dostatek vodních ploch (nádrží, jezer)	Možnost využití pouze v letní sezóně
	Napojení na síť západoevropských vodních cest	Nedostatečná infrastruktura vodních cest
	Existující síť přístavů vnitrozemské vodní dopravy	Nedostatečná propagace
	Druh dopravy s malým zatížením na životní prostředí	
Vnější prostředí	PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
	Větší důraz na zážitky	Růst cen pohonných hmot
	Rostoucí obliba aktivní dovolené	Nedostatek finančních prostředků

Zdroj: autor

2.15.1 Silné stránky

Jak je již vidět z kapitoly 2, v každém kraji je rekreační vodní doprava zastoupena. V České republice je dostatek vodních ploch, což je jedna ze silných stránek.

Česká republika je jedinou zemí ze všech 28 států Evropské unie, která není přímo napojena na moře. Toto nevýhodné postavení si uvědomovali již naši předci, a proto začala příprava a následně i výstavba nejvýznamnějšího propojení evropských vodních cest. [56]

Výstavba D-O-L umožní právě zmíněné napojení na síť západoevropských vodních cest, a tím nastane rozvoj dálkových plaveb a zvýší se návštěvnost lokalit při trase jako např. Olomouc, Hranice, Teplice nad Bečvou a další.

Silnou stránkou je i existující síť přístavů vnitrozemské vodní dopravy na Labsko-vltavské vodní cestě.

Oproti silniční a železniční dopravě je vodní doprava druhem, který méně zatěžuje životní prostředí.

2.15.2 Slabé stránky

Slabou stránkou je využití pouze v letní sezóně. V zimním období se pochopitelně rekreační vodní doprava neprovozuje.

Důležité při provozování vodních atrakcí je i jejich propagace, jak turisty přilákat. Provozovatelé by měli atrakce zveřejňovat nejen přímo na svých internetových stránkách, ale i na jiných doménách, popřípadě pomocí tisku (letáky, noviny apod.).

2.15.3 Příležitosti

V současnosti roste zájem o aktivní dovolenou a mnoho lidí chce ve svém volném čase vyzkoušet něco nového. Lidé vyhledávají různé zážitky, nevšední atrakce a adrenalin, což je velkým plusem pro rekreační vodní dopravu. Například na Máchově jezeře jsou provozovány výletní lodě, šlapadla, surfy apod., ale tato oblast by rekreantům mohla nabídnout více např. wakeboarding či jiné atrakce.

2.15.4 Hrozby

Pokud se na trhu zvýší cena ropy, tak samozřejmě vzroste cena pohonných hmot, což zvýší náklady a může ohrozit konkurenceschopnost provozovatelů rekreační vodní dopravy.

Zdroje financování představují hrozby, které mohou vést k zastavení nebo nedokončení jednotlivých projektů. Je nedostatek finančních prostředků na opravy, na investice apod.

3 Možnosti využití rekreační vodní dopravy pro rozvoj cestovního ruchu v České republice

V poslední kapitole budou uvedeny nápady a návrhy na vylepšení stávajícího stavu využití vodní dopravy pro rozvoj cestovního ruchu v České republice. Tyto návrhy vycházejí z předchozí analytické části a měly by naznačit, jakým způsobem přilákat prostřednictvím vodních atraktivit návštěvníky a napomoci tak rozvoji cestovního ruchu v České republice.

3.1 „Večerní Kuňka“

Atraktivitou, která by mohla přilákat návštěvníky na loď Arnošt z Pardubic, by mohly být večerní plavby s doprovodným programem. Tyto plavby jsou v hlavním městě Praha velmi oblíbené a dle zjištěného průzkumu by v Pardubicích byly také žádané.

3.1.1 Příklady provozování večerních plaveb

V hlavním městě Praha jsou večerní plavby s hudbou či nějakým programem naprosto běžné. Plavby jsou většinou dvouhodinové nebo tříhodinové a nabízí krásný pohled na Pražský hrad, Karlův most či Národní divadlo.

Ceny za večerní plavby za dospělého se pohybují v rozmezí 590-890 Kč a za děti 450-590 Kč. Cena se odvíjí od trasy a nabízených služeb (welcome drink, večeře, hudba apod.). Záleží také na tom, zda je plavba dvouhodinová či tříhodinová.

3.1.2 Návrh produktu

Projekt „Večerní Kuňka“ by se realizoval 2x do měsíce, vždy v sobotu. Loď by vyplouvala pravidelně vždy v 19.30 hod. z přístaviště za ČEZ arénou a na stejné místo by se opět vracela. Plavba do Kunětic a zpět by trvala 3 hodiny.

Večerní plavba by obsahovala samotnou jízdu lodí, dále welcome drink, kde by si návštěvníci mohli vybrat z alkoholického či nealkoholického nápoje. Dále by návštěvníci okusili tříhodové menu (polévka, hlavní chod a dezert), k dezertu by se podávala káva či čaj. Po celou dobu plavby by romantickou plavbu doplňoval zvuk hudby.

Vzhledem k tomu, že domluva s Dopravním podnikem města Pardubic nebyla jednoduchá a nebyla k dispozici potřebná data pro kalkulaci, ceny byly odhadnuty na základě cen zjištěných na trhu a především podle ceny základního jízdného na výletní lodi Arnošt z Pardubic.

Do kalkulace bude zahrnuto základní jízdné, které je uvedeno v kapitole 2.3.1, a to 200 Kč/osobu. Tato cena zahrnuje spotřebu, náklady na provoz a údržbu lodi a samozřejmě mzdy. K této ceně bude přičtena cena za občerstvení a reprodukovanou hudbu. Tyto ceny budou odhadnuty dle cen obvyklých na trhu.

Cena občerstvení je vykalkulována dle jídelního plavebního lístku na výletní lodi Arnošt z Pardubic a vychází 200 Kč. Hudba je reprodukována, proto se musí počítat s jistými poplatky za tuto reprodukci a to firmě Integram, což je nezávislá společnost výkonných umělců a výrobců zvukových a zvukově obrazových záznamů, a dále také sdružení OSA, což je Ochranný svaz autorský pro práva k dílům hudebním, o.s. [57] [58]

U firmy Integram se cena odvíjí dle počtu obyvatel obce, ve které je veřejná produkce provozována. V tomto případě jde tedy o město Pardubice, které mělo k 26. 3. 2011 91 073 obyvatel. Cena tedy vychází 193 Kč/měsíc. Lze sepsat smlouvu jen na určitý počet měsíců, v tomto případě by se smlouva uzavřela na letní sezónu (duben-říjen). Pro jednu plavbu by cena za reprodukci vycházela 97 Kč. [59] [60]

Sdružení OSA se platí autorská odměna ročně ve výši 15 000 Kč. Na jednu večerní plavbu poplatek vychází 625 Kč. [61]

Při plavbě při min. počtu 35 osob by po propočtení všech těchto nákladů jízdné vycházelo 450 Kč za osobu. Cena je samozřejmě přibližná, vzhledem k nedostatku ekonomických dat. Při výpočtu skutečné ceny, by byla potřeba propočítat přesnější kalkulace.

3.1.3 Možnosti propagace večerních plaveb

Aby se co nejširší veřejnost dozvěděla o nových večerních plavbách na lodi Arnošt z Pardubic a byla tak hned od začátku zajištěna návštěvnost, je nutné použít dostupné informační prostředky.

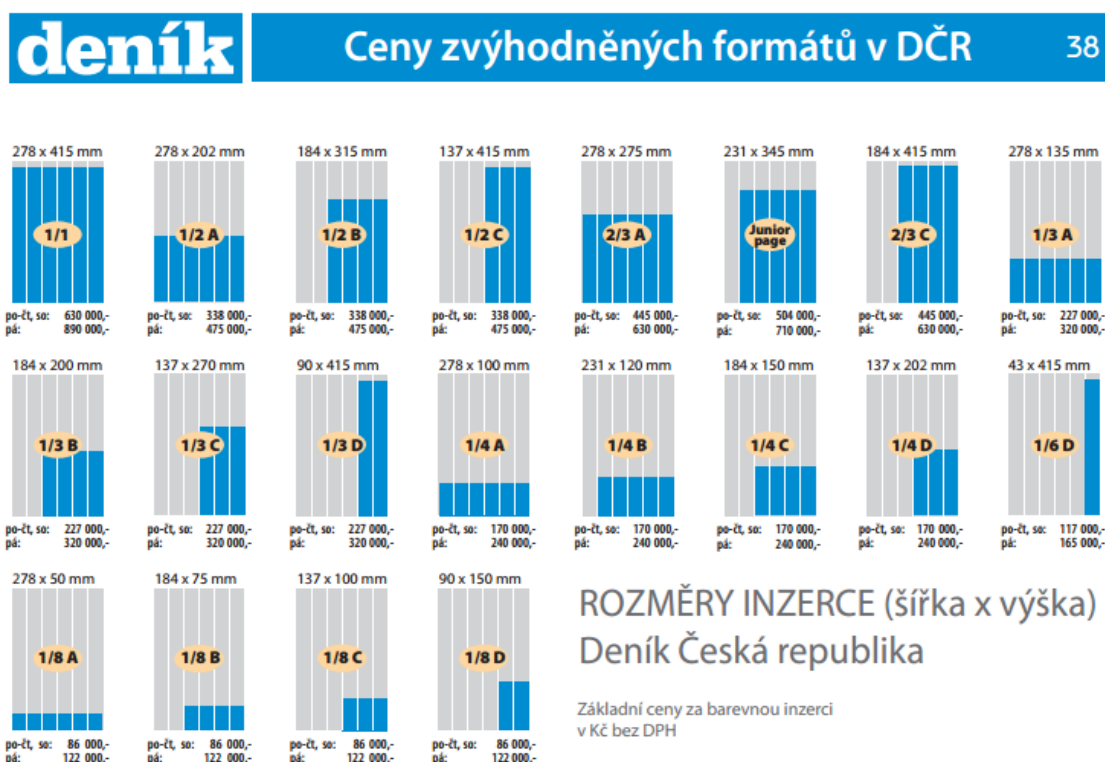
Jako první je určitě důležité zahrnout večerní plavby na internetové stránky lodi Arnošt z Pardubic, kde je třeba uvést všechny potřebné informace, např. provoz, program,

ceník, fotografie, kontakty apod. Dále je možné večerní plavby propagovat na jiných internetových stránkách, jako např. na oficiálních stránkách města Pardubice.

V dnešní, moderní době, kdy téměř každý figuruje na sociálních sítích, by i zde reklama mohla mít úspěch. Umístění by bylo na stávajících stránkách Restaurační a výletní lodi Arnošt z Pardubic na stránkách Facebooku. Obnášelo by to vložení nějakých fotografií či odkaz na internetové stránky lodi. Reklama na sociálních sítích je v podstatě reklama „zadarmo“.

Další forma propagace je prostřednictvím novin, časopisů či letáků. Při propagaci tohoto projektu budou využity Deníky z vydavatelství Vltava-Labe-Press, které jsou dnes jedněmi z nejčtenějších v rámci celé České republiky. Vydavatelství Vltava-Labe-Press vydává 71 regionálních deníků. Inzerce lze využít pro pokrytí celé České republiky, nebo s využitím pouze regionálního deníku zacílit a oslovit čtenáře ve vytipované oblasti, v tomto případě Pardubický kraj. Lze si vybrat umístění inzerce, rozměry inzerce a den kdy upoutávka bude vytištěna. Upoutávka by byla provedena barevně a otištěna 2x do měsíce, vždy v pátek, týden před tím než by plavba následovala. [62]

Obrázek 22: Ceny formátů



Zdroj: <http://g.denik.cz/88/70/vlp-cen-k-13-new.pdf>

Na obrázku 22 jsou uvedeny ceny zvýhodněných formátů. Pro tento projekt se jeví nejvhodnější formát 137x100 mm a jelikož by reklama byla otištěna vždy každý druhý pátek, cena za tento rozměr je 122 000 Kč. Tento formát je vzhledem k ceně nejvýhodnější.

Účinnou reklamou by také mohla být pojízdná reklama. Polepy by byly umístěny na autobusech městské hromadné dopravy. Tento způsob propagace je velmi efektivní. [63]

V roce 2008 společnost GfK Praha, s.r.o., Institut pro výzkum trhu, zpracovala studii, kolik lidí průměrně osloví reklama na vozidlech MHD v Pardubicích. Byly využity informace o množství osob, se kterými se každá linka při průjezdu jednotlivými ulicemi skutečně setkává, v kombinaci s velikostí a viditelností (reklamních) polepů. [64]

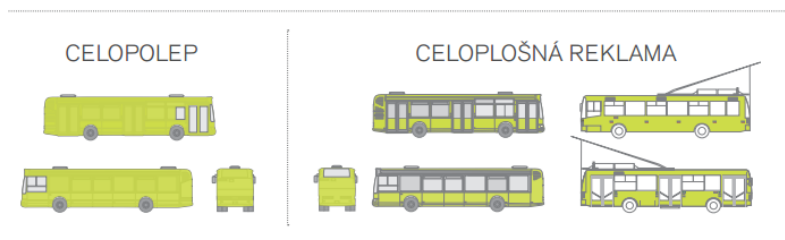
délka plné trasy	12,45 km
hrubý zásah * jednoho průjezdu	221 lidí
hrubý zásah * denní	2 475 lidí
hrubý zásah * týdenní	17 324 lidí
hrubý zásah * měsíční	74 259 lidí
hrubý zásah * roční	891 108 lidí
CPT (cena za oslovení tisíce lidí) u celoplošné reklamy	124,80 Kč
CPT (cena za oslovení tisíce lidí) u celopolepu	171,18 Kč

Hrubý zásah je jednotka hodnoty reklamní plochy, která stanovuje, kolik lidí má možnost reklamní plochu vidět během časového úseku (24 hodin, týden, měsíc a rok). [64]

Vozidla dopravního podniku v Pardubicích najezdí měsíčně až 16 000 km po Pardubicích a okolí. Výhradním vlastníkem práv na reklamu na vozidlech DPMP a.s. je společnost BARTH – media a.s. [65]

Obrázek 23: Reklama na vozidlech MHD

REKLAMA NA VOZIDLECH MHD



ROZMĚRY A VARIANTY PÁSOVÉ REKLAMY - AUTOBUSY



Zdroj: <http://www.barth.cz/data/pages/g4-a4-polepy-mhd.pdf>

Na výběr je několik možností typu a rozsahu reklamy (celoplošná reklama, celopolep, pásová reklama a polep určité části vozidla). Vše je znázorněno na obrázku 23. [65]

Na následujícím obrázku 24 je znázorněn typ celopolepu a celoplošné reklamy..

Obrázek 24: Příklad celopolepu a celoplošné reklamy



Zdroj: <http://www.barth.cz/reklama-na-autobusech.html>

Na projekt „Večerní Kuňka“ by byla nejvhodnější varianta celopolepu.

Jako příklad je uveden vypracovaný ceník celopolepu autobusu od firmy BARTH – media a.s. pro firmu WÜSTENROT v Pardubicích.

Cenová nabídka celopolepu autobusu je následující:

- I. varianta
 - pronájem na 6 měsíců
 - cena 65 100,- Kč
 - výroba reklamního motivu 70 000,- Kč
 - grafická příprava 5 – 10 000,- Kč (grafická příprava bude účtována v závislosti na složitosti a kvalitě dat)
- II. Varianta
 - pronájem na 12 měsíců
 - cena 130 200,- Kč
 - výroba reklamního motivu 70 000,- Kč
 - grafická příprava 5 – 10 000,- Kč (grafická příprava bude také účtována v závislosti na složitosti a kvalitě dat)

V ceně výroby reklamního motivu je zahrnuta výroba samolepících fólií s potřebnou certifikací, instalace na vozidlo a po skončení pronájmu deinstalace. [66]

Vzhledem k tomu, že v Pardubicích již zhotovená reklama s upoutávkou na výletní loď Arnošt z Pardubic na vozidle MHD existuje, bylo by nejvýhodnější a cenově nejméně náročně přidat reklamu na večerní plavbu na tuto hotovou.

Bylo by nutné si zjistit, zda je možné na vyhotovenou reklamu nějaké nápisy či obrázky doplnit a s jakou cenou počítat.

3.2 „Arnoštem až do pohádky“

Balíček nazvaný „Arnoštem až do pohádky“ je další možnost, jak přilákat turisty a napomoci tak rozvoji cestovního ruchu v regionu. Podle názvu by tento balíček měl oslovit především děti, avšak věkovému rozmezí se meze nekladou.

3.2.1 Obsah balíčku

Balíček by obsahoval plavbu výletní lodí Arnošt z Pardubic, dále prohlídku hradu Kunětická hora a na závěr návštěvu Perníkové chaloupky pod Kunětickou horou.

Jak již bylo zmíněno, tento balíček by se nabízel především školám, jako možnost školního výletu, nebo rodinám s dětmi. Pro uskutečnění plavby je však nutné min. 15 osob, délka plavby je cca 1,5 hodiny.

Základní jízdné dle ceníku výletní lodi Arnošt z Pardubic je pro děti od 3-15 let 80 Kč, pro dospělého 130 Kč a rodinná jízdenka pro rodiče s 1-3 dětmi do 15 let vychází 300 Kč. Tato cena je za jednosměrnou jízdenku do Kunětic. [19]

Při plavbě do Kunětic se nejprve vyplouvá přes jez, kde je loď za pomoci plavební komory a přepouštění vody vyzvednuta na vyšší hladinu. Poté vypluje z plavební komory a pluje dále kolem soutoku s řekou Chrudimkou a dále přírodou kolem chatových osad. Během plavby je z několika různých pohledů vidět Státní hrad Kunětická hora. [67]

V Kuněticích by návštěvníci vystoupili a pokračovali by ke Státnímu hradu Kunětická hora pěšky, je to cca 1,3 km. Na Kunětické hoře by následovala prohlídka hradu.

Obrázek 25: Státní hrad Kunětická hora



Zdroj: <http://www.hrad-kunetickahora.cz/fotogalerie/soucasne/>

Státní hrad Kunětická hora, který je zobrazen na obrázku 25, je dominantou východočeského Polabí a stojí na skále, která vznikla třetihorní činností země. Hrad je významným turistickým cílem regionu. V interiérech jsou k dispozici různé stálé i sezónní expozice či výstavy. Konají se zde pravidelně nejrůznější akce hudební, divadelní a historické. [68]

Na hradě si lze vybrat ze dvou prohlídkových okruhů, I. prohlídkový okruh vede do paláce s věží, II. prohlídkový okruh do hradní kaple, kde však návštěvníci musí využít služby průvodce. Oba tyto okruhy lze také spojit. [69]

Pro balíček „Arnoštem až do pohádky“ by byl nejvhodnější okruh I., kde by děti viděly interiéry hradního paláce, rytířský sál, zbrojnici a další. Na konci této prohlídky je pro děti před palácem zinscenovaná erbovní pověst Pernštejnů s chaloupkou uhlíře Věňavy a zubrem přicházejícím na lesní mýtinu, viz obrázek 26. [70]

Obrázek 26: Chaloupka uhlíře Věňavy



Zdroj: <http://www.hrad-kunetickahora.cz/fotogalerie/soucasne/00>

Ceník vstupného se odvíjí dle vybraného okruhu, pro okruh I je cena pro děti 6-26 let 50 Kč, za dospělého 70 Kč. [69]

Po prohlídce by se dále pokračovalo směrem k Perníkové chaloupce krásnou procházkou lesem, chaloupka je vzdálená opět cca 1,3 km.

Perníková chaloupka je bývalý lovecký zámeček z roku 1882, který dnes slouží jako Muzeum perníku a jako výletní místo pro všechny, co stále věří na pohádky. [71]

V období zimního spánku Ježibaby od Silvestra do 1. soboty v březnu se vždy připravuje nová expozice. Jinak je po celý rok možné ochutnat Medové zážitky z Perníkové chaloupky. Tyto zážitky zahrnují návštěvu Muzea perníku s městečkem Perníkov, putování tajuplným lesem do Perníkářské dílny Ježibaby a dále do Medového ráje, Nebe a samozřejmě Pekla. Výklad je pojat zábavně a pokaždé se přizpůsobuje konkrétní skupině návštěvníků.

Dospělé většinou zaujme výklad historie perníkářského řemesla a pardubického perníku, pro děti je připraveno zamyšlení nad pohádkou „O perníkové chaloupce“. Expozice zde obsahují přes tisíc perníků z celé České republiky. [71]

Obrázek 27: Perníková chaloupka



Zdroj: <http://www.pernikova-chaloupka.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=91491>

V perníkové chaloupce se nevybírání vstupné, ale perníkovně, které činí 60 Kč/osobu jakéhokoliv věku. Toto vstupné zahrnuje již zmíněné medové zážitky a dále 1 ks lahodného medového perníku Pardubického zlata, který každý návštěvník dostane od Ježibaby. [72]

Po absolvování prohlídky Perníkové chaloupky by se návštěvníci dopravili zpět do Pardubic, a to buď pomocí MHD Pardubice, linka č. 16, zastávka „Ráby – odbočka Kunětická hora“ nebo linkovým autobusem Hradec Králové – Pardubice dle obvyklého jízdního řádu.

Po sečtení jízdného na lodi, vstupného na hrad a do Perníkové chaloupky vychází cena balíčku 190 Kč za dítě a 260 Kč za dospělého. V této ceně není zahrnuta doprava z Pardubic a zpět, jak již bylo zmíněno, byla by individuální.

3.2.2 Propagace balíčku

Propagace tohoto balíčku by proběhla na internetových stránkách www.pohadkovecesko.cz, kde by se tento balíček zveřejnil. Tento portál nabízí spousty tipů na výlety od zámků až po cyklostezky. [73]

Další internetová stránka, která by napomohla propagaci tohoto balíčku, by mohla být www.vyletnik.cz, kde může kdokoliv zdarma přidat tip na výlet se všemi potřebnými informacemi, popř. mapkou apod. [74]

Na těchto internetových stránkách by se zveřejnil balíček „Arnoštem až do pohádky“, který by měl sloužit jako námět pro zájemce.

3.3 „Adrenalin na Mácháči“

Tento balíček by mohl nadchnout každého, kdo klade důraz na zážitky a adrenalin. Zahrnoval by návštěvu lanového centra Jungle Creek, kde si návštěvníci mohou vyzkoušet svou obratnost v lezení v korunách stromů, a windsurfing na Máchově jezeře.

Obrázek 28: Lanové centrum Jungle Creek



Zdroj: <http://www.starline.cz/nabidka-vyletu.php>

Lanová centra Jungle Creek jsou na Máchově jezeře na třech místech, Doksy, Staré Splavy či Camp Borný. Lanové centrum v Doksech prošlo rekonstrukcí a je zde možnost si vyzkoušet nové atrakce.

Ve všech třech centrech je jednotné vstupné, takže je na každém návštěvníkovi, které navštíví. Lze si vybrat ze tří okruhů, malý okruh s cenou 170 Kč/osobu, střední okruh vychází 200 Kč/osobu a velký okruh 220 Kč/osobu. [75]

Jak již bylo zmíněno, součástí tohoto adrenalinového balíčku by byl windsurfing na Máchově jezeře. Využila by se škola windsurfingu, která je zde k dispozici a přijímá zkušené jezdce i úplně začátečníky. Naučí se zde jezdit opravdu každý od 10 let věku. Lze využít služby instruktora. Vybavení si lze vypůjčit na hodinu až celý týden.

Obrázek 29: Windsurfing na Máchově jezeře



Zdroj: <http://www.windsurfingmachac.cz/kurzy/skupinova-vyuka/?L=0>

Škola přijímá jak jednotlivce, tak i celé skupiny. Vybavení se vždy vybírá přesně dle potřeb a zkušeností. [76]

V tomto případě by byl využit kurz pro celou skupinu, jelikož se předpokládá využití tohoto balíčku více osobami najednou (např. skupinami přátel).

Skupině se věnuje instruktor po celou dobu výuky a vše přizpůsobuje povětrnostním podmínkám, dovednostem účastníků a jejich přáním. Skupinovou výuku mohou využít min.

4 osoby a max. 8. Cena za 1 den, což jsou 4 hodiny čisté výuky, je 900 Kč/1 osobu, za 5. – 8. osobu je to pak 800 Kč. [77]

Cena tohoto balíčku vychází v rozmezí 1070-1170 Kč/osobu. Záleželo by už na každém jednotlivci, jaký okruh by v lanovém centru zvolil, a dále, jak velká skupina lidí by využila skupinovou výuku windsurfingu. Samozřejmě by opět bylo nutné propočítat dopravu, podle toho, odkud by návštěvníci přijeli, v této ceně zahrnutá doprava není.

Upoutávky na tento balíček by mohly být umístěny na oficiálních stránkách města Doksy a dále na sociálních sítích, kde je reklama také účinná a osloví mladší část naší populace, které je především tento balíček nabízen.

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo na základě analýzy stávajícího stavu rekreační vodní dopravy v České republice navrhnout možnosti jejího lepšího využití pro rozvoj cestovního ruchu.

Pro splnění hlavního cíle bylo potřebné nejprve splnit jednotlivé dílčí cíle. Jako první bylo nutné definovat samotný pojem doprava a její rozdělení. Dále byla podrobněji charakterizována vodní doprava, její historie, splavné toky České republiky, vnitrozemské vodní cesty a infrastruktura vodní dopravy v České republice. Dále byl charakterizován pojem cestovní ruch, základní pojmy s ním související, formy a druhy cestovního ruchu a v neposlední řadě vztah mezi cestovním ruchem a dopravou obecně.

Nejdůležitější částí práce bylo provedení samotné analýzy současného stavu rekreační vodní dopravy v České republice. V tomto kroku byly charakterizovány jednotlivé kraje České republiky a v každém kraji místa, kde se rekreační doprava provozuje. V Pardubickém kraji byl vytvořen dotazník spokojenosti návštěvníků výletní lodi Arnošt z Pardubic, který měl napomoci přesnější analýze. Z dotazníku vyplynulo, že loď navštěvují převážně místní, z Pardubického kraje a sousedního kraje Královéhradeckého, což je pochopitelné vzhledem ke vzdálenosti. Překvapením ale bylo, že za plavbou na lodi cestují i návštěvníci např. z Moravskoslezského či Ústeckého kraje. Z dotazníku dále vyplynulo, že více než 2/3 dotazovaných by loď navštívily v budoucnu znovu. Důležitá otázka v dotazníku byla zaměřena na zájem o večerní plavby, kde opět 2/3 odpověděly ano. Právě proto byl vytvořen návrh „Večerní Kuňka“. Ve Středočeském a Zlínském kraji byla využita data z podkladů od Ředitelství vodních cest České republiky. Ve zbylých krajích byly potřebné informace zjištěny na internetových stránkách. Na konci této analýzy se ukázalo, že v každém kraji má rekreační vodní doprava zastoupení.

Poté byla sestavena SWOT analýza, kde byly řešeny silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby vodní dopravy v České republice. Ve SWOT analýze byly důležité zejména příležitosti, dle kterých byly v následující kapitole vytvořeny návrhy na vylepšení stávající situace. Příležitostí je určitě větší důraz na zážitky v cestovním ruchu a také rostoucí obliba aktivní dovolené.

Poslední kapitola navrhuje doplnění současných vodních atraktivit o atraktivitu nové. V rámci bakalářské práce nebylo možné zaměřit se na nové atraktivitu pro každý kraj, proto byla pozornost věnována jen vybraným lokalitám.

V Pardubickém kraji byl, na základě provedeného průzkumu, vytvořen návrh večerních plaveb, o které respondenti projeví zájem. Dále byl vytvořen balíček služeb nazvaný „Arnoštem až do pohádky“, který by měl oslovit především děti. Balíček by obsahoval plavbu výletní lodí Arnošt z Pardubic do Kunětic, dále prohlídku Státního hradu Kunětická Hora a nakonec exkurzi do Perníkového chaloupky pod Kunětickou horou.

V rámci Libereckého kraje byl navržen balíček služeb zaměřený naopak na dospělé, kteří vyhledávají adrenalin a zážitky. Lokalita Máchovo jezero je klasickou rekreační oblastí, kterou každoročně navštěvují tisíce turistů a pro adrenalinové atrakce má skvělé podmínky. Balíček „Adrenalin na Mácháči“ by zahrnoval návštěvu lanového centra Jungle Creek a dále školu windsurfingu na Máchově jezeře.

Uvedené návrhy jsou založené na atraktivitách, které nabízí rekreační vodní doprava. Měly by přilákat další návštěvníky do zmiňovaných lokalit, případně prodloužit jejich pobyt v nich, a přispět tak k rozvoji cestovního ruchu v regionech.

Použitá literatura

- [1] DRAHOTSKÝ, I. a B. ŘEZNÍČEK. *Logistika: procesy a jejich řízení*. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-521-0.
- [2] ŠIROKÝ, J. a kol. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-983-1.
- [3] BECKOVÁ, H. *Vedení cestovních kanceláří*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. ISBN 80-7194-353-3.
- [4] MALÁ, V. *Cestovní ruch: vybrané kapitoly*. Praha: VŠE, 1999. ISBN 80-7079-443-7.
- [5] ČECH, J. *Malá encyklopedie cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS, 1998. ISBN 80-85970-19-8.
- [6] RYGLOVÁ, K., M. BURIAN a I. VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch: podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-4039-3.
- [7] ZELENÝ, L. a L. PEŘINA. *Doprava: Dopravní infrastruktura*. Praha: VŠE, 2000. ISBN 80-245-0110-4.
- [8] Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje. *Liberecký kraj*. [online]. ©2010 [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK10/52.html
- [9] Máchovo jezero. *Cesty krajem*. [online]. ©2010-2012 [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <http://www.cestykrajem.cz/katalog/dle-lokalit/objekty/machovo-jezero/>
- [10] Pravidelná lodní přeprava po Máchově jezeře. *Regata Máchovo jezero*. [online]. ©2010 [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <http://www.regatamachovojezero.cz/lodni-doprava/pravidelna-preprava>
- [11] Zábava a sportovní vyžití. *Máchovo jezero: chatová osada Jachta*. [online]. [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <http://www.jachta.com/zabava.html>
- [12] Vodní lyžařský vlek. *PANDA SPORT*. [online]. [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <http://www.pandasport.cz/sportoviste/vodni-vlek>
- [13] Technické parametry vleku. *Ski&Wake Park Těrlicko*. [online]. ©2009 [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <http://skiwakepark.cz/?page=technicke-parametry>

- [14] Vlek. *WC Stráž*. [online]. [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <http://wcstraz.unas.cz/vlek.php>
- [15] Údolní nádrž Rozkoš. *Česká Skalice*. [online]. ©2014 [cit. 2014-01-10]. Dostupné z: <http://www.ceskaskalice.cz/cs/nase-mesto/prehrada-rozkos-a-autokemp/>
- [16] *Autocamping Rozkoš*. [online]. [cit. 2014-01-10]. Dostupné z: <http://www.atcrozkos.cz/>
- [17] Paroplavba Hradec Králové. *Hradecká paroplavební společnost s.r.o.* [online]. 2013 [cit. 2014-01-10]. Dostupné z: <http://www.paroplavbahk.cz/>
- [18] Jinolické rybníky. *Interregion Jičín*. [online]. ©1999-2014 [cit. 2014-01-10]. Dostupné z: http://www.interregion.cz/turistika/priroda/vodstvo/jinolicke_rybniky/jinolicke_rybniky.htm
- [19] O lodi. *Arnošt z Pardubic*. [online]. ©2012 [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: <http://www.lod.cz/o-lodi.html>
- [20] Naše služby. *Arnošt z Pardubic*. [online]. ©2012 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.lod.cz/nase-sluzby/>
- [21] Restaurace. *Arnošt z Pardubic*. [online]. ©2012 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.lod.cz/restaurace.html>
- [22] Přehrada Pastviny. *České hory*. [online]. ©1999-2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://pastviny.ceskehory.cz/>
- [23] Vodní nádrž Seč. *K vodě – mapa koupání v přírodě*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.kvode.eu/pardubicky-kraj/vodni-nadrz-sec/>
- [24] Vodní nádrž Seč. *České hory*. [online]. ©1999-2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://sec.ceskehory.cz/>
- [25] Opatovický kanál. *Atlas Česka*. [online]. ©2007-2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.atlasceska.cz/pardubicky-kraj/opatovicky-kanal/>
- [26] Doprava lodí Opatovickém kanálu. *Půjčovna CVOK - cestovní vodácká kancelář*. [online]. [cit. 2014-02-23]. Dostupné z: <http://pujcovny-lodi.cz/opatovicky-kanal/doprava-lodi/>
- [27] ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR. *Marketingová analýza definovaných budoucích přístavišť*. Praha: Ředitelství vodních cest ČR, 2012.

- [28] Plavby parníkem po Vltavě. *Plavby Praha*. [online]. ©2011-2014 [cit. 2014-01-10]. Dostupné z: <http://www.plavbypraha.cz/#home/>
- [29] Parníky a lodě. *PRAGUE BOATS*. [online]. [cit. 2014-01-12]. Dostupné z: <http://www.1-parniky-praha.cz/parniky-a-lode.aspx/>
- [30] Pravidelné plavby. *PRAGUE BOATS*. [online]. [cit. 2014-01-12]. Dostupné z: <http://www.1-parniky-praha.cz/pravidelne-plavby.aspx/>
- [31] *Dalešická přehrada*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.dalesickaprehrada.cz/>
- [32] Mapa lodních zastávek. *Dalešická přehrada*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.dalesickaprehrada.cz/mapa-zastavek/>
- [33] Lodní doprava. *Autocamp Wilsonka na Dalešické přehradě*. [online]. ©2011 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.wilsonka.cz/lodni-doprava/>
- [34] Sport a aktivity. *Autocamp Wilsonka na Dalešické přehradě*. [online]. ©2011 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.wilsonka.cz/sport-a-aktivity/>
- [35] Vodní dílo Orlík. *Povodí Vltavy*. [online]. ©2013 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.pvl.cz/vodohospodarske-informace/vodni-dila/vltavska-vodni-cesta/vodni-dilo-orlik/>
- [36] Orlík nad Vltavou. *Turistik*. [online]. ©2000-2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.turistik.cz/cz/kraje/jihocesky-kraj/okres-pisek/orlik-nad-vltavou/orlicka-prehrada/>
- [37] *Jižní Čechy a Šumava: Spolek pro popularizaci jižních Čech*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.jiznicechy.org/cz/>
- [38] Vodní nádrž Lipno. *České hory*. [online]. ©1999-2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://lipno.ceskehory.cz/>
- [39] Výlety parníkem Lipno. *Lipno–info*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.lipno-info.cz/leto-lipno/vylety-parnikem-lipno.php/>
- [40] Lodní doprava na Lipně. *Frymburk: Informační centrum*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.ifrymburk.info/doprava/okruzni-plavby/>
- [41] Windsurfing Lipno. *Lipno–info*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.lipno-info.cz/leto-lipno/windsurfing-lipno.php/>

- [42] Rybník Svět. *Turistika.cz*. [online]. ©2007-2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.turistika.cz/mista/rybnik-svet/>
- [43] Rybník Rožmberk. *Třeboňsko*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.trebonsko.cz/rybnik-rozemberk/>
- [44] Lodní doprava na Hracholuské přehradě. *Společnost pro veřejnou dopravu*. [online]. 2011 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.spvd.cz/index.php/component/content/article/270-clanky/ruzne/hracholusky/1023-lodni-doprava-na-hracholuske-prehrade/>
- [45] Vodní nádrž Skalka. *Turistik*. [online]. ©2000-2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.turistik.cz/cz/kraje/karlovarsky-kraj/okres-cheb/cheb/vodni-nadrz-skalka/>
- [46] Kamencové jezero. *Tip na výlet*. [online]. ©2008-2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.tipnavylet.cz/clanek/kamencove-jezero/>
- [47] Wake park. *Kamencové jezero*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://kamencak.royalhotels.cz/cs/wake-park/>
- [48] Vodní nádrž Letovice. *Turistik*. [online]. ©2000-2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.turistik.cz/cz/kraje/jihomoravsky-kraj/okres-blansko/letovice/vodni-nadrz-letovice/>
- [49] *Jacht Křetínka*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.kretinka.net/>
- [50] Lodní doprava. *Brněnská přehrada*. [online]. ©2009–2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: http://www.brnenskaprehrada.cz/p_doprav.html/
- [51] Přehrada dnes. *Brněnská přehrada*. [online]. ©2009–2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: http://www.brnenskaprehrada.cz/p_dnes.html/
- [52] ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR. *Vyhodnocení ekonomické efektivity investiční akce „Rekreační přístav Petrov“* Praha: Ředitelství vodních cest ČR, 2010.
- [53] Loď Santa Maria. *Slezskaharta.eu*. [online]. ©2009-2014 [cit. 2014-02-20]. Dostupné z: <http://www.slezskaharta.eu/vyhlidkove-plavby/lod-santa-maria/>
- [54] Nová výletní loď. *Slezskaharta.eu*. [online]. ©2009-2014 [cit. 2014-02-20]. Dostupné z: <http://www.slezskaharta.eu/vyhlidkove-plavby/nova-vyletni-lod/>

- [55] Olomoucký kraj – křižovatka evropských vodních cest. *Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe*. [online]. ©2005-2014 [cit. 2014-02-23]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/trasadol?26e583503c6f2e4eae52fa8ff1992c6=020531e2531020b06619965b6bd43764&start=4/>
- [56] Současný stav projektu. *Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe*. [online]. ©2005-2014 [cit. 2014-02-23]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/dnesnistav/>
- [57] *Integram*. [online]. [cit. 2014-05-12]. Dostupné z: <http://www.intergram.cz/cs/>
- [58] O nás. *OSA*. [online]. ©2011 [cit. 2014-05-12]. Dostupné z: <http://www.osa.cz/hlavn%C3%AD-menu/kdo-jsme/o-n%C3%A1s.aspx>
- [59] Seznam měst v Česku podle počtu obyvatel. In: *Wikipedia the free encyclopedia* [online]. 2014 [cit. 2014-05-12]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_m%C4%9Bst_v_%C4%8Cesku_podle_po%C4%8Dtu_obyvatel
- [60] Sazebník. *Integram*. [online]. [cit. 2014-05-12]. Dostupné z: <http://www.intergram.cz/cs/sazebniky/>
- [61] Sazebník 2014. *OSA*. [online]. ©2011 [cit. 2014-05-12]. Dostupné z: http://www.osa.cz/media/119188/sazebnik_osa2014_a5.pdf
- [62] Ceník Inzerce. *Deník*. [online]. 2011 [cit. 2014-04-28]. Dostupné z: <http://g.denik.cz/88/70/vlp-cen-k-13-new.pdf>
- [63] Reklama na autobusech. *BARTH MEDIA* [online]. [cit. 2014-04-28]. Dostupné z: <http://www.barth.cz/reklama-na-autobusech.html>
- [64] BARTH – MEDIA. Interní materiály. Pardubice: BARTH – media, 2011.
- [65] Reklama na vozidlech. *Dopravní podnik města Pardubic a.s.* [online]. ©2009 [cit. 2014-04-28]. Dostupné z: <http://reklama.dpmp.cz/reklama-na-vozidlech/>
- [66] BARTH – MEDIA. *Pronájem vozidel MHD v Pardubicích*. Pardubice: BARTH – media, 2014.
- [67] Naše služby: Senioři. *Arnošt z Pardubic* [online]. ©2012 [cit. 2014-05-15]. Dostupné z: <http://www.lod.cz/nase-sluzby/seniori.html>
- [68] Historický vývoj. *Státní hrad Kunětická Hora* [online]. ©2014 [cit. 2014-05-15]. Dostupné z: <http://www.hrad-kunetickahora.cz/historie/historicky-vyvoj/>

- [69] Ceník vstupného. *Státní hrad Kunětická Hora* [online]. ©2014 [cit. 2014-05-15].
Dostupné z: <http://www.hrad-kunetickahora.cz/turisticke-informace/cenik-vstupneho/>
- [70] Prohlídka a expozice. *Státní hrad Kunětická Hora* [online]. ©2014 [cit. 2014-05-15].
Dostupné z: <http://www.hrad-kunetickahora.cz/turisticke-informace/prohlidka-a-expozice/>
- [71] Perníková chaloupka ®. *Perníková chaloupka* [online]. 2004-2014 [cit. 2014-05-15]. Dostupné z: <http://www.pernikova-chaloupka.cz/tema/tema.phtml?id=1519>
- [72] Ceník – perníkovně. *Perníková chaloupka* [online]. 2004-2014 [cit. 2014-05-15].
Dostupné z: <http://www.pernikova-chaloupka.cz/tema/tema.phtml?id=4572>
- [73] *Pohádkové Česko* [online]. [cit. 2014-05-15]. Dostupné z:
<http://www.pohadkovecesko.cz/?gclid=CNuTooOdur4CFQeVfgod3FIAPw>
- [74] Tipy na výlety, turistika a dovolená v ČR. *Výletník* [online]. [cit. 2014-05-15].
Dostupné z: <http://www.vyletnik.cz/tipy-na-vylety/>
- [75] Volný čas. *Máchovo jezero* [online]. [cit. 2014-05-15]. Dostupné z:
<http://www.machovo-jezero-koupani.cz/volny-cas.php>
- [76] O nás. *Windsurfing Mácháč* [online]. ©2014 [cit. 2014-05-15]. Dostupné z:
<http://www.windsurfingmachac.cz/o-nas/?L=0>
- [77] Skupinová výuka windsurfingu. *Windsurfing Mácháč* [online]. ©2014
[cit. 2014-05-15]. Dostupné z: <http://www.windsurfingmachac.cz/kurzy/skupinova-vyuka/?L=0>

Seznam tabulek

Tabulka 1: Kapacita lodí.....	24
Tabulka 2: Počet odbavených cestujících.....	25
Tabulka 3: Ceník jízdného.....	27
Tabulka 4: Ceník služeb	28
Tabulka 5: Ceník - jednotlivé jízdné	29
Tabulka 6: Ceník - pronájem celé lodi	29
Tabulka 7: Jízdní řád pro rok 2013.....	32
Tabulka 8: Ceník jízdného na lodi Král Jiří	38
Tabulka 9: Ceník jízdného na lodi Král Jiří	39
Tabulka 10: Trasy výletní lodí.....	40
Tabulka 11: Ceník	42
Tabulka 12: Ceník jízdného na Dalešické přehradě	44
Tabulka 13: Prázdninové jízdné	48
Tabulka 14: Ceník pro sezónu 2013	52
Tabulka 15: SWOT analýza	54

Seznam obrázků

Obrázek 1: Mapa vodních cest České.....	15
Obrázek 2: Vodní cesty v ČR.....	17
Obrázek 3: Baťův kanál.....	18
Obrázek 4: Kraje ČR	23
Obrázek 5: Máchovo jezero.....	24
Obrázek 6: Zastávky na Máchově jezeře.....	25
Obrázek 7: Vodní vlek Stráž pod Ralskem	26
Obrázek 8: Loď Arnošt z Pardubic.....	31
Obrázek 9: Pohlaví respondentů.....	33
Obrázek 10: Věk respondentů	34
Obrázek 11: Bydliště respondentů.....	34
Obrázek 12: Návštěva lodi v budoucnu.....	35
Obrázek 13: Spokojenost s cenou za služby.....	35
Obrázek 14: Celková spokojenost	36
Obrázek 15: Zájem či nezájem o večerní plavby	36
Obrázek 16: Labsko - vltavská cesta	38
Obrázek 17: Plavební síť v Praze	41
Obrázek 18: Mapa zastávek na Dalešické přehradě	43
Obrázek 19: Loď Lipsko	50
Obrázek 20: Vývoj počtu návštěvníků Baťova	51
Obrázek 21: Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe	53
Obrázek 22: Ceny formátů	58

Obrázek 23: Reklama na vozidlech MHD.....	60
Obrázek 24: Příklad celopolepu a celoplošné reklamy	60
Obrázek 25: Státní hrad Kunětická hora	62
Obrázek 26: Chaloupka uhlíře Věňavy	63
Obrázek 27: Perníková chaloupka	64
Obrázek 28: Lanové centrum Jungle Creek	65
Obrázek 29: Windsurfing na Máchově jezeře	66

Seznam zkratk

CHKO	Chráněná krajinná oblast
ZTP	Zvlášť těžce postižení
ŘVC	Ředitelství vodních cest
D-O-L	Dunaj-Odra-Labe
MHD	Městská hromadná doprava
o.s.	Občanská společnost

Seznam příloh

Příloha 1: Dotazník

Příloha 2: Mapa přehradní nádrže Pastviny

Příloha 3: Slezská Harta

Dotazník

Spokojenost návštěvníků výletní lodi Arnošt z Pardubic

Dobrý den, vážený respondente/vážená respondentko,

jsem studentka 3. ročníku bakalářského studia na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice. Ráda bych Vás poprosila o vyplnění krátkého dotazníku na téma spokojenost návštěvníků výletní lodi Arnošt z Pardubic, jehož výsledky mi pomohou lépe analyzovat stávající stav rekreační vodní dopravy v Pardubicích. Všechny Vámi poskytnuté údaje jsou zcela anonymní.

Děkuji Vám za Vaši ochotu.

Lenka Halešová (Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera)

1. Navštívil/a jste loď Arnošt z Pardubic poprvé?
 - ano
 - ne
2. Pokud jste v otázce č. 1 odpověděl/a ne, po kolikáté jste již loď navštívil/a?
3. Co se Vám na lodi líbilo nejvíce?
4. Co Vám na lodi naopak vadilo?
5. Hodláte loď v budoucnu navštívit znovu?
 - ano
 - ne
6. Byl/a jste spokojen/a s cenou za nabízené služby? (stupnice 1- nejvíce spokojen/a, 5 nejméně spokojen/a)
7. Jaká je Vaše celková spokojenost? (stupnice 1- nejlepší, 5- nejhorší)

8. Kde jste se o možnosti plavby dozvěděl/a?
- internet
 - tisk
 - leták
 - známý
 - jiné
9. Jste:
- obyvatel/ka Pardubic
 - návštěvník z jiného města (uveďte prosím kraj)
10. Pokud nejste místní, jaký byl Váš účel cesty?
- výlet lodí
 - jiný
11. S kým jste loď navštívil/a?
- sám/a
 - s rodinou
 - s přáteli
 - se školou
 - jiné
12. Měl/a byste zájem o večerní plavby s doprovodným programem?
- ano
 - ne
 - nevím

Údaje o respondentovi

Jaké je Vaše pohlaví?

- muž
- žena

Jaký je Váš věk?

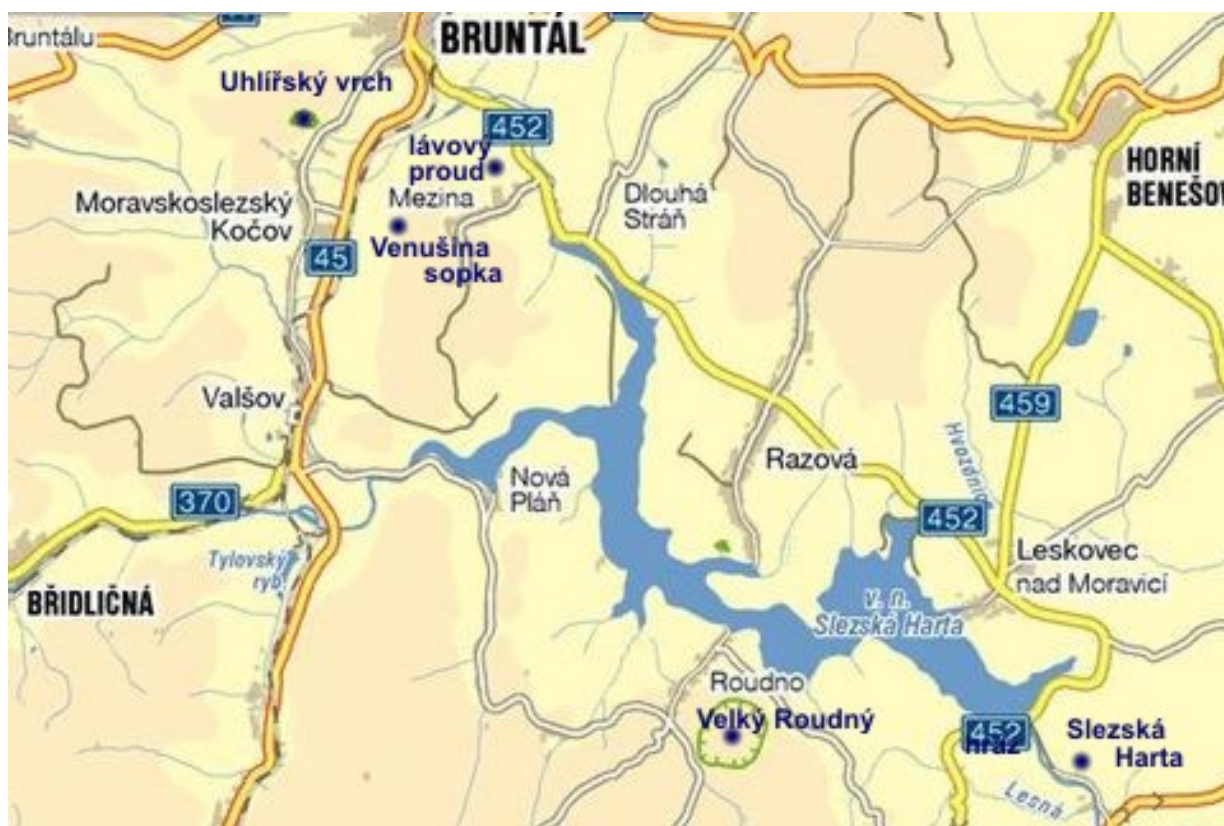
- do 18 let
- 18 – 35 let
- 36 – 55 let
- 56 – 75 let
- 76 let a více

Mapa přehradní nádrže Pastviny



Zdroj: <http://pastviny.ceskehory.cz/mapa/>

Slezská Harta



Zdroj: <http://www.svatosi.cz/wp-content/uploads/2012/05/slezkaharta.jpg>