

**ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI**

**FAKULTA EKONOMICKÁ**

Bakalářská práce

**Podniky a podnikání v regionálním rozvoji**

**Businesses and Entrepreneurship in Regional  
Development**

Jiřina Dolanská

2014

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jiřina DOLANSKÁ**  
Osobní číslo: **K12B0065K**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Podniková ekonomika a management**  
Název tématu: **Podniky a podnikání v regionálním rozvoji**  
Zadávací katedra: **Katedra podnikové ekonomiky a managementu**

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

1. Charakterizujte z různých hledisek vybraný region nebo mikroregion a jeho hlavní silné i slabé stránky.
2. Popište situaci podniků i podnikatelů ve vybraném regionu nebo mikroregionu z pohledu jejich vlivu na regionální rozvoj.
3. Zhodnoťte podporu podnikání v daném regionu či mikroregionu z různých aspektů.
4. Analyzujte hlavní nedostatky bránící rozvoji podniků či podnikání v daném regionu či mikroregionu.
5. Vyhodnoťte provedenou analýzu a doporučte případná opatření ke zlepšení stávající situace.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

**40 - 60 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- **BLAŽEK, Jiří, UHLÍŘ, David.** *Teorie regionálního rozvoje.* Praha : Karolinum, 2002. ISBN 80-246-0384-5.
- **JANEČKOVÁ, Lidmila, VAŠTÍKOVÁ, Miroslava.** *Marketing měst a obcí.* Praha : Grada Publishing, 1999. ISBN 80-7169-750-8.
- **JEŽKOVÁ, Renáta, JEŽEK, Jiří.** *Podnikanie a jeho komunálna a regionálna podpora.* Bratislava : Eurokódex, 2011. ISBN 978-80-89447-47-3.
- **PAULIČKOVÁ, Renáta.** *Regionálny a mestský marketing.* Bratislava : Eurounion, 2005. ISBN 80-88984-72-6.
- **SYNEK, Miloslav, KISLINGEROVÁ, Eva.** *Podniková ekonomika.* Praha : C. H. Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-336-3.
- **SRPOVÁ, Jitka, ŘEHOŘ, Václav.** *Základy podnikání.* Praha : Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3339-5.

Vedoucí bakalářské práce:

**Dr. Ing. Jiří Hofman**

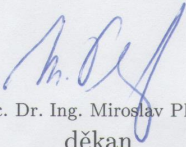
Katedra podnikové ekonomiky a managementu

Datum zadání bakalářské práce:

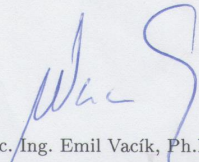
**25. října 2013**

Termín odevzdání bakalářské práce:

**25. dubna 2014**

  
Doc. Dr. Ing. Miroslav Plevný  
děkan



  
Doc. Ing. Emil Vacík, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Chebu dne 25. října 2013

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

*"Podniky a podnikání v regionálním rozvoji"*

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

V Plzni dne .....

.....  
Podpis autora

## Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala především Dr. Ing. Jiřímu Hofmanovi, vedoucímu bakalářské práce, za jeho ochotu, přístup a podnětné rady, které mi při zpracování bakalářské práce velice pomohly.

Dále bych chtěla poděkovat panu Bedřichu Dvořákovi, vedoucímu oddělení finanční kontroly z Krajského úřadu Plzeňského kraje, Ing. Liboru Pickovi, starostovi obce Bělé nad Radbuzou za poskytnutí materiálů, Mgr. Jiřímu Valachovičovi z katedry tělesné výchovy ZČU v Plzni, za spolupráci při realizaci ankety, dále paní Radce Žákové, cykloprůvodkyni a editorce plzenskonakole.cz PR & editorce newsletteru národního cyklokoordinátora za poskytnuté odkazy, panu Zdeňku Stejskalovi z restaurace Radbuza v Bělé, dále také mamince Ritě Hovorkové, která mi svou perfektní němčinou pomohla v komunikaci s projekt-kordinátorkou Margit Frauenreuther z Neustadtu a.d. Waldnaab a všem ostatním. Všem si upřímně vážím, že mi věnovali svůj čas.

# Obsah

<b>Úvod .....</b>	<b>7</b>
<b>1 Charakteristika mikroregionu Radbuza .....</b>	<b>9</b>
1.1 Situační analýza .....	9
1.1.1 Poloha .....	9
1.1.2 Přírodní podmínky .....	9
1.1.3 Osídlení .....	10
1.1.4 Občanská vybavenost .....	12
1.1.5 Ekonomika .....	13
1.1.6 Doprava .....	16
1.1.7 Cestovní ruch .....	19
1.1.8 Životní prostředí .....	20
1.2 SWOT analýza .....	23
1.2.1 Silné stránky .....	23
1.2.2 Slabé stránky .....	23
1.2.3 Příležitosti .....	24
1.2.4 Ohrožení .....	24
1.3 Management místního a regionálního rozvoje .....	25
<b>2 Vliv hranice na socioekonomické prostředí česko-bavorského pohraničí .....</b>	<b>26</b>
2.1 Socioekonomické prostředí česko-bavorského pohraničí .....	26
2.2 Panevropská cyklostezka v kostce .....	28
2.2.1 Stavba v číslech .....	31
2.2.2 Zlatá stezka .....	32
2.2.2.1 Prachatická Zlatá stezka .....	34
2.2.2.2 Vimperská Zlatá stezka .....	35
2.2.2.3 Kašperskohorská Zlatá stezka .....	35
<b>3 Podpora mikroregionu z různých aspektů .....</b>	<b>39</b>
3.1 Projekty na podporu mikroregionu .....	39
3.1.1 Žádost o podporu z PSOV .....	39
3.2 Strategie rozvoje .....	42
3.2.1 Rozvoj vybavenosti mikroregionu .....	42
3.2.2 Stabilizace a rozvoj obyvatel .....	43

3.2.3	Hospodářský rozvoj mikroregionu, řešení nezaměstnanosti .....	43
3.2.4	Zachování a rozvoj zemědělské činnosti .....	43
<b>4</b>	<b>Metodika výzkumu a marketingový průzkum.....</b>	<b>44</b>
4.1	Metodika výzkumu .....	43
4.1.1	Cyklotrasa č. 37 Plzeň - Železná .....	44
4.1.2	Průběh cyklotrasy .....	44
4.1.3	Lokalizace .....	45
4.1.4	Metoda výzkumu .....	46
4.1.5	Velikost výběrového souboru .....	46
4.1.6	Struktura výběrového souboru .....	46
4.1.7	Časový harmonogram .....	46
4.1.8	Zpracování výsledků .....	47
4.1.9	Forma výstupu .....	47
4.2	Výsledky anket, graf a doporučení .....	47
4.2.1	Podniky a podnikatelé .....	47
4.2.2	Cyklisté a rodiny s dětmi .....	48
4.2.3	Výběr poznámek ze schůzek včetně některých doporučení .....	49
4.3	Marketingový průzkum návštěvníků v Plzeňském kraji .....	54
4.3.1	Hodnocení atraktivity podle navštívené lokality .....	54
4.3.2	Hodnocení atraktivnosti regionu .....	55
4.3.3	Cenová image regionu .....	55
4.3.4	Hodnocení poskytovaných služeb .....	56
4.3.5	Deklarativní věrnost regionu Plzeňska .....	56
4.4	Přeshraniční ekonomické vlivy .....	57
4.5	Srovnávání jednotkových nákladů .....	57
<b>5</b>	<b>Analýza klíčových poznatků a doporučení .....</b>	<b>58</b>
5.1	Analýza klíčových poznatků z teoretické části.....	58
5.2.	Doporučení .....	59
<b>Závěr</b>	.....	<b>60</b>
<b>Seznam zkratk</b>	.....	<b>61</b>
<b>Seznam obrázků</b>	.....	<b>63</b>
<b>Seznam tabulek</b>	.....	<b>63</b>
<b>Zdroje</b>	.....	<b>64</b>

## Úvod

Mikroregion Radbuza se nachází v Plzeňském kraji, v západní části okresu Plzeň-jih. Vznikl v březnu roku 1999 z důvodu společného postupu při řešení otázek vznikajících v daných obcích mikroregionu.

Území mikroregionu bylo osídleno již v mladší době kamenné. Mezi zajímavé archeologické lokality patří např. Hradec u Stoda, Dobřany, Chotěšov či Čelákovy. Právě tudy vedla tzv. „pasovská“, „prachatická“, „česká“ či „solná“ stezka. Název Zlatá stezka se objevuje až počátkem 16. století.

Po 2. světové válce bylo území poznamenáno jednak vysídlením německého obyvatelstva, jednak kolektivizací. Narušen byl i tradiční charakter měst a obcí, a to jak necitlivými zásahy do historických staveb, tak novou výstavbou. Ušetřeny bohužel nebyly ani přírodní hodnoty území, které utrpěly zemědělskou a těžební činností.

Změny po roce 1989 vedly např. k útlumu hornictví, což se negativně odrazilo na počtu pracovních míst v regionu, na druhou stranu však došlo k oživení jiných hospodářských aktivit. Otevřel se i prostor pro opravy památek a péči o přírodní dědictví.

Dnes má mikroregion mnoho rozpracovaných i úspěšně dokončených společných projektů. Zejména se jedná o obnovu poutního místa na Křížovém vrchu, vybudování systému sběrných dvorů, odkanalizování a čištění odpadních vod v povodí řeky Radbuzy, vybavení počítačovou technikou a veřejným internetem všech členských obcí. Jedním z důležitých projektů bylo vybudování Stezky přátelství a následně Panevropské stezky z Prahy přes Plzeň a Norimberk až do Paříže.

Bakalářská práce má název Podniky a podnikání v regionu. Autorka se věnovala mikroregionu Radbuza, který společně se svým přeshraničním partnerem inicioval vznik Panevropské cyklostezky. Nesledovala jen to, jaký vliv mají podniky a podnikání



na rozvoj regionu či mikroregionu, ale naopak, jak působí rozvoj regionu a mikroregionu vybudováním Panevropské cyklostezky na podniky a podnikání.

Cílem práce je na základě dotazování a prostudování marketingové studie zjistit, jaký ekonomický přínos má vznik Panevropské cyklostezky. Zda přilákala turisty a také jestli je v regionu udrží déle, vznikla-li nová pracovní místa, zda se zvýšily tržby stávajícím podnikatelům a dalším ekonomickým subjektům, jestli v souvislosti s Panevropskou cyklostezkou začali podnikat noví podnikatelé. Jako podklady sloužila marketingová studie, stránky mikroregionu, anketa a rozhovory se zainteresovanými.

# **1 Charakteristika mikroregionu Radbuza**

## **1.1 Situační analýza**

### **1.1.1 Poloha**

Mikroregion Radbuza leží v Plzeňském kraji, v západní části okresu Plzeň-jih. Jméno dostal podle protékající řeky Radbuzy. Vznikl v březnu roku 1999 z důvodu společného postupu při řešení otázek vznikajících v daných obcích mikroregionu. Jedná se o území venkovského charakteru o rozloze 470 km<sup>2</sup> s několika menšími městy, ve kterém žije téměř 37 tisíc obyvatel. Tvoří jej svazek 27 členských obcí a je přirozeným spádovým územím při řece Radbuze. Územím procházejí důležité dopravní tepny v kraji, jako jsou dálnice D5, hlavní železnice z Plzně do Schwandorf a letiště Líně.

### **1.1.2 Přírodní podmínky**

Mikroregion využívá dobré místní surovinové základny, kterou tvoří kaolin, křemičité písky, cihlářské hlíny. Kaolin zpracovávají v mikroregionu Chlumčanské keramické závody a.s. Při současné intenzitě těžby se předpokládá jeho rozšíření k severu v rámci vyhlášeného chráněného ložiskového území. Stříbrský rudní revír je v českých zemích zřejmě nejstarší, historicky doložená těžební oblast. Nejstarší dokumentované zprávy jsou z let 1183 a 1186, jsou starší než zprávy o dolování v Krušných horách a v Sasku. Stříbro se dolovalo až do 20. století.

Mikroregion spadá do mírně teplé oblasti a klima oblasti je vnitrozemské.

V mikroregionu převažuje hnědozemní typ půdy a podzoly. Podmínky pro zemědělskou výrobu jsou průměrné.

Hnědé lesní půdy jsou typické pro celou Plzeňskou pahorkatinu. Oblast je zalesněna zejména při hranicích mikroregionu. Rostou zde především lesy nepřírozené druhové skladby, protože území patří do bukového a jedlobukového vegetačního stupně.

Nejvýznamnějším fenoménem tohoto území je řeka Radbuza protékající mikroregionem v délce přibližně 29 km. Mezi nejvýznamnější rybníky patří Velký rybník u Mantova a Touškovský rybník.

### **1.1.3 Osídlení**

#### **Charakteristika obyvatelstva**

V mikroregionu Radbuza žije 33 545 obyvatel (k 31. 12. 2011).

Věková struktura v porovnání s Plzeňským krajem i Českou republikou je velmi příznivá. Je zde celkem vysoký podíl obyvatelstva předproduktivního a produktivního věku a současně nízký podíl obyvatelstva poproduktivního věku.

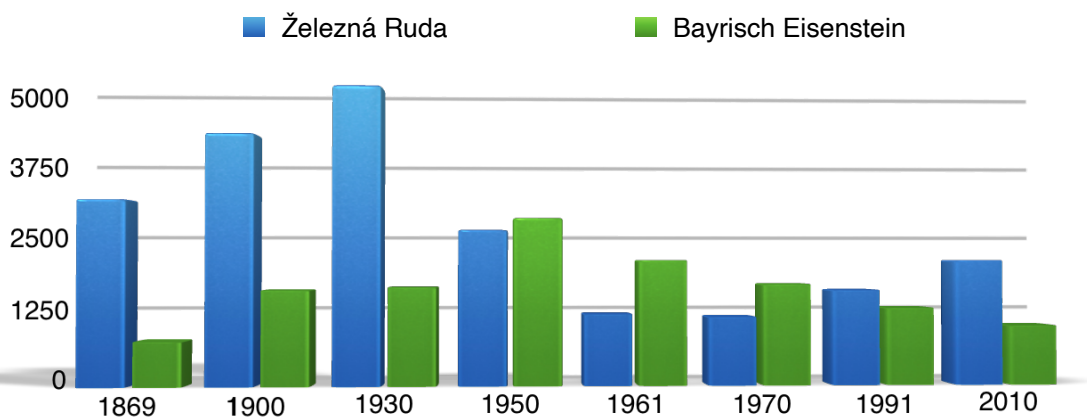
Území mikroregionu Radbuza obývá:

23 300 obyvatel produktivního přibližně	70 %
5 265 obyvatel předproduktivního věku	15,6 %
4 980 obyvatel poproduktivního věku	14,4 %

#### **Počet obyvatel**

Populační vývoj mikroregionu Radbuza byl v průběhu devadesátých let celkově příznivý. Počet obyvatel mikroregionu Radbuza v období 1991-1993 klesal, od roku 1994 však dochází k růstu počtu obyvatel oblasti.

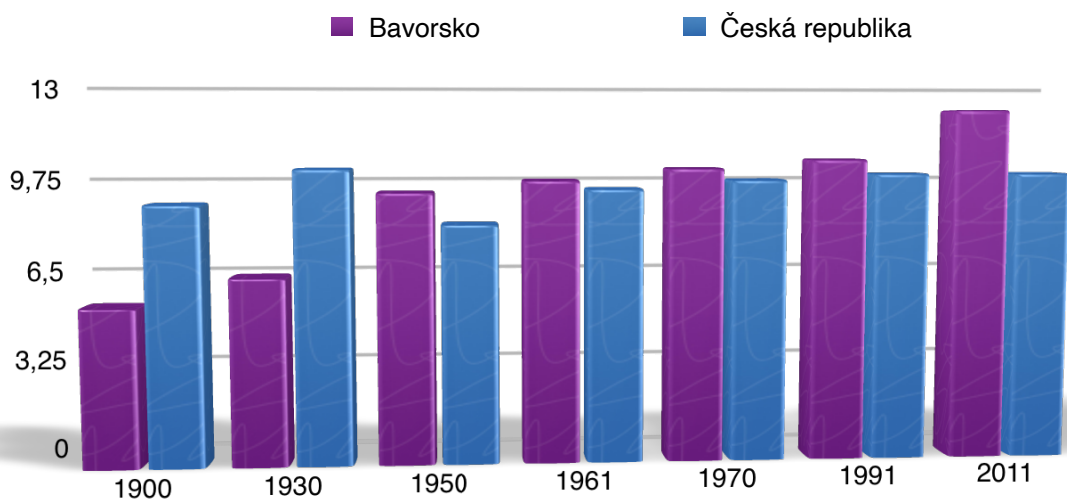
**Obr. č. 1:** Vývoj počtu obyvatel v Železné Rudě a Eisensteinu



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat ČSÚ

Tento vývoj počtu obyvatel je zajímavý v porovnání s celkovým vývojem počtu obyvatel na území celé České republiky a Bavorska.

**Obr. č. 2:** Vývoj počtu obyvatel (v mil.) v Bavorsku a České republice



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat ČSÚ

## **1.1.4 Občanská vybavenost**

### **Školství**

V mikroregionu jsou základní školy v Dobřanech, Chlumčanech, Chotěšově a Stodě. Malotřídky (1.-5. ročník) jsou v sídlech Hradec, Ves Touškov, Vstiš. Z dalších zařízení jsou to základní umělecké školy Dobřany a Stod, Dům dětí a mládeže Stod, Domov mládeže Stod.

Střední školství je v mikroregionu reprezentované Integrovanou střední školou ve Stodě a odpovídá potřebám oblasti.

Vysoké školství v regionu zastoupeno není.

Do středních a vysokých škol dojíždějí studenti do Plzně - centra regionu školství.

### **Zdravotnictví a sociální péče**

Síť zdravotnických zařízení je v současné době vyhovující.

V mikroregionu je nemocnice s poliklinikou ve Stodě, kterou zřizuje Okresní úřad Plzeň-jih, má 213 akutních lůžek. Toto zařízení vytváří nezbytný základ zdravotní péče v území.

V Dobřanech je psychiatrická léčebna, která je také státním zdravotnickým zařízením, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo zdravotnictví ČR. Léčebna s kapacitou 1350 lůžek má celorepublikový význam.

S ohledem na demografickou situaci mikroregionu Radbuza s převahou obyvatelstva poproduktivního věku je území nedostatečně vybaveno sociálními zařízeními. V oblasti jsou tři domy s pečovatelskou službou v Dobřanech (44 bytových jednotek), Chlumčanech (7 bytových jednotek) a ve Stodě (16 bytových jednotek). Dalším zařízením sociálního typu je Ústav pro mentálně postiženou mládež ve Stodě.

Dále jsou po celém území rozptýlena ostatní nestátní zařízení.

## **Kultura a sport**

Důležitým rozvojovým předpokladem k dosažení stabilizace a rozvoje lidských zdrojů mikroregionu Radbuza je zvýšení imigrace obyvatel. Pro udržení silného vztahu místního obyvatelstva ke svému sídlu a zároveň k vytvoření vztahu obyvatel nových je nutné zapojení obyvatel do dění v obcích, obnova a rozvoj kulturních a sportovních tradic.

V kulturním životě hrají významnou roli všechna sídla mikroregionu, která rozvíjejí svoje kulturní tradice v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu. Ke zviditelnění obcí mikroregionu a jejich rozvoji velkou měrou přispívají kulturní aktivity místního obyvatelstva a pořádání pravidelných kulturních akcí.

Na území mikroregionu Radbuza není muzeum, fungují zde dvě kina, v Dobřanech a Chotěšově. Ke kulturnímu vyžití obyvatel mikroregionu přispívá systém knihoven (střediskové knihovny Dobřany, Chotěšov a Stod). Obyvatelé území nemají dostatečné možnosti kulturního vyžití, za kulturou vyjíždějí zejména do nedaleké Plzně. Velkým problémem je sportovní vyžití obyvatelstva. Negativně se projevuje nedostatečné množství moderních kvalitních sportovišť. Podpora sportovních zařízení ze strany obcí může vést k dalšímu zvýšení jejich počtu i v menších sídlech mikroregionu.

Limitujícím prvkem je nedostatečná podpora neziskových organizací a péče o hmotné a další kulturní památky.

### **1.1.5 Ekonomika**

#### **Ekonomická výkonnost**

Ekonomická výkonnost je obvykle charakterizována pomocí standardních ekonomických ukazatelů - hrubého domácího produktu, objemu výroby, úrovně mezd.

Tyto údaje jsou však zjišťovány pro větší území, než je rozsah mikroregionu (např. okres, kraj, republika). Okres Plzeň-jih patří mezi osm okresů ČR s nejnižším hrubým domácím produktem na osobu.

Jediným relevantním ukazatelem pro celkové hodnocení ekonomiky mikroregionu Radbuza je daňová výtěžnost obcí. Průměrná daňová výtěžnost za mikroregion Radbuza byla v minulých 20 letech vzhledem k České republice podprůměrná. Nyní byl zaznamenán trend pozvolného růstu daňové výtěžnosti.

### **Struktura ekonomické základny**

Podle zaměstnanosti obyvatel v jednotlivých odvětvích národního hospodářství převládá v mikroregionu Radbuza průmysl a stavebnictví. Působí zde sice malý počet ekonomických subjektů nad 10 zaměstnanců (cca 25), ale nacházejí se zde tři největší podniky okresu Plzeň-jih.

Oblast mikroregionu Radbuza byla dříve velmi významná těžbou uhlí, neboť toto území bylo součástí Plzeňské pánve. V současné době se zde těží kaolín a cihlářské hlíny, které jsou zpracovávány na území mikroregionu.

Významné postavení zaujímá ve zdejší oblasti zemědělství, které spoluvytváří charakteristiku mikroregionu. Zemědělské subjekty působící v mikroregionu se potýkají se všeobecnými problémy tohoto odvětví, zejména s klesajícím odbytem a s nízkou rentabilitou. V oblasti rostlinné výroby převažuje pěstování obilovin, olejnin a luštěnin, v živočišné výrobě chov skotu a prasat. Nejvýznamnější v chovu prasat na území mikroregionu Radbuza je velkokapacitní objekt akciová společnost Vysoká u Dobřan, který představuje technologicky i hygienicky špičkový objekt pro výkrm jednorázovým zástavem 30 tisíc kusů prasat.

Mezi tradiční obory průmyslové výroby patří na území mikroregionu Radbuza průmysl keramiky a stavebních hmot a dále dřevozpracující průmysl. Sídlí zde nejvýznamnější průmyslové podniky okresu Plzeň-jih.

Největším podnikem mikroregionu je akciová společnost Chlumčanské keramické závody. Průmysl stavebních hmot je založen na místní surovinové základně. Je reprezentovaný společnostmi s.r.o. České cihelny-Josef Meindl, Hebel Chlumčany a Bögl-Krýsl. Dalším významným odvětvím je průmysl elektrotechnický (Pregamont, s.r.o., Stod, MD Elmont, s.r.o., Chotěšov) a dřevozpracující (OTM Produkt, k.s., Stod). Transform, s.r.o., Stod je zpracovatelským závodem na recyklaci smíšeného komunálního plastového odpadu.

Služby v mikroregionu jsou soustředěny zejména do měst a větších obcí (Dobřany, Stod, Chotěšov, Chlumčany). V oblasti jsou služby méně rozvinuté, přesto z hlediska zaměstnanosti obyvatel mikroregionu zaujímá terciární sektor druhé místo.

Z hlediska dalšího rozvoje mikroregionu má velký význam podpora malého a středního podnikání a zvýšení zájmu investorů o území. V jednotlivých obcích mikroregionu Radbuza se nachází dostatečné množství rozvojových lokalit pro možnou realizaci podnikatelských záměrů, které mohou přilákat další investory do oblasti.

### **Trh práce**

Přechod naší ekonomiky z centrálně plánovaného systému na tržní hospodářství způsobil v devadesátých letech změny na trhu práce. Dochází k prohlubování rozdílu mezi nabídkou a poptávkou na trhu pracovních sil.

Vývoj míry nezaměstnanosti od roku 1996 v mikroregionu Radbuza odpovídá celorepublikovému růstovému trendu. Do roku 1997 míra nezaměstnanosti nepřesáhla 2 % a její růst byl velmi pozvolný. K výrazné změně situace došlo v druhé polovině



roku 1998, kdy vlivem obtížné situace v některých oborech (zemědělství a stavebnictví) došlo k rychlému zvýšení míry nezaměstnanosti. V roce 1999 nárůst míry nezaměstnanosti pokračoval, i když se tempo růstu poněkud snížilo. Ke konci roku 1999 dosáhla míra nezaměstnanosti v mikroregionu Radbuza 6,15%. V roce 2000 došlo k mírnému poklesu nezaměstnanosti v mikroregionu a ke konci tohoto období se její míra pohybovala kolem 5,5%.

### **Současná nezaměstnanost**

Z vývoje míry nezaměstnanosti je patrné, že mikroregion je závislý na celkovém vývoji ekonomiky, navíc je zde nižší nabídka pracovních příležitostí a mikroregion nemá dostatečný vlastní potenciál k eliminaci negativního vnějšího vývoje.

## **1.1.6 Doprava**

### **Dopravní síť**

Mikroregion Radbuza má významnou dopravní polohu. Hned dva hlavní silniční tahy směřují na hraniční přechod Folmava a Železná Ruda. Jedná se o silnici I/26 ve směru Plzeň - Dobřany - Chotěšov - Stod - Domažlice a I/27 Plzeň - Přeštice - Klatovy. Významnou komunikací je silnice II/230 Stříbro - Stod - Přeštice - Nepomuk. V oblasti mají velký význam silnice III. třídy. Technický stav silnic není příliš dobrý, neustále se zhoršuje v důsledku růstu dopravního zatížení (zátěž kamionovou dopravou – silnice III/1840) a nedostatku financí na jejich údržbu. Hlavní problémy silnice I/26 na území mikroregionu jsou soustředěny v sídlech Stod a Chotěšov, kde je nezbytné jejich silniční obchvaty koordinovat s variantními záměry na přestavbu železniční sítě. Negativně se projevuje i nedořešení obchvatu města Plzně.

Mikroregionem procházejí paralelně se silnicemi první třídy dva hlavní železniční tahy č. 180 a č. 183. Tyto železnice spolu s hlavní silnicí umožňují mikroregionu dobrou dopravní dostupnost a propojují ho s okolními okresy, mikroregiony a zahraničím. Velkým problémem je spojení obcí mikroregionu, center mikroregionu a ostatních měst okresu v západovýchodním směru.

Ekonomickým přínosem pro mikroregion může být fungování letiště Líně se smíšeným provozem (vojenské letiště, záchranná služba, nákladní doprava). Na nejvyšším stupni významnosti v případě dopravní sítě stojí město Plzeň, které je křižovatkou silnic i železnic celého okresu Plzeň-jih.

### **Dopravní obslužnost**

Jedním z největších problémů mikroregionu Radbuza se jeví dopravní obslužnost, která je z hlediska potřeb nevyhovující. Nedostatečná obslužnost je limitující pro další rozvoj mikroregionu a zachování životaschopnosti sídel. Velká část obyvatelstva mikroregionu vyjíždí do města Plzně do zaměstnání, škol či za kulturním vyžitím.

Dopravní obslužnost je zajišťována železniční, ale především autobusovou dopravou. Negativní dopad na obslužnost území měla redukce autobusových spojů po roce 1990, kdy se obslužnost výrazně zhoršila. Obce nemají dostatek financí na zlepšení stávající situace.

Problémem je i nepružnost přepravců v uspokojení hlavních požadavků obcí. Není zcela dořešena ani návaznost autobusových a železničních spojů. Projevuje se malý zájem přepravců o spolupráci s obcemi.

Důsledkem nedostatečné dopravní obslužnosti je silný nárůst individuální automobilové dopravy, která zvyšuje dopravní zátěž, má špatný vliv na bezpečnost silničního provozu a životní prostředí.

## **Technická infrastruktura**

V zásobování elektrickou energií nejsou v mikroregionu vážnější problémy. V roce 1997 v rámci propojení Chrástu u Plzně – elektrárna Temelín byla dokončena výstavba vedení 400 kV v úseku Nezvěstice – Přešice – Stod. Rozvodna Dolní Lukavice u Přeštic transformuje 110/22 kV jednak na Dobřany, jednak na Stodsko a Domažlice. Z hlediska odborné působnosti a obhospodařování majetku rozvodných sítí a transformátorů je mikroregion pod působností rozvodného závodu Domažlice a Klatovy. S postupující plynofikací sídel lze očekávat pokles spotřeby elektrické energie pro vytápění domácností.

Na území mikroregionu jsou plynofikovaná sídla Dobřany, Chlumčany, Chotěšov, Stod, Střelice, Přestavky, Dnešice, Lhota, Vstíš. Zájem o plynofikaci projevují i další obce. Očekávaný vývoj cen zemního plynu může však vést k poklesu zájmu o další plynofikaci. Proti tomu působí však výhody zemního plynu (snadná manipulace, pohotovost) a očekávaný vývoj zdražování i dalších druhů energií.

Vodní hospodářství je důležitou složkou technické infrastruktury. Celý okres Plzeň-jih je z hlediska počtu obyvatel připojených na veřejný vodovod na velmi nízké úrovni, dlouhodobě se řadí na poslední místa v České republice. Velký podíl v zásobování obyvatel vodou mají vlastní studny, jejichž kvalita vody je však značně rozdílná.

K hlavnímu provozovateli vodovodů patří v mikroregionu Radbuza Vodohospodářský servis, s.r.o., Dobřany. V důsledku nedostatku financí stagnuje výstavba čističek odpadních vod, i když samotné obce mají zájem na jejich budování a optimálním využití.

## **1.1.7 Cestovní ruch**

### **Přírodní a kulturně historické zajímavosti**

Mikroregion Radbuza má značný přírodní a kulturní potenciál, který však není dostatečně využit. Je to dáno především nedostatečnou obslužností území, zanedbaností služeb a nízkou propagací území.

Přírodní dominantou je řeka Radbuza, která spolu se svými přítoky vytváří hustou síť vodních toků. Mezi nejvýznamnější rybníky patří Velký rybník u Mantova a Touškovský rybník. Přitažlivé z hlediska cestovního ruchu jsou i další přírodní zajímavosti, např. rozsáhlé lesní celky v okrajových částech území, členitý reliéf, památné stromy i výskyt vzácných druhů rostlin a živočichů.

V oblasti lze nalézt mnoho historicky cenných objektů, z nichž vyniká bývalý klášter premonstrátek v Chotěšově. Jeho stav je v současné době havarijní, na obnovu přicházejí každým rokem stále nedostatečné finanční příspěvky z Ministerstva kultury. K historii obce Chotěšov a jeho kláštera se váže bývalé poutní místo Křížový vrch.

V Dobřanech byla vyhlášena městská památková zóna, jež je charakteristická spojením venkovské architektury s architekturou městskou. Dále stojí za zmínku historicky cenné opravené kostely v Dobřanech, Vsi Touškově a Chotěšově a také dochované kaple a kapličky v Chlumčanech, Honezovicích, ve Stodě a ve Vodním Újezdě. Za zmínku stojí i venkovský zámek v obci Přestavky. Z technických památek vyniká zejména gotický kamenný most přes řeku Radbuzu v Dobřanech.

### **Předpoklady materiálně-technické základny**

Součástí materiálně-technické základny je infrastruktura sloužící zcela nebo zčásti cestovnímu ruchu. Služby cestovního ruchu, pokud jde o stravovací a ubytovací

kapacity, nejsou v oblasti zajištěny dle potřeb. V mikroregionu Radbuza převažuje návštěvnost krátkodobá a sezónní.

K nejnavštěvovanějším pevným ubytovacím zařízením patří v mikroregionu Radbuza hotel Vakor Chotěšov. Stravování a nocleh zajišťuje také motorest Alfa ve Stodě. Restaurant Modrá hvězda v Dobřanech rozšířila své služby o ubytování. V Bělé nad Radbuzou je restaurace a penzion Radbuza.

Další stravovací zařízení dostatečná pro cestovní ruch z hlediska sortimentu jídel a provozní doby jsou zejména soustředěna do měst (Dobřany, Stod) a některých obcí při silnici I/26 a III/1840. V mikroregionu je nutné vybudovat dostačující síť těchto služeb. Mikroregion má vhodné lokalizační předpoklady pro výstavbu rekreačních objektů, podmínky pro rozvoj cykloturistiky a pěší turistiky, jež mohou přispívat k výraznější a dlouhodobější návštěvnosti území. Nejzajímavější místa mikroregionu Radbuza lze poznat na cyklotrasách a turistických trasách. V mikroregionu však chybí půjčovny kol i další doplňková zařízení.

### **1.1.8 Životní prostředí**

#### **Ochrana přírody a krajina**

Na vzhledu krajiny se výrazně projevila těžba uhlí v minulosti i těžba nerostných surovin. Rozsáhlá území vyžadují sanační opatření. Část území je i nadále chráněná pro těžbu. To může negativně ovlivnit zeleň ve volné krajině i využití zemědělského a lesního půdního fondu.

V mikroregionu se projevuje výrazný nedostatek rozptýlené zeleně ve volné krajině, což souvisí s dřívějším způsobem hospodaření státního statku. Tento fakt snižuje atraktivitu některých lokalit a zvyšuje erozní ohrožení území. Právě realizaci protierozních

opatření je nutno věnovat velkou pozornost. Je zpracován místní územní systém ekologické stability, který je postupně zapracováván do územních plánů obcí.

V mikroregionu Radbuza se nevyskytuje žádné chráněné území, kromě jedné přechodně chráněné plochy vyhlášené z důvodu ochrany biotopu vzácných živočichů. V území se vyskytuje několik lokalit s bohatým výskytem chráněných rostlin a živočichů.

### **Ochrana ovzduší**

Stav znečištění ovzduší je jedním z nejdůležitějších faktorů, které mohou negativně ovlivnit životní prostředí. Na území mikroregionu neexistuje žádný zdroj znečišťování, který by měl rozhodující vliv na emisní a imisní situaci v okrese, neboť všechny velké zdroje znečišťování ovzduší vyhovují emisním limitům. Na kvalitu ovzduší mají vliv především malé zdroje znečišťování spolu se vznikem inverzních situací v údolí řeky Radbuzy.

Pozitivním jevem je pokračující změna systému vytápění významných zdrojů, měst a obcí mikroregionu. V posledních letech stoupá negativní vliv rostoucí automobilové dopravy.

Výrazný vliv na kvalitu ovzduší, hluk i na udržení životaschopnosti některých obcí mikroregionu může mít fungování letiště Líně. Mikroregion Radbuza se jako celek aktivně zapojil do řešení tohoto ožehavého problému s cílem minimalizovat negativní vlivy.

### **Ochrana vod**

Řeka Radbuza stále patří k nejznečištěnějším tokům přitékajícím do Plzně, v posledních letech ale došlo k výraznému zlepšení v ukazatelích kyslíkového režimu ze IV. třídy (organický uhlík) na II. třídu (CHSKMn). Chemické ukazatele však řadí úsek této řeky

na území mikroregionu stále do V. třídy (dusitanový a dusičnanový dusík) a ukazatele bakteriologické do IV. třídy (kolibakterie). V letech 1994-1995 byla kvalita vody soustavně sledována ve dvou profilech, a to mezi okresy Domažlice a Plzeň-město.

Z hlediska krajinnotvorné funkce vodstva i možného využívání vodních zdrojů má význam ochrana řeky Radbuzy samotné i jejích přítoků, např. Merklínky. Znečištění povrchových vod se může stát limitujícím pro využití území. Kromě velkých sídel je nutno navrhnout efektivní způsoby likvidace odpadních vod i v sídlech menších.

### **Nakládání s odpady**

Všechny obce mikroregionu Radbuza jsou členy Sdružení okresu Plzeň-jih pro odpadové hospodářství. V oblasti separovaného sběru se mikroregion vyznačuje dobrou úrovní vybavenosti obcí. Přesto v území zůstávají nedořešeny některé problémy nakládání s odpady.

Firma Ingeo, s.r.o. provozuje jedinou velkokapacitní skládku odpadů Vysoká u Dobřan v okrese Plzeň-jih. Na skládku se ukládají i odpady z okolních okresů. Z hlediska současně platných právních norem v oblasti skládkování odpadů je provoz tohoto zařízení ke zneškodňování odpadů bezproblémový. Svoz domovního odpadu zabezpečují firmy Eko-Separ Nýřany a Západočeské komunální služby Ingeo Group, spol. s r.o.

Obce prostřednictvím účelového sdružení plní zákonnou povinnost likvidace nebezpečných odpadů od občanů. V západní části mikroregionu sílí potřeba výstavby skládky na stavební suť. Problémem je řešení likvidace kompostovatelných odpadů a odbyt separovaných složek komunálního odpadu.

Významným krokem racionalizace nakládání s odpady se mohou stát sběrné dvory, které nabídnou občanům komplexní služby. To se však neobejde bez ekologické výchovy obyvatelstva jak v rodinách, tak i ve školách.

## **1.2 SWOT analýza**

Stejně jako ve výrobních podnicích, tak se i ve veřejné správě uplatňuje SWOT analýza. Jde o metodu, která navazuje na podrobnější situační analýzu mikroregionu. Principem metody je definování silných a slabých stránek mikroregionu, které charakterizují současný stav a navazují definicí rozvojových příležitostí a předpokladů a současně rizik a ohrožení, které by mohly nastat.

### **1.2.1 Silné stránky**

- Významná dopravní poloha mikroregionu
- Fungující příhraniční spolupráce
- Tradiční průmyslová výroba založená na místních surovinových zdrojích
- Dostatečná nabídka rozvojových lokalit a ploch pro bydlení
- Fungování nemocnice s poliklinikou Stod
- Spolupráce obcí při budování technické infrastruktury
- Množství přírodních a kulturních atraktivit
- Vysoká kulturní a společenská aktivita obyvatel

### **1.2.2 Slabé stránky**

- Území ovlivněné těžbou surovin
- Nevyhovující stav dopravní a technické infrastruktury
- Území poznamenáno vysídlením německého obyvatelstva a kolektivizací
- Znečištění řeky Radbuzy



- Narušen tradiční charakter měst a vesnic necitlivými zásahy do historických staveb
- Nízká vybavenost bytů
- Vyšší zaměstnanost v zemědělství oproti republikovému průměru
- Nevyhovující infrastruktura a služby pro podnikání
- Nepříznivá věková struktura obyvatelstva
- Omezené možnosti kulturního a sportovního vyžití

### **1.2.3 Příležitosti**

- Vybudování Stezky přátelství
- Získání nových investorů a rozvoj podnikatelských aktivit
- Otevřel se i prostor pro opravy památek a péči o přírodní dědictví
- Zlepšení občanské vybavenosti a rozvoj služeb
- Zajištění kvalitního životního prostředí
- Posílení vazeb uvnitř i vně mikroregionu
- Realizace integrovaného dopravního systému ve vazbě na Plzeň
- Využití letiště Líně
- Posílení mimoprodukčních funkcí a rozvoj služeb v zemědělství
- Rozvoj cestovního ruchu a k tomu potřebné infrastruktury
- Oživení kulturních tradic a rozvoj kulturních a sportovních aktivit
- Dokončení vodohospodářské infrastruktury

### **1.2.4 Ohrožení**

- Ekonomické problémy významných zaměstnavatelů a s tím spojený rychlý nárůst nezaměstnanosti
- Zastávání technické a dopravní infrastruktury
- Zvyšování dopravní zátěže
- Znečišťování životního prostředí

- Devastace kulturního dědictví
- Stárnutí obyvatelstva a s tím spojené nedostatečné sociální zabezpečení [8]

### **1.3 Management místního a regionálního rozvoje**

Třebaže management místního a regionálního rozvoje je relativně novou disciplínou, tak již dnes můžeme uvést řadu problémů a nedostaků.

- přílišná politizace místního a regionálního rozvoje
- prosazování individuálních zájmů na úkor ostatních
- nedostatek strategického myšlení a jednání
- orientace na získávání vnějších zdrojů, bez vazby na místní potřeby
- často se nechávají strhnout nejrůznějšími módními trendy - všichni chtějí cyklostezky, průmyslové parky, masově zakládají dobrovolné sdružení obcí a měst atd., aniž by provedli analýzu toho, co jim realizace takových projektů přinese

Strategie místního rozvoje by měla:

- kontinuálně reagovat na měnící se podmínky vnějšího prostředí
- vnést do komunální a regionální politiky konzistentnost a tím překlenout personální změny ve vedení města
- zamezit ad hoc rozhodování bez zohlednění širších souvislostí a dopadů
- být platformou pro obnovování důvěry občanů a podnikatelů
- být východiskem přirozené výchovy ke spolupráci v rámci místního společenství[4]

## **2 Vliv hranice na socioekonomické prostředí česko-bavorského pohraničí**

### **2.1 Socioekonomické prostředí česko-bavorského pohraničí**

Více než 40 let rozdělovala tzv. "železná opona" východní a západní Evropu. Nebyla to jen hranice fyzická, ale i politická a ideologická.

Pádem železné opony v roce 1989, vstupem do Evropské unie v roce 2004 a začleněním do Schengenského prostoru v roce 2007 již nebyly žádné překážky k vývoji a rozvoji česko-bavorského pohraničí a to v nejrůznějších oblastech. Tím se otevírají nové možnosti. Česká republika se stala aktivním účastníkem regionálně politických změn ve střední Evropě.

Příhraniční region je velmi specifickým územím. Je v kontaktu se sousedními regiony a přitom tvoří ochrannou zónu svých jader. Každý příhraniční region má svá specifika, protože je nejvzdálenějším územím od centra společného životního prostoru. To se pak projevuje v jeho regionálním rozvoji. Nejmarkantnější je horší kvalita infrastruktury oproti centrálním regionům.

Česko-bavorské pohraničí po roce 1989 významně změnilo polohový potenciál. Na makroregionální úrovni se stává významným tranzitním regionem, ale na mikroregionální úrovni zůstává okrajovým regionem. Proto bylo třeba nového přístupu v plánování, organizaci, v aplikacích i v regionálních vědách.

Na problematiku regionálního rozvoje periferních regionů se lze dívat z různých hledisek. Hlavním problémem zmíněných rozvojových teorií je postižení a vysvětlení

tendence přirozeného vývoje regionu, jádrové oblasti i periferních subregionů. Základní rozdělení teorií je dvojitá:

Konvergenční předpokládá, že vývoj subregionů má přirozenou tendenci k vyrovnávání rozdílů, a na druhé straně teorie

divergenční tvrdí, že se naopak budou rozdíly mezi jádrovou oblastí a periferními subregiony zvětšovat.

Sociálně-lokální přístup se orientuje na přínos rozvoje regionu pro zlepšení lokálních podmínek života, regionálního rozvoje domácností, podniků i institucí.

V regionálním rozvoji periferních regionů musíme kombinovat exogenní teorie rozvoje s progresivními rozvojovými teoriemi. Hlavním specifickým je ovšem rozdílnost sociálně-ekonomického prostředí v periferních regionech, které tvoří meziprostor mezi regiony s větší gravitační silou jejich jader. To vnáší nový prvek, k tradičním institucím se vztahem k regionálnímu rozvoji nově přistupují přeshraniční instituce sdružující euroregion na státní hranici, kde vzniká přeshraniční sdružení obcí.

Správou je evropská komise, vláda, krajský úřad, obecní úřad a samospráva, což je evropský parlament, národní parlament, krajské a obecní zastupitelstvo. V rámci regionální politiky naplňují v periferních regionech především teorie exogenního rozvoje prostřednictvím dotační politiky, daňových výhod, externích investic a dalších. Pozitivním efektem bylo zlepšení infrastruktury v periferních regionech, navázání přeshraničních kontaktů, včetně spolupráce při získávání dotací.

Rozvojové plány a rozvojové strategie pomáhají těmto strategiím.

Euroregiony, přeshraniční sdružení obcí, plní funkci zprostředkující instituce při rozvoji exogenní cestou. To je patrné i z rozvojových strategií. [1]

Myrdal tvrdí, že problémy nerovnoměrného regionálního rozvoje je třeba studovat v souvislostech s analýzou sociálních rozdílů, což je oblast, která byla podle něj velmi

zanedbána. Předpokládá, že pozitivní impulzy se šíří silněji v době prosperity než v době ekonomické recese.

Vývoj meziregionálních rozdílů probíhá podle Mydrala ve třech fázích, jež lze schematicky popsat Gaussovou křivkou, takže k největším rozdílům mezi regiony dochází v prostřední, tedy druhé fázi. V první fázi dochází k selekci, respektive diferenciaci v úspěšnosti aktérů, ve druhé fázi dosahují rozdíly maxima, kdy úspěšné subjekty využívají v maximální míře svou převahu, a ve třetí fázi se rozdíly snižují především růstem vzájemné provázanosti, respektive ohraničenosti celého systému. Ke konvergenci dochází ve třetí fázi díky lokalizaci firem do zaostalejších regionů.[6]

## **2.2 Panevropská cyklostezka v kostce**

Euroregiony v České republice vznikaly na základě dobrovolného rozhodnutí měst a obcí v pohraničních oblastech České republiky. Jsou zastoupeny představiteli místních samosprávných institucí. Podporují realizaci projektů, které napomáhají odstraňovat nevýhody z polohy území hranic, budují nové vztahy a vytvářejí nová ekonomická a sociální partnerství mezi institucemi veřejné správy, podnikatelskými subjekty a nevládními neziskovými organizacemi.[2]

Panevropská cyklostezka - je jednou z významných mezinárodních cyklotras, které procházejí Plzeňským krajem. Spojuje Prahu s Paříží a prochází mnohými významnými městy, jako jsou Norimberk či Štrasburk. Z celkových 1537 km vede v ČR 227 km, dalších 670 km prochází Německem a 640 km Francií. Projekt mezinárodní cyklotrasy spojující dvě významné evropské metropole přes Německo byl iniciativou německé strany.

O vytvoření Panevropské cyklotrasy z původně vytvořené cyklostezky Přátelství se zasadil zejména okresní rada Simon Wittmann. Panevropská cyklotrasa byla slavnostně

otevřena v dubnu 2008 v Norimberku. O otevření informovala naše i německá média. Úsek z Norimberka do Prahy projížděl štáb německé televize ZDF, který o cestě odvysílal velkou reportáž. V Německu vede Panevropská cyklotrasa po síti značených cyklostezek, ve Francii často kopíruje vodní toky.

Podle české terminologie by mělo být uváděno Panevropská cyklotrasa, nikoli cyklostezka. Cyklostezka je totiž pojem užívaný u nás pro komunikaci se specifickými parametry určenou cyklistům, zatímco cyklotrasa je směrovým značením vyznačená cesta pro cyklisty z místa A do místa B po rozličných typech komunikací.

Prvotní nápad vybudovat cyklostezku měl Simon Wittmann, okresní rada bavorského Neustadtu a.d. Waldnaab.

Otevření cyklostezky se zúčastnil i starosta z Bělé nad Radbuzou Libor Picka. Slovo dalo slovo a tak vznikl nápad vybudovat přeshraniční stezku přátelství, která se stala základem Panevropské cyklostezky.

U nás tak mezi Prahou a Plzní vede po značené cyklotrase CT 3, tzv. trojka, jak se jí často říká. Vede většinou mimo komunikace, zčásti po nově vybudovaných stezkách mikroregionu Horní Berounka. Z Plzně pokračuje Panevropská cyklotrasa od hlavního cyklistického rozcestníku ve Štruncových sadech jako CT 37 až na německé hranice.

Za hraničním přechodem Železná/Tillyschanz se trasa napojuje na cyklostezku, která jí po několika kilometrech přivede do Eslarnu k oblíbené Bocklradweg. Právě tato asi padesátikilometrová cyklostezka vybudovaná mezi Eslarnem a Neustadt a.d. Waldnaab na tělese bývalé železnice byla základem cyklostezky Přátelství (Neustadt a.d. Waldnaab - Bělá nad Radbuzou - Stříbro), která se po několika letech stala částí mezinárodní Panevropské cyklotrasy.

Partnerem projektu na bavorské straně je okres Neustadt a.d. Waldnaab.

Později se k projektu přidala i Francie.

Většina cestovatelů se na dálkové trasy vydává alespoň na týden, k projetí 1537 km mezi Prahou a Paříží potřebuje průměrný dálkový cyklista dva týdny.

„Studie z Německa přitom ukazují, že cyklista utratí denně v průměru víc než motorizovaný turista," říká Daniel Mourek z Nadace Partnerství, která zastupuje Českou republiku v Evropské cyklistické federaci (ECF). „Je přitom šetrnější k životnímu prostředí a mnohdy podporuje služby v ekonomicky méně rozvinutých regionech," dodává Daniel Mourek.

Cyklistů na našich dálkových mezinárodních trasách rok od roku přibývá. Nejde pouze o Němce, ale i Holanďany nebo o Brity. Naše krajina se jim totiž velice líbí. Panevropská cyklotrasa vede jak v Německu, tak v Čechách i ve Francii po stávajících cyklotrasách. Po několika letech komplikovaných jednání s Lesy ČR se již podařilo dohodnout rozsah stezek v příměstské oblasti Stříbra, kde by tak měly vzniknout první úseky cyklostezky na Panevropské cyklotrase mezi Plzní a hranicemi s Německem. Tím byl učiněn důležitý posun v řešení problematických míst na trase v Plzeňském kraji.

„Potenciál dálkových cyklotras je u nás podceňován, přestože za hranicemi v Německu a Rakousku máme v evropském měřítku asi největší skupinu potenciálních klientů - dálkových cykloturistů," říká národní cyklokoordinátor Jaroslav Martínek. „Vytvořit jim v ČR srovnatelné podmínky pro bezpečnou cestu s naloženými koly je základním předpokladem k tomu, aby k nám jezdili. Naším společným cílem na národní a regionální úrovni pak musí být k nim tuto nabídku dostat. To je jedním z cílů projektu Česko jede, který chce společně nabízet produkty z celé ČR našim i zahraničním cyklistům," říká Martínek.

Cyklotrasa, ale i ostatní přeshraniční cyklistické projekty slouží nejen sportovnímu vyžití, ale mají velký význam i pro setkávání lidí z obou zemí. A to je určitě mnohem důležitější.

### 2.2.1 Stavba v číslech

Projekt Opatření ke zkvalitnění Panevropské cyklotrasy/Neustadt a.d.W-Stříbro byl financován z operačního programu Cíl 3.

Přeshraniční spolupráce Česká republika - Svobodný stát Bavorsko

Celkové náklady na výstavbu úseků A a D Panevropské cyklotrasy: 7 879 661 Kč

Z toho: - úsek A (1.262 m, z toho obec Sytno 1.128m a Stříbro 134m): 4 280 020 Kč

(oprava místní komunikace Lhota u Stříbra - Sytno (1,262 km))

- úsek D (2.013 m, z toho Stříbro 1.670m a obec Vranov 343m) 3 599 641 Kč

(rekonstrukce lesní cesty „železniční most na trati 170 -

křižovatka s MK v obci Vranov" na veřejnou účelovou

komunikaci pro cyklisty a dopravní obsluhu. (2,013 km))

#### Dotace:

a) z prostředků Evropského fondu 75 % z celk. uznat. nákladů max. 224 073 EUR

b) z prostředků Státního rozpočtu 5% z celk. uznat. nákladů max. 14 938 EUR

c) příspěvky od obcí: - Stříbro 1 200 000 Kč

- Sytno 730 626 Kč

- Vranov 222 126 Kč

Termín podání úspěšné grantové žádosti: 03/2010

Termín podání první neúspěšné žádosti (zahrnovala i úseky B a C): 09/2009

Celková požadovaná částka na úseky A, B, C a D cca 20 000 000 Kč

Termín realizace: 10/2010 - 10/2011

Zhotovitel stavby: TREPART s.r.o.[9]



### **2.2.2 Zlatá stezka**

Zlatá stezka je soustava středověkých obchodních cest mezi Pasovem a jihem Čech.

Začíná 1 km severně od Horské Kvildy na Šumavě. Její součástí je naučná stezka.

Základní informace naučné stezky:

Typ	historická stezka/naučná stezka
Délka	celkem 145 km
Značení	žlutá značka
Lokalizace	poloha Šumava
Start	Fürsteneck
Cíl	Prachatice/Vimperk/Finsterau

#### **Zboží po Zlaté stezce dopravovali soumaři**

Zlatá stezka (německy Goldener Steig) je souhrnný název pro systém severo-jížních středověkých obchodních cest, které překračovaly šumavské hvozdy a spojovaly Čechy s Podunajím.

Stezka byla v průběhu staletí nazývána „pasovská“, „prachatická“, „česká“ či „solná“. Název Zlatá stezka se objevuje až počátkem 16. století, jako výraz mimořádné výnosnosti obchodu, který po ní probíhal.

#### **První historické zmínky**

Některé trasy Zlaté stezky byly pravděpodobně využívány již v pravěku. První písemné zprávy o této významné obchodní komunikaci pocházejí z 11. století. Římský král Jindřich II. daroval listinou ze dne 19. dubna 1010 pasovskému ženskému klášteru Niedernburg mýtné poplatky na cestě do Čech. Originál dokumentu je v Bavorském hlavním státním archivu v Mnichově.

V roce 1088 přenechal český král Vratislav II. obdobné poplatky na cestě z Prachatic do Pasova pražské vyšehradské kapitule. Obě obdarované církevní instituce spravovaly stezku v prvních stoletích její existence. Funkci Niedernburgu již od 12. století postupně přebíralo pasovské biskupství a na české straně vystřídala po husitských válkách vyšehradskou kapitulou světská moc, především nejvýznamnější jihočeský rod Rožmberků.

### **Vrcholné období**

Zlatá stezka je příkladem komunikace, která přinášela život celým rozsáhlým oblastem sousedících středověkých států - Pasovskému biskupství a Českému království. Proudilo po ní nejen zboží, ale také myšlenky, kultura a kolonisté, kteří osídlili nehostinný pohraniční hvozd. Vznikla na ní řada vesnic a měst, z nichž zvláště Prachatice, Volary, Waldkirchen a Pasov jsou příkladem toho, jak významná cesta může ovlivnit osud lidského sídliště.

Ve vrcholné době středověkých obchodních cest, ve 14. až 16. století, patřila Zlatá stezka k nejvýznamnějším středověkým spojnicím. Husitské války provoz na stezce na čas přerušily, ale v 16. století, kdy českou část spravovali Rožmberkové, nastal její nový rozkvět. Prachaticemi tehdy procházelo až 1200 soumarských koní týdně a přivezlo se tam více než 3 miliony litrů soli ročně. Provoz na stezce byl tak čilý, že se musely vydávat zvláštní soumarské řády, které jej měly regulovat a řídit.

### **Úpadek obchodu**

Úpadek obchodu na Zlaté stezce způsobila Třicetiletá válka (1618–1648), která způsobila v Evropě i v českých zemích hluboký rozvrat. Stezka se kvůli loupeživým bandám stala nebezpečnou a zpusťla tak, že byla těžko průchodná i pro pěší. V 17. století navíc vznikla Pasovu konkurence v obchodu se solí. Do Čech se po jiných

trasách začala dovážet bavorská a rakouská sůl. Roku 1706 Habsburkové patentem císaře Josefa I. zakázali dovoz jiné než rakouské soli. Prosadili tak monopol na svou sůl, dováženou z Lince do Českých Budějovic a dále do Prahy. Provoz na Zlaté stezce počátkem 18. století zcela zanikl.

### **Trasy Zlaté stezky**

System cest spojujících české vnitrozemí s obchodem na Dunaji se v průběhu staletí vyvíjel. Nejstarší doložená cesta vedla z dunajského přístavu Pasova do Starých Prachatic. System se měnil a rozšiřoval a od 14. století tvořily tuto obchodní cestu tři hlavní větve, jejichž společným východištěm byl Pasov.

#### **2.2.2.1 Prachatická Zlatá stezka**

Dolní (neboli Prachatická) Zlatá stezka je nejstarší trasa. Cesta vedla ze Starých Prachatic asi 70 km (přímou čarou) jihozápadním směrem do Pasova na Dunaji. Stezka z Prachatic na česko-německé hranice byla v novověku důkladně zmapována a archeologicky prozkoumána. Její trasu dnes vyznačuje žlutá turistická značka, osazená 12 informačními tabulemi. Začíná v Prachaticích – u bývalé Horní brány. Po 33 km překračuje hranice a pokračuje dál do Německa. Opevněné místo Waldkirchen na německé straně bylo v jednodenní vzdálenosti od Pasova. Dopravci zde museli přenocovat, aby jim mohlo být stanoveno množství převážené soli.

Trasa Prachatické Zlaté stezky:

Pasov – Ilzstadt – Grubweg – Salzweg – Leoprechting – Grossthannensteig – Salzgattern – Deching – Waldkirchen – Schiefweg – Böhmzwiesel – Fürholz – Grainet – Leopoldsreut – Bischofsreut – Marchhäuser – České Žleby – Soumarský most – Volary - Cudrovice – hrad Hus – Albrechtovice – Perlovice – Prachatice

Trasou stezky prochází naučná stezka Zlatá stezka - Prachatická větev.

### **2.2.2.2 Vimperská Zlatá stezka**

I když je pravděpodobně mnohem starší, první historická zmínka o střední (Vimperské) Zlaté stezce pochází z roku 1312. Na ochranu této větve Zlaté stezky byly zřízeny tři hrady. Hrad Vimperk, založený v polovině 13. století, hrad Kunžvart a na německé straně hrad Wolfstein, u kterého později vzniklo město Freyung. Obchod na vimperské stezce byl konkurencí pro Prachatice. V 16. století tvořil vimperský solný obchod asi 2/5 obchodu prachatického. Vimperskou Zlatou stezku využila císařská silnice, která vznikla na základě silničního patentu Marie Terezie z roku 1756. Tato trasa s malými změnami je dodnes hlavním spojením Bavorska se středními Čechami (silnice I/4).

Trasa Vimperské Zlaté stezky

Pasov – Strasskirchen – Röhrnbach – Freyung – Strážný – Horní Vltavice – Solná Lhota (Salzweg) – Vimperk

Trasou prochází naučná stezka Zlatá stezka – Vimperská větev.

### **2.2.2.3 Kašperskohorská Zlatá stezka**

Horní (Kašperskohorská) Zlatá stezka je nejmladší trasou Zlaté stezky. Vedla ve dvou větvích z Kašperských hor. Jedna přes Horskou Kvildu, Kvildu, na Freyung a dále do Pasova. Druhá šla z Kašperských hor rovněž přes Horskou Kvildu, kde se větve rozdělily. Druhá větev postupovala západněji, přes Modrý sloup pod Luzným na Grafenau, Tittling a odtud dále do Pasova.

### **Zlatá cesta**

Tato "Zlatá cesta" byla vybudována z příkazu krále Karla IV. v roce 1356 jako část zamýšlené dálkové obchodní cesty z Čech přes Salzburg až do Benátek. Její šířka byla 2,5 m, byla dlážděná a umožňovala formanskou dopravu na kupeckých nákladních vozech. Za vytyčení nové silnice byl královský úředník Heinzlin von Bader odměněn

pozemkem u osady Červená pod Malou Losenicí. Pro ochranu obchodní cesty, zlatých dolů a zemské hranice byl Karlem IV. v tom samém roce (1356) založen hrad Kašperk. Podobně byl při obchodní cestě založen klášter St. Oswald a město Grafenau s jeho velkoryse pojatým náměstím.

Tato Karlem IV. velkoryse založená "dálnice středověku" bývá někdy též nazývána Zlatá cesta (německy Goldene Straße), i když možná vhodnější překlad by byl Zlatá silnice. Neboť název Zlatá cesta je častěji používán pro spojnici Praha - Norimberk, významnou mezinárodní cestu rovněž vybudovanou Karlem IV.

Od sklonku 16. století využívali šumavské "Zlaté cesty" bavorští vévodové k přepravě své soli do Čech a konkurovali tím Pasovu a Zlaté stezce. Soupeření ukončila v roce 1608 smlouva, podle které Bavorsko dále prodávalo svou sůl Pasovu a ten ji dopravoval po Zlaté stezce do Čech. Význam šumavské Zlaté cesty tím silně poklesl a po Třicetileté válce (1618–1648) zcela zpusťla.

Ve stopě Zlaté stezky (místy souběžně) vede dnes přes Horskou Kvildu zelená turistická značka, která umožňuje nahlédnout o jak mohutné dílo se jednalo.

Trasa Kašperskohoské Zlaté stezky:

Pasov – Grafenau – St. Oswald – Waldhäuser – východní svah hory Lužný – Filipova Huť – Horská Kvilda – Kozí Hřbety – Kašperské Hory

### **Stavební rozvoj podél tras Zlaté stezky**

K ochraně cest Zlaté stezky byly postaveny hrady a hrádky Stožec, Kunžvart, Hus, Vimperk, Osule u Vitějovic a Kašperk na české a Kalkenstein a Wolfstein na pasovské straně. Z řady osad a měst, vzniklých na všech větvích stezky, si brzy vybudovaly rozhodující význam na české straně Staré Prachatice, vystřídané na počátku 14. století nově založeným městem v široké kotlině pod Libínem, a na německé straně staré biskupské město Pasov. Zvláště Prachatice byly se Zlatou stezkou spjaty doslova

bytostně a díky ní se postupně domohly postavení jednoho z nejvýznamnějších českých měst. Vděčí jí také za dodnes dochovanou velkolepou renesanční výstavbu, která je produktem vrcholné doby existence této obchodní komunikace.

### **Přepřavované zboží**

Hlavním obchodním artiklem na Zlaté stezce byla nesporně sůl z rakouských solných dolů. České země jí měly nedostatek, a jelikož středověk potřeboval velké množství soli (byl to jediný konzervační prostředek na potraviny), bylo nutné ji dovážet. Ze solných ložisek ve východoalpské oblasti v Reichenhallu, Halleinu nebo Hallstattu se sůl přepřavovala po řekách do Pasova a odtud na hřbetech soumarských koní po Zlaté stezce přes Šumavu do Čech. Kromě soli se z Pasova do Čech vozily drahé látky, jižní plody, koření a víno a opačným směrem hlavně obilí a dále chmel, med, vlna, kůže, pivo a další potravinářské produkty.

### **Soumaři**

Skutečnými nositeli obchodu na Zlaté stezce byli soumaři (německy Säumer), většinou sedláci, kteří za odměnu přepřavovali zboží na hřbetech koní ve službách velkoobchodníků nebo ve vlastní režii. Z bezpečnostních důvodů se tito soumaři sdružovali do karavan a občas používali i ozbrojeného doprovodu. Karavany chodily po celý rok, ale nejvíce po žních a hlavně po podzimních pracích; cesty byly v bažinatých úsecích zamrzlé a byl dostatek obilí, hlavního zpětného nákladu do Pasova. Po denním pochodu asi 25 - 30 kilometrů museli soumaři nocovat a právě v těchto vzdálenostech vznikla na trase Pasov - Prachatice největší soumarská sídliště Waldkirchen a Volary.

## **Archeologický výzkum**

O Zlatou stezku se již od počátku 19. století zajímali vědci, spisovatelé i široká veřejnost a v současné době probíhá rozsáhlý historicko-archeologický výzkum, který má rekonstruovat průběh této středověké komunikace v terénu. Řada vědeckých konferencí, výstav, článků i upomínkových a turistických akcí potvrzuje, že v poslední době se Zlatá stezka probouzí k novému životu a že by mohla opět začít plnit svou dávnou úlohu spojnice mezi zeměmi a národy na obou stranách Šumavy. [10]

## 3 Podpora mikroregionu z různých aspektů

### 3.1 Projekty na podporu mikroregionu

Na podporu podnikání v mikroregionu vznikla řada projektů. Je připraven plán způsobu realizace řešení:

- prezentace mikroregionu a posílení jeho vazeb s okolím
- rozvoj infrastruktury dle potřeb mikroregionu
- vytvoření vhodného podnikatelského prostředí
- trvalá ochrana životního prostředí

#### 3.1.1 Žádost o podporu z Programu stabilizace a obnovy venkova

Žádost o podporu byla podána městem Bělá nad Radbuzou ke Krajskému úřadu Plzeňského kraje ve výši 1 660 000 korun.

Zpracovatelem byla inženýrská společnost s.r.o., Plzeň

1. **Název projektu:** Nadregionální cyklotrasa č. 37, 1. část Železná - Stříbro
2. **Lokalizace projektu:** Bělá nad Radbuzou, Třemešné, Staré Sedlo, Prostiboř, Kladruby, Sytno, Vranov, Stříbro
3. **Předkladatel projektu (žadatel):** Město Bělá nad Radbuzou
4. **Cíle projektu:** Realizace instalace dopravního značení a mobiliáře 1. části mezinárodní cyklotrasy č. 37 (Cyklotrasa přátelství), včetně zajištění její průjezdnosti v souladu s technickými požadavky Ministerstva dopravy, úseku hraniční přechod Železná - Stříbro.



**5. Popis projektu:** Města Stříbro a Bělá nad Radbuzou společně s partnerskými městy v SRN vyvíjejí aktivity směřující k realizaci nadregionální cyklotrasy č. 37 jako významného produktu cestovního ruchu v okresech Domažlice a Tachov.

**6. Časový harmonogram projektu:** obsahuje časový harmonogram rozfázovaný do jednotlivých měsíců.

**7. Rozpočet projektu:**

druhy výdajů	neinv.	inv.	celkem
výdaje obce, která je nositelem projektu	24 000	440 000	464 000 Kč
podíl ostatních obcí, účastnících se na projektu	0	0	0 Kč
přijaté účelové finanční dary	0	200 000	200 000 Kč
dotace PSOV	36 000	960 000	996 000 Kč
<b>Náklady celkem</b>	<b>60 000</b>	<b>1 600 000</b>	<b>1 660 000 Kč</b>

**8. Posouzení vlivu na životní prostředí:** Projekt nemá negativní vliv na životní prostředí a není nutné zpracovávat žádnou dokumentaci k problematice vlivu na životní prostředí.

**9. Ekonomické a finanční vyhodnocení projektu:** Projekt je neziskový a nevytváří žádná nová pracovní místa. Projekt však generuje významné výnosy nefinančního charakteru.

**10. Předpoklady a možná rizika realizace projektu:** Předpokladem realizace je přidělení dotace z PSOV. Riziko realizace projektu spočívá v rovině politické, tj. neochotě či platební neschopnosti dotčených obcí podílet se na dofinancování projektu.

**11. Přípravenost projektu k realizaci:** Projekt je připraven k realizaci jak po stránce finanční, organizační, personální, tak i dokumentační.

Projekt je vázán na turistické cíle a atraktivitu cestovního ruchu v regionech, kterými prochází cyklotrasa. Motivací bylo přilákání domácích a zahraničních návštěvníků do svých regionů a tak podpořit i ekonomické přínosy plynoucí z cestovního ruchu.

Partnerem je Dobrovolný svazek měst a obcí „Mikroregion Hracholusky“, který má zkušenosti z realizace projektu Nadregionální cyklotrasa č. 37. Spolupráce s tímto partnerem již probíhala.

#### **Konkretní opatření pro zajištění publicity**

- na propagačních plakátech vyrobených pro každou jednotlivou akci a umístěvaných v místě konání akce, v turistických informačních centrech a na vývěsky v českých i bavorských obcích na cyklotrasách
- na propagačních tričkách s logem cyklotrasy
- v rámci prezentací problematiky Hracholuské přehrady a Dne evropského kulturního dědictví
- v inzerátech, v médiích upozorňujících na jednotlivé akce a pozvánkách
- v internetových prezentacích projektu na webové stránce realizátora (město Bělá nad Radbuzou) a partnera (mikroregion Hracholusky)

#### **Soulad s rozvojovou strategií**

Cílem této přílohy bylo zpracovat výtah z rozvojových strategií jednotlivých územních celků, kterých se projekt dotýkal, deklarovat soulad cílů projektu s cíli těchto rozvojových strategií.

Pro analýzu souladu projektu s rozvojovou strategií byly použity následující dokumenty:

- Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2002 - 2007
- Program rozvoje Plzeňského kraje
- Program rozvoje cestovního ruchu v Plzeňském kraji
- Program rozvoje cestovního ruchu v Plzeňském kraji - zkrácená verze
- Strategie rozvoje mikroregionu Stříbrský region
- Strategie rozvoje mikroregionu Hracholusky[19]

## **3.2 Strategie rozvoje**

Strategická část Plánu rozvoje mikroregionu Radbuza vychází z pěti stanovených priorit, které byly navrženy zástupci obcí mikroregionu.

Těmito prioritami jsou:

- rozvoj vybavenosti mikroregionu
- stabilizace a rozvoj obyvatel
- hospodářský rozvoj mikroregionu, řešení nezaměstnanosti
- zachování a rozvoj zemědělské činnosti
- zajištění kvalitního životního prostředí

### **3.2.1 Rozvoj vybavenosti mikroregionu**

Cílem je dostatečná technická vybavenost sídel, jako je rozšíření vodovodních a kanalizačních sítí, výstavba čistíren odpadních vod, rozvoj plynofikace a využití obnovitelných zdrojů energie.

Dalším cílem je zajištění optimální obslužnosti a dostupnosti území harmonizací železniční a autobusové hromadné dopravy a zlepšení sítě komunikací. Současně zlepšení občanské vybavenosti vybudováním optimální sítě služeb.

### **3.2.2 Stabilizace a rozvoj obyvatel**

Zajištění podmínek pro stabilizaci stávajícího obyvatelstva a příliv nových obyvatel bytovou výstavbou a také revitalizací bytového fondu. Zlepšení vzdělanosti obyvatelstva v souladu s potřebami trhu práce, podporou rekvalifikace obyvatelstva a také rozvojem kultury a sportu a tím oživení a rozvoj kulturních tradic. Rozšíření možností kulturního a sportovního vyžití.

### **3.2.3 Hospodářský rozvoj mikroregionu, řešení nezaměstnanosti**

Rozvoj ekonomických činností a získávání investic do mikroregionu. Podpora malého a středního podnikání poradenstvím pro podnikatele a možnost využívání programů podpory podnikání. Důležité je také efektivní využití potenciálu cestovního ruchu a potenciálu přírodních a kulturních zajímavostí území, a tak přilákat návštěvníky, ale hlavně investory do mikroregionů. S tím souvisí i rozvoj materiálně-technické základny cestovního ruchu, obnova a rekonstrukce kulturních památek a následně i řešení nedostatku pracovních příležitostí využitím nástrojů aktivní politiky zaměstnanosti a aktivní spoluprací obcí mikroregionu s podnikateli a úřady práce.

### **3.2.4 Zachování a rozvoj zemědělské činnosti**

Zavedení postupů zemědělství zaměřených na udržení ochrany vzhledu krajiny a kvalitu půdy. Zavádění přírodně blízkých postupů do zemědělské praxe a posílení mimoprodukčních funkcí zemědělství. Dále rozvoj služeb v zemědělství a pro zemědělce.[20]

## **4 Metodika výzkumu a marketingový průzkum**

### **4.1 Metodika výzkumu**

Výzkum ekonomického přínosu vzniku Panevropské stezky, ze kterého tato závěrečná zpráva vychází, probíhal v lokalitě cyklotrasy č. 37 Plzeň - Železná.

#### **4.1.1 Cyklotrasa č. 37 Plzeň - Železná**

Obtížnost: lehká

Značení: silniční

Komunikace: silnice, místní a účelové komunikace

Povrch: asfalt, zpevněný i nezpevněný povrch

Vhodné pro MTB a trekingové bicykly

Cyklomapy: KČT 1:100 000 č. 3 Povodí Mže a Střely

Shocart 1:60 000 č. 130 Český les, Tachovsko č. 132 Plzeňsko jih

#### **4.1.2 Průběh cyklotrasy**

0.00 km Štruncovy sady, Ulice nebo jiné místopisné označení

0.50 km Plzeň, Roudná, Ulice nebo jiné místopisné označení

5.00 km Čertova kazatelna, Přírodní památka

10.00 km Vochoň, Město nebo obec

14.00 km Bdeněves, Město nebo obec

18.50 km Plešnice, Město nebo obec

23.00 km Pňovany, Město nebo obec

26.50 km Pňovany, železniční stanice, Železnice

32.50 km Stříbro, Vranov, Ulice nebo jiné místopisné označení

37.00 km Stříbro, Svinná, Ulice nebo jiné místopisné označení

39.00 km Sytno, Město nebo obec

43.00 km Kladruby- Žďár, rozcestí, Ulice nebo jiné místopisné označení  
45.00 km Klášter Kladruby u Stříbra, Klášter  
46.50 km Kladruby, Město nebo obec  
52.00 km Brod u Stříbra, Místní část  
57.00 km Prostiboř, rozcestí, Ulice nebo jiné místopisné označení  
59.00 km Staré Sedlo, Město nebo obec  
62.50 km Racov, Místní část  
67.00 km Bernartice, Místní část  
68.50 km Borek, Místní část  
73.00 km Dubec, Místní část  
78.00 km Bělá nad Radbuzou, Město nebo obec  
84.50 km Nový Dvůr, Místní část  
87.50 km Karlova Huť, Místní část  
90.50 km Waldorf, Ulice nebo jiné místopisné označení  
95.50 km Železná, Místní část

### **4.1.3 Lokalizace**

Území obce: Vochov

Správní obvod 2: Město Touškov

Správní obvod 3: Nýřany

Území NUTS 4: Okres Plzeň - sever

Území NUTS 3: Plzeňský kraj

Území NUTS 2: Jihozápad

Turistická oblast: 08 Plzeňsko

Turistický region: Plzeňsko

#### **4.1.4 Metoda výzkumu**

Primární šetření probíhalo v lokalitách uvedených výše a to formou:

- osobními schůzkami
- telefonním dotazováním
- anketou s otevřenými i uzavřenými otázkami
- e-mailem

#### **4.1.5 Velikost výběrového souboru**

Velikost výběrového souboru byla 287 respondentů.

#### **4.1.6 Struktura výběrového souboru**

- rychlé občerstvení, restaurace, penziony, hotely, kempy a koupaliště
- prodejny potravin
- prodejny sportovních potřeb
- půjčovna čtyřkolek, půjčovna historických kol
- řemeslníci - výroba dárků a výrobků ze dřeva, keramika
- služby - pneu servis, zámečnictví, opravy oděvů a obuvi, sedlářství, svařování
- cyklisté
- rodiny s dětmi

#### **4.1.7 Časový harmonogram**

Šetření probíhalo od 5. ledna 2014 do 7. dubna 2014 a týkalo se období po roce 2008.

## 4.1.8 Zpracování výsledků

Zpracování dat bylo provedeno rozdělením do skupin:

- podniky a podnikatelé (poskytovatelé služeb)
- uživatelé cyklostezek (poptávající služeb)

Data byla zpracována prostým průměrem a z výsledků vyplynula doporučení.

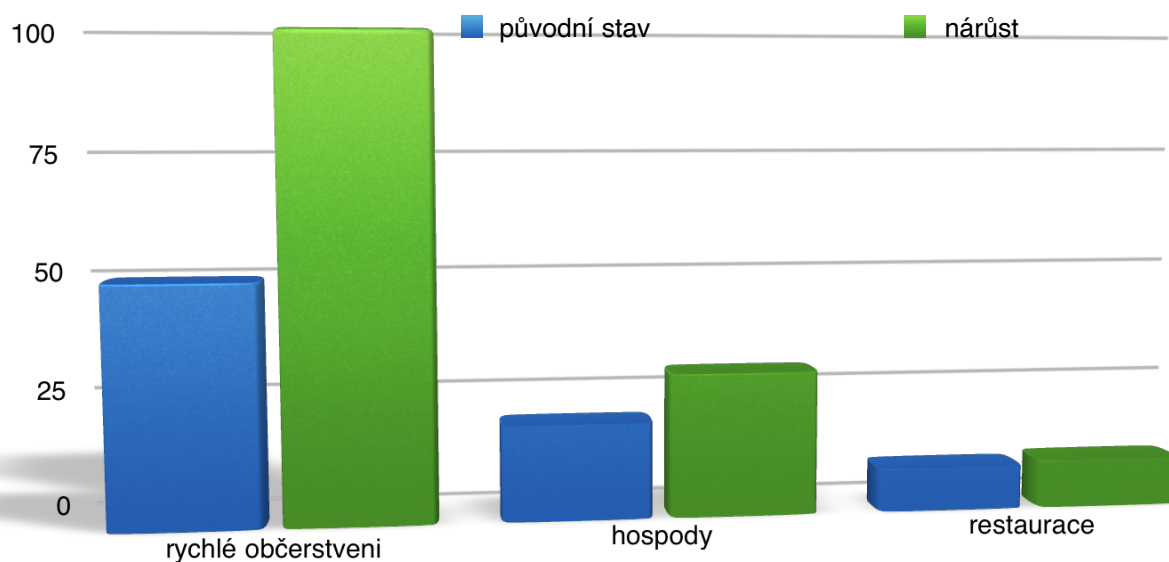
## 4.1.9 Forma výstupu

Graf s komentářem, přehled v procentech a závěry vybraných schůzek a doporučení.

## 4.2 Výsledky anket, grafy a doporučení

### 4.2.1 Podniky a podnikatelé

Obr. č. 11



Zdroj: vlastní zpracování



Z výsledků je zřejmé, že se tržby u rychlých občerstvení otevřením cyklostezky zvedly o 100% a museli zde přijmout i nové síly, v restauracích to bylo 30 - 50 % v závislosti na výši cenové skupiny. Čím nižší cenová skupina, tím vyšší nárůst. V některých restauracích museli též přijmout přes sezónu 1 - 2 osoby. Nárůst je i v penzionech a kempech, cyklisté se ale ubytovávají zpravidla jen na jednu noc.

Nárůst tržeb je také v prodejnách potravin. U ostatních podnikatelů, až na pár opravených duší v pneuservisech, žádný nárůst nezaznamenali.

#### **4.2.2 Cyklisté a rodiny s dětmi**

Z ankety vyplynul tentýž výsledek jako z dotazování u obchodníků. Cyklisté během cesty zpravidla nechtějí velké jídlo, ale spíše malé energetické občerstvení, pitnou vodu, zázemí a kvalitní cyklostezky.

**Z otevřených otázek ankety vyplynulo, že si kupují zejména:**

##### **nápoje:**

77 % voda

50 % pivo

28 % kofola

17 % limonáda

##### **potraviny:**

32 % rychlé občerstvení, bageta, rohlík s uzeninou

30 % ovoce

10 % polévka

9 % oběd v restauraci

**sladkosti:**

65 % tyčinka, tatranka

14 % čokoláda

8 % zmrzlina, nanuk

**další, co si přejí a co je zajímavá:**

27 % kvalitní cyklostezky a jejich značení

16 % zázemí, odpočívadla, místa na kola, WC

9 % vyžití - rybník, rozhledna, památky

5 % servis a to nejnětnější na kola v běžných prodejních (např. duše)

**Na uzavřené otázky odpovídali "ANO" v tomto pořadí:**

77 % používá přilbu

71 % vozí s sebou základní nářadí

65 % využívá aplikaci mapy.cz

63 % využívá i papírové mapy

56 % si myslí, že by se měly cyklostezky značit barevně podle náročnosti (např. jako sjezdovky)

35 % využívá služeb benzinové pumpy

16 % s sebou vozí základní lékárničku

**4.2.3 Výběr poznámek ze schůzek včetně některých doporučení**

**25.10.2013**

**Ing. Bedřich Dvořák, vedoucí oddělení finanční kontroly z Krajského úřadu**

**Plzeňského kraje**

Při schůzce pan Dvořák doporučil, abych se obrátila na Ing. Libora Picka do Bělé nad Radbuzou, kde umí dobře připravovat projekty a čerpat „evropské peníze“.

**20.2.2014**

**Ing. Václav Šesták, autor tří knih a dalších publikací o cyklostezkách**

Panu Šestákovi je 73 let a projel celou Evropu od východu na západ, od západu na sever a od severu na jih. Jeho knihy, publikace a poutavé přednášky přispívají k přiblížení a propagaci Panevropské cyklotrasy. Na besedě se také zmínil o srovnání kvality značení cyklostezek. U nás jsou značeny dobře, v Německu perfektně, zatímco ve Francii si se značením hlavu nelámou, proto dvakrát zabloudil a pak se raději orientoval podle mapy.

**Obr. č. 6:** Logo Panevropské cyklotrasy



Zdroj: cykloRADKA

**3.3.2014**

**Ing. Libor Picka, starosta obce Bělá nad Radbuzou**

Schůzka s panem Pickou byla velmi přínosná. Pan starosta si ve svém hektickém dnu pro mne vyhradil čas. Poskytl mi informace o vzniku a realizaci projektu Stezky přátelství a Panevropské stezky a zapůjčil mi cenné materiály města Bělá nad Radbuzou. Na otázku: „Kolik vzniklo v souvislosti s Panevropskou stezkou nových pracovních míst a jak se zvýšily tržby místních podnikatelů" odpověděl, že to nikdo zatím nezjišťoval. Rozhodla jsem se proto věnovat se průzkumu sama.

19.2.2014

**Radka Žáková, cykloprůvodkyně a editorka plzenskonakole.cz PR & editorkou newsletteru národního cyklokoordinátoraRadce**

Radka Žáková (cykloRadka, jak si říká) poskytla celou řadu internetových odkazů a kontakty přínosné pro bakalářskou práci.

**Obr. 7:** Logo Radky Žákové



Výkonná šéfredaktorka:

Radka ŽAKOVÁ (cykloRADKA)  
cykloradka@seznam.cz  
777 093 290  
Skype: aknudar

Zdroj: cykloRADKA

**Obr. č. 8:** Plzenskonakole.cz



Zdroj: cykloRADKA

23.2.2014

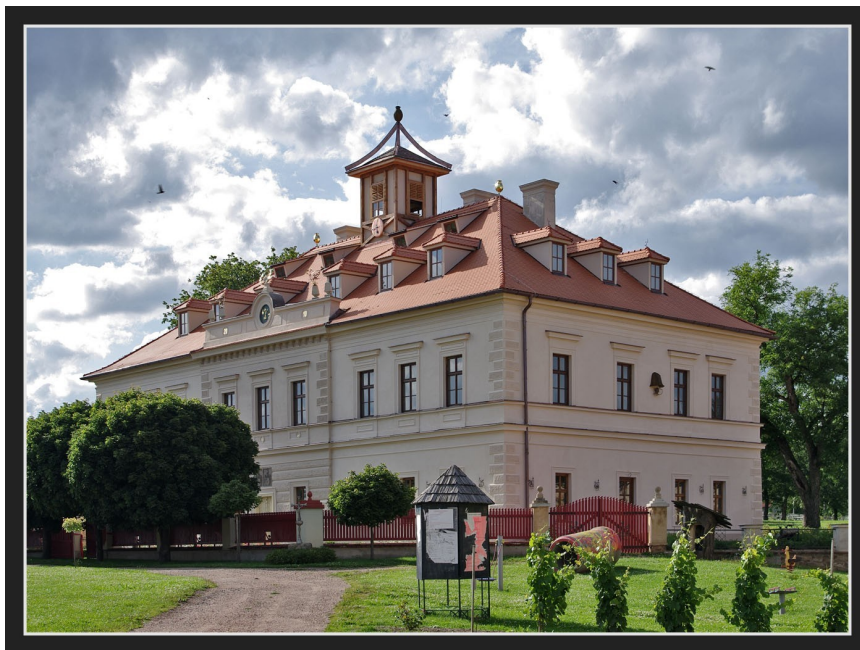
**Ing. Zdeněk Stejskal, majitel restaurace a penzionu Radbuza, Bělá nad Radbuzou**

Z rozhovoru vyplynulo, že od zprovoznění Panevropské stezky se zvedla návštěvnost a tržby minimálně o 20 % v restauraci a v penzionu se začali ubytovávat cyklisté, ale pouze na jednu noc.

24.3.2014

Paní Stehlíková ze Zámeckého dvora Rochov

Obr. č. 9: Zámecký dvůr Rochov



Cyklocentrum v postupně rekonstruovaném zámeckém dvoře nedaleko Nýřan. Možno zapůjčit 5 historických kol z doby první republiky. Při vyzvednutí nutná záloha! Možnost využití zázemí pro cyklisty – šatny, sprchu, mycí box na kola.

Otevřeno  
Po – Ne 11 -17h  
<http://www.rochlov.cz>

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

Při dotazování v Zámeckém dvoře Rochov paní Stehlíková potvrdila, že mají zázemí pro cykloturisty, pro malý zájem však mají otevřeno jen jednou v měsíci. Na dotaz: „Co kdyby se skupina předem ohlásila?“ řekla, že se dokážou postarat o 20 lidí, připravit pro ně jídlo nebo občerstvení a také zážitkový den pro děti, ale museli by se objednat 2 - 3 týdny předem.

Na dotaz: „Mohou se u vás i ubytovat?“ odpověděla „Ne.“ A ve vlastních stanech na vašem pozemku?“ řekla „Ano.“ Dokonce se připravují svatby „verzus dobrodružství“, kde by svatebčané byli ve stanech.

Doporučila jsem jim, aby se obrátili na cestovní kanceláře, školy a odborové organizace, odpověděla, že se právě chystají cestovní kanceláře oslovit.

**25.3.2014**

**Paní Matoušková, hotel a restaurace Modrá hvězda, Dobřany**

Podle paní Matouškové se návštěvnost od otevření cyklostezky zvedla o 40 - 50 % a to jen cykloturistů. Bohužel se ale u nich neubytovávají.

**Obr. č. 10:** Ubytování a stravování pro cyklisty



Tímto logem jsou označena místa, kde jsou cyklisté vítáni

Zdroj: cykloRADKA

**27.3.2014**

**Mgr. Jiří Valachovič, katedra tělesné výchovy ZČU**

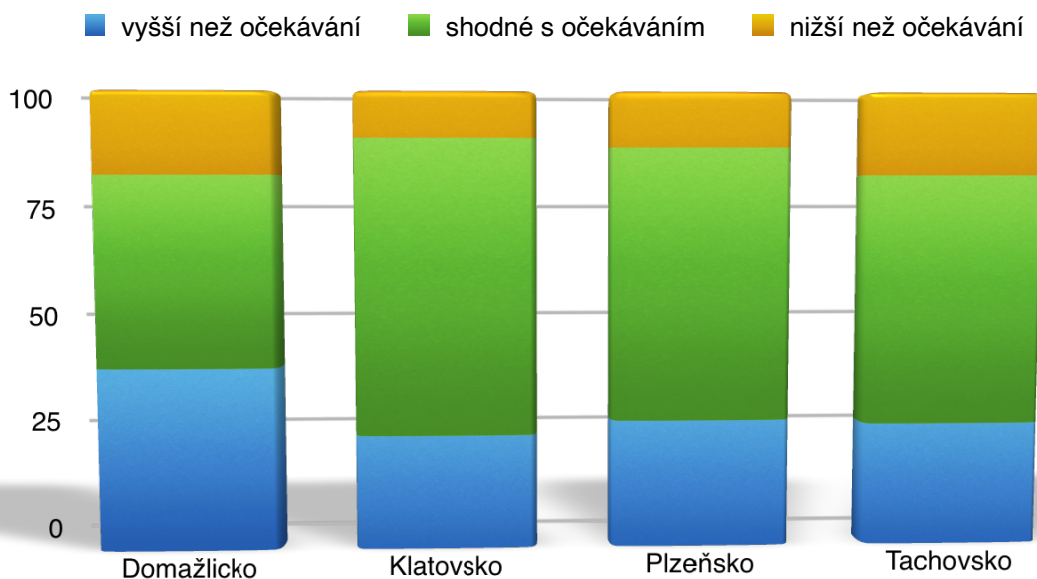
Na dotaz: „Co myslíte, že cyklistům na cyklostezkách nejvíc schází?" Odpovídá: „Zázemí, tím myslím sprcha, občerstvení, nejnnutnější vybavení, např. náhradní duše, ale hlavně aktuální informace - např. jedu, jedu a najednou mě překvapí šterkem a pískem zasypaná cyklostezka."

Na dotaz: „Myslíte si, že by měly být cyklostezky označeny barevně podle náročnosti jako lyžařské sjezdovky?" říká: „Určitě ano, na cyklostezky se nevypravují jen sportovci, ale i prarodiče s vnoučaty."

## 4.3 Marketingový průzkum návštěvníků v Plzeňském kraji

### 4.3.1 Hodnocení atraktivity podle navštívené lokality

Obr. č. 3: Hodnocení atraktivity podle navštívené lokality



Zdroj: Vlastní zpracování dle vnitřních materiálů města Bělé nad Radbuzou, jehož autorem je Institut rozvoje podnikání, s.r.o. & Enterprise plc

Respondenti by rádi spojovali návštěvu regionu se sportovními aktivitami - pěší turistikou (34,0 %), koupáním (30,7 %) a cykloturistikou (30,0 %).

Existují výrazné rozdíly mezi subregiony Plzeňska a aktivitami, jejichž realizaci by návštěvníci v těchto regionech dali přednost. Subregion Plzeňska je spojován s pěší turistikou a možností koupání, subregion Domažlicka s hipoturistikou, folklórem a cykloturistikou, subregion Klatovska s cykloturistikou a subregion Tachovska se zábavou, kulturou a folklórem.

Celkově největší přitažlivost pro návštěvníky regionu Plzeňska je příroda, kultura a historické památky.

### 4.3.2 Hodnocení atraktivnosti regionu

Celkově převažuje pozitivní hodnocení regionu Plzeňska.

24,1 % respondentů se domnívá, že atraktivnost je vyšší než očekávali,

10,1 % respondentů se domnívá, že atraktivnost je nižší než očekávali,

20 % respondentů to nedokázala posoudit,

32,9 % zahraničních respondentů konstatovalo atraktivnost regionu.

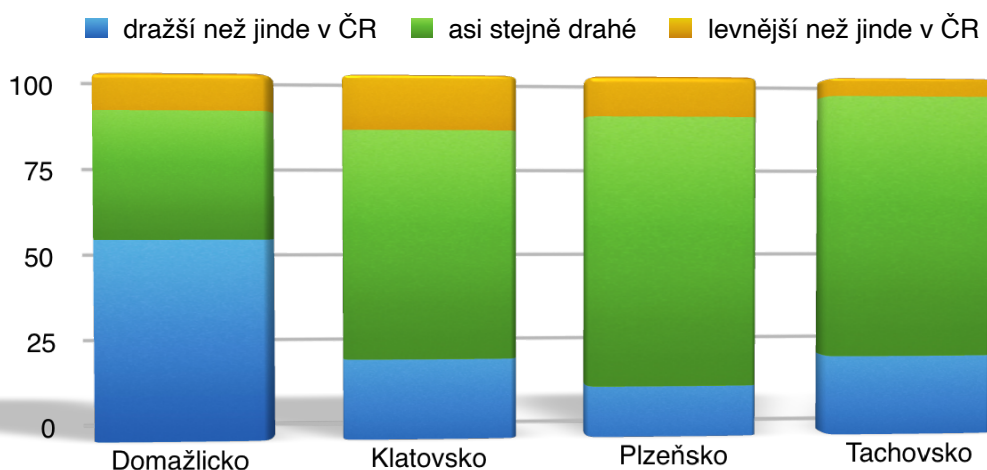
Nejlépe hodnocen ze všech zkoumaných subregionů byl subregion Domažlicko a to 36,7 %.

Příznivější hodnocení pocházelo od návštěvníků, kteří se rozhodli strávit v regionu déle než 3 dny.

### 4.3.3 Cenová image regionu

Cenová image podle navštíveného regionu. Nejcitlivější na cenu jsou okrajové věkové kategorie (do 18 let a nad 60 let).

**Obr. č. 4:** Cenová image podle navštíveného regionu



Zdroj: Vlastní zpracování dle vnitřních materiálů města Bělé nad Radbuzou, jehož autorem je Institut rozvoje podnikání, s.r.o. & Enterprise plc



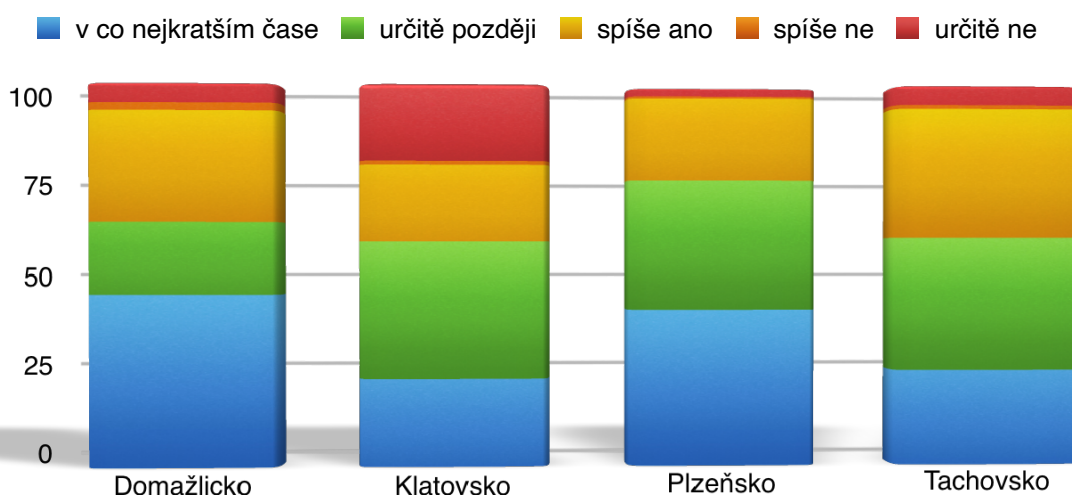
#### 4.3.4 Hodnocení poskytovaných služeb

Hodnocení poskytovaných služeb bylo relativně příznivé. Nejpříznivější hodnocení získal subregion Domažlicko a to zejména u faktoru péče o čistotu a pořádek. Naopak nejhůře hodnocených regionem byl subregion Plzeňsko a to ve všech faktorech.

Co se týče infrastruktury, nejpříznivější hodnocení zaznamenal subregion Domažlicko, naopak nedostatky v infrastruktuře zaznamenali návštěvníci subregionů Tachovsko.

#### 4.3.5 Deklarativní věrnost regionu Plzeňsko

Obr. č. 5: Deklarativní věrnost podle navštíveného subregionu



Zdroj: Vlastní zpracování dle vnitřních materiálů města Bělé nad Radbuzou, jehož autorem je Institut rozvoje podnikání, s.r.o. & Enterprise plc

O opakované návštěvě v krátkém období uvažuje 36 % respondentů a později 27,2 % respondentů. Pouze u 2,2 % převažuje negativní hodnocení. Klíčovým aspektem pro rozhodnutí o opakované návštěvě regionu Plzeňsko má vzdálenost. Respondenti ze vzdálenějších oblastí však potvrzují návrat do regionu v delším časovém horizontu. Nejčastější návraty jsou projevovány do subregionu Domažlicko a Plzeňsko.[8]

## 4.4 Přeshraniční ekonomické vlivy

Grantový výzkum potvrdil očekávání, že přeshraniční vlivy působící na místní společenství českého pohraničí jsou značné. Při tom ze všech zkoumaných oblastí možných vlivů jsou ekonomické vlivy jednoznačně největší a současně také převážně kladné. Celý grantový výzkum také prokázal praktickou užitečnost vzájemného srovnávání a využívání ekonomických a sociologických dat v průběhu tohoto výzkumu. Kladný vliv turistického ruchu byl zjištěn u 88,4 % občanů, v podnikání našich občanů 62,9 %, v životní úrovni obyvatel u 60,5 %, v přísunu zahraničních investic u 60,2 %, u zaměstnanosti místních obyvatel u 57,5 %, v zájmu o nemovitosti u 50,6 %.

Záporný vliv byl hodnocen jen u sociálně patologických jevů u 45,2 %.

Pokud jde o jednotlivé typy pohraničí, největší vliv je vnímán na hranici s Rakouskem, Saskem, Polskem-východ a Bavorskem. Malý vliv je na hranici s Polskem-západ a se Slovenskem.[5]

## 4.5 Srovnání jednotkových nákladů

Srovnání některých jednotkových nákladů v Čechách a Bavorsku na Panevropské cyklostezce

Tab. č. 1: Srovnání některých jednotkových nákladů

	V ČECHÁCH	V BAVORSKU
Hlavní směry	1 021,-- Kč (38,-€)	70,- €
Rozcestník	830,-- Kč (30,-€)	35,- €
Odpočívadlo	22 875,-- Kč (847,-€)	785,- €
Informační tabule	11 274,-- Kč (417,-€)	788,- €

Zdroj: Vlastní zpracování dle materiálů viz. přílohy z Bělé nad Radbuzou a z Waldnaab

## **5 Analýza klíčových poznatků a doporučení**

### **5.1 Klíčové poznatky z teoretické části**

#### **Region je poznamenán vysídlením německého obyvatelstva a kolektivizací**

To vyplývá z kapitol:

Situační analýza - osídlení	str. 11
SWOT analýza - slabé stránky	str. 23
Vliv hranice na socioekonomické prostředí česko-bavorského pohraničí	str. 26

#### **Hustota osídlení se pomalu zvyšuje**

Je patrné na grafu a v dalších materiálech:

Situační analýza - osídlení	str. 11
Socioekonomické prostředí	str. 26
Strategie rozvoje	str. 42
Hospodářský rozvoj mikroregionu, řešení nezaměstnanosti	str. 43

#### **Region má značný přírodní a kulturní potenciál, který se třeba využít**

Najdeme ve všech kapitolách, zejména to jsou:

Situační analýza - cestovní ruch	str. 19
SWOT analýza	str. 23, 24
Zlatá stezka	str. 32-36
Žádost o podporu z PSOV	str. 39
Hodnocení atraktivity podle navštívené lokality	str. 54
Hodnocení atraktivnosti regionu	str. 55

#### **Hlavní potenciál rozvoje regionu je v rozvoji cestovního ruchu**

Zabývá se jím:

Situační analýza - cestovní ruch	str. 19
SWOT analýza - příležitosti	str. 24
Panevropská cyklostezka	str. 28
Hospodářský rozvoj mikroregionu	str. 43

## 5.2 Doporučení

Navázat hlubší spolupráci s cestovními kancelářemi i se zahraničními, případně školami. Všem zainteresovaným usilovat o prodloužení délky pobytu cykloturistů. Zaměřit se na zvyšování a rozšiřování služeb s důrazem na čistotu a pořádek. Prodejnám o rozšíření sortimentu pro cyklisty - občerstvení, nápoje, duše a označení prodejny logem "cyklisté vítání". Více využít informační centra a pravidelně aktualizovat materiály, včetně zařazení dalších jazykových mutací. Zlepšit komunikaci; je zřejmé, že zatímco na jedné straně cyklisté požadují služby, na straně druhé o nich poskytovatelé ne vždy dostatečně informují.

Na příkladu Panevropské cyklotrasy byl sledován ekonomický efekt rozvoje regionu, který se jasně potvrdil. Během průzkumu bylo zjištěno, že tu jde o víc. Je třeba konstatovat, že dopady jsou mnohem širší. Tvoří se nové vazby sociální, kulturní i společenské - a to může přilákat do pohraničí nové obyvatele.

Ekonomický přínos není pouze v tržbách a vzniku nových pracovních míst, ale též v samotném provozování sportu, tedy činnosti zdraví prospěšné a v samotném důsledku snížení nákladů ve zdravotnictví na choroby spojené s obezitou, jako je cukrovka, cévní choroby, vysoký cholesterol a další.

Americký olympijský cyklistický manažer Ed Burke ve své knize *Sports & Recreation* (Sport a rekreace) představuje praktické rady cyklisty cyklistům o tom, jak pracují srdce, plíce a svaly a jak tyto znalosti mohou cyklistům pomoci vytěžit z tohoto sportu co nejvíce. Tato kniha je určena těm cyklistům, kteří chtějí vědět nejen jak, ale také proč sportovat.[7]

## Závěr

V této práci je věnována pozornost studiu rozvoje regionu a jeho vlivu na podniky a podnikatele v mikroregionu. Cílem bylo zjistit, zda a jak tyto procesy fungují. Zvedla se vybudováním Stezky přátelství a následně Panevropské cyklotrasy zaměstnanost případně tržby místních podnikatelů?

První část je zaměřena na představení regionu, a to situační analýzou, vývojem počtu obyvatel a SWOT analýzou, která kromě silných a slabých stránek definuje příležitosti a ohrožení mikroregionu a souvislosti nerovnoměrného regionálního rozvoje.

Druhá část charakterizuje vliv železné opony na vývoj, či spíše útlum mikroregionu, jeho znovuoživení v posledních 25 letech. Následně popisuje historii regionu a obchodní stezky, které tímto regionem vedly už od pravěku. Na tuto historii navazuje vybudování Stezky přátelství a Panevropské cyklotrasy.

Ve třetí části je studována podpora mikroregionu z různých aspektů. Součástí je příklad zkrácené verze Žádosti o podporu z Programu stabilizace a obnovy venkova, která byla podána ke Krajskému úřadu městem Bělá nad Radbuzou.

Čtvrtou částí je marketingový průzkum v Plzeňském kraji. Tento průzkum byl součástí Programu rozvoje cestovního ruchu v Plzeňském regionu a marketingový průzkum návštěvníků v Plzeňském kraji. Podrobnou studii prováděla v prosinci 2002 společnost Institut rozvoje a podnikání, s.r.o. & Enterprise plc., která je doplněna vlastními poznámkami ze schůzek s institucemi, podnikateli mikroregionu a uživateli cyklostezky.

Z předchozích materiálů a vlastních zjištění ze samotných schůzek je zřejmé, že se tržby v restauracích, penzionech a kempech podstatně zvýšily, a to až o 20 - 50 %, včetně tržeb obchodníků a nejrůznějších služeb na trase Panevropské cyklostezky.

## Seznam zkratek

<b>aj.</b>	a jiné
<b>a.s.</b>	akciová společnost
<b>cca</b>	z latiny circa - přibližně
<b>CT 3</b>	cyklostezka Praha - Plzeň
<b>CT 37</b>	cyklostezka Plzeň - Železná
<b>č.</b>	číslo
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>ČSÚ</b>	Český statistický úřad
<b>D 5</b>	dálnice spojující Prahu s hranicí s Německem (Praha - Plzeň - Rozvadov - státní hranice ČR/SRN)
<b>ECF</b>	evropská cyklistická federace
<b>http:</b>	Hypertext Transfer Protocol (internetový protokol určený pro výměnu hypertextových dokumentů)
<b>CHSKMn</b>	chemická spotřeba kyslíku - Kubelova metoda
<b>inv.</b>	investiční
<b>Kč</b>	koruna česká
<b>km</b>	kilometr
<b>ks</b>	kus
<b>kV</b>	kilovolt
<b>max.</b>	maximálně
<b>mil.</b>	milion
<b>min.</b>	minimálně
<b>např.</b>	například
<b>neinv.</b>	neinvestiční
<b>obr.</b>	obrázek
<b>PR</b>	Public Relation - název profese manažera vnějších vztahů
<b>PSOV</b>	program stabilizace a obnovy venkova

<b>SRN</b>	Spolková republika Německo
<b>s.r.o.</b>	společnost s ručením omezeným
<b>SWOT</b>	analýza silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení
<b>tis.</b>	tisíc
<b>tzv.</b>	tak zvaný
<b>vč.</b>	včetně
<b>wiki</b>	označení webů, které umožňují uživatelům přidávat obsah
<b>www</b>	World Wide Web (světová komunikační síť)
<b>ZDF</b>	kanál německá televize

## Seznam obrázků

<b>Obr. č. 1:</b>	Vývoj počtu obyvatel v Železné Rudě a Eisensteinu	11
<b>Obr. č. 2:</b>	Vývoj počtu obyvatel (v mil.) v Bavorsku a České republice	11
<b>Obr. č. 3:</b>	Hodnocení atraktivity podle navštívené lokality	43
<b>Obr. č. 4:</b>	Cenová image podle navštíveného regionu	44
<b>Obr. č. 5:</b>	Deklarativní věrnost podle navštíveného subregionu	45
<b>Obr. č. 6:</b>	Logo Panevropské cyklotrasy	46
<b>Obr. č. 7:</b>	Logo Radky Žákové	47
<b>Obr. č. 8:</b>	Plzenskonakole.cz	47
<b>Obr. č. 9:</b>	Zámecký dvůr Rochov	48
<b>Obr. č. 10:</b>	Ubytování pro cyklisty	49

## Seznam tabulek

<b>Tab. č. 1:</b>	Srovnání některých jednotkových nákladů	57
-------------------	---	----



## Zdroje:

### Literatura

- [1] JEŘÁBEK, Martin, DOKOUPIL, Jaroslav, HAVLÍČEK, Tomáš. AJ. *České pohraničí - bariéra nebo prostor zprostředkování?* Praha: Academia, 2004.
- [2] BLAŽEK, Jiří, UHLÍŘ, David. *Teorie regionálního rozvoje.* Praha: Karolinum, 2011. ISBN 978-80-246-1974-3.
- [3] HLAVATÝ, Karel. *Přeshraniční vlivy v českém pohraničí.* Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, 2007. ISBN 978-80-7044-931-8.
- [4] JEŽKOVÁ, Renáta, JEŽEK, Jiří. *Podnikanie a jeho komunálna a regionálna podpora.* Bratislava: Eurokódex, 2011. ISBN 978-80-89447-47-3.
- [5] PAULIČKOVÁ, Renáta. *Regionálny a mestský marketing.* Bratislava: Eurounion, 2005. ISBN 80-88984-72-6.
- [6] HLAVÁČEK, Petr. *Regionální aspekty socioekonomického vývoje.* Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, 2004. ISBN 80-7044-725-7.
- [7] EDMUND, R, Burke. *Sports & Recreation.* Vitesse Press, 1998. s.234.

## **Internetové zdroje**

- [8] Strategie Mikroregionu [online]. Mikroregion-radbuza.cz [cit. 12.2.2014].  
Dostupné z <http://www.mikroregion-radbuza.cz/Strategie-mikroregionu>
- [9] Plzenskonakole [online]. Panevropska-cyklotrasa.cz [cit. 20.2.2014]. Dostupné z <http://www.plzenskonakole.cz/cz/dva-nove-useky-na-panevropske-cyklotrase-u-stribra-otevreny-936.htm>
- [10] Zlatá stezka [online]. Zlata-stezka.cz [cit. 29.1.2014]. Dostupné z [http://cs.wikipedia.org/wiki/Zlatá\\_stezka](http://cs.wikipedia.org/wiki/Zlatá_stezka)

## **Ostatní zdroje:**

- [11] Téma: Dotace mikroregionu, rozhovor Bedřichem Dvořákem, vedoucím oddělení finanční kontroly z Krajského úřadu Plzeňského kraje, 25.10.2013
- [12] Téma: Panevropská cyklostezka, rozhovor s Ing. Františkem Šestákem, autorem tří knih a dalších publikací o cyklostezkách, 20.2.2014
- [13] Téma: Mikroregion Radbuza, rozhovor s Ing. Liborem Pickou, starostou obce Bělé nad Radbuzou, 3.3.2014
- [14] Téma: Plzeňsko na kole, rozhovor s Radkou Žákovou, cykloprůvodkyní a editorkou plzenskonakole.cz PR & editorkou newsletteru národního cyklokoordinátoraRadce, 19.2.2014
- [15] Téma: Vývoj návštěvnosti, rozhovor s Ing. Zdeňkem Stejskalem majitelem restaurace a penzionu Radbuza, 23.2.2014

- [16] Téma: Zázemí pro cyklisty, rozhovor s paní Stehlíkovou ze Zámeckého dvora Rochov, 24.3.2014
  
- [17] Téma: Návštěvnost cyklistů, rozhovor s paní Matouškovou z hotelu a restaurace Modrá hvězda z Dobřan, 25.3.2014
  
- [18] Téma: potřeby cyklistů, rozhovor s Mgr. Jiřím Valachovičem, katedra tělesné výchovy ZČU, 27.3.2014
  
- [19] Téma: Popis projektu, jako příloha Zásad PSOV PK v roce 2005, Zdroj: vnitřní materiál města Bělá nad Radbuzou
  
- [20] Téma: Strategie rozvoje, jako příloha Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2002 - 2007, Zdroj: vnitřní materiál města Bělá nad Radbuzou

## **Seznam příloh:**

**Příloha č. 1:** Korespondence s Margit Frauenreuther z Neustadt a.d. Waldnaab, projekt- koordinátorkou Panevropské cyklotrasy

**Příloha č. 2:** Překlad dopisu

**Příloha č. 3:** Podíl jednotlivých obcí na nákladech realizace cyklostezky

**Příloha č. 4:** Anketní lístek

**Příloha č. 5:** Mapa s vyznačením cyklostezky

## Příloha č. 1: Korespondence s Margit Frauereuther, Neustadt a.d. Waldnaab

Sehr geehrte Frau Dolanská,

vielen Dank für Ihr Interesse an der Umsetzung des Paneuropa-Radweges.

Der Ausbau des Weges ist nicht zentral und für die ganze Streckenlänge erfolgt. Jede Region/Gemeinde/Bezirk/kraj ist für den eigenen Abschnitt des Weges zuständig und finanziert Bau, Einrichtung oder Beschilderung selbst. Von unserer Seite wird die Website gepflegt und ein Infolyer veröffentlicht. Somit kann ich Ihnen leider keine einheitlichen Preise nennen. Für den Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab zum Beispiel sind folgende Kosten entstanden:

Sitzgruppe: 785,40 €

Infotafel: 788,81 €

Beschilderung, incl. Pfosten:

Hauptwegweiser: ca. 70 € (siehe Bild CIMG3417.jpg)

Zwischenwegweiser: ca. 35,00 € (siehe Bild CIMG3450.jpg)

Für weiteres Mobiliar kann ich Ihnen leider keine Preise nennen, da dies von den Gemeinden bezahlt wird.

Leider kann ich Ihnen keine weiteren Preise nennen.

Mit freundlichen Grüßen

Margit Frauenreuther

Projekt-Koordinatorin Paneuropa-Radweg

R e g i o n a l m a n a g e r i n

Landratsamt Neustadt a.d. Waldnaab

Stadtplatz 38

92660 Neustadt a.d. Waldnaab

Tel. 09602 79-1080

Fax. 09602 7997-1088

Mobil 0173 8985634

E-Mail: [MFrauenreuther@neustadt.de](mailto:MFrauenreuther@neustadt.de)

Web: <http://www.regionalmanagement.neustadt.de>



## Příloha č. 2: Překlad dopisu

Vážená paní Dolanská,

mnoho díky za váš zájem o realizaci Panevropské (cyklistické) stezky.

Stavba cesty není pro celou délku stanovena centrálně. Každý region/obec/okres/kraj je sám zodpovědný na svém úseku za financování stavby, zařízení a označení. Z naší strany se zveřejňují webové stránky a vydávají informační letáky. Proto vám, bohužel, nemohu poskytnout jednotlivé ceny. Pro okres Neustadt a.d. Waldnaab jsou například následující náklady:

odpočívadlo: 785,40 Euro

infotabule: 788,81 Euro

značení vč. míst:

hlavní směry: cca 70 Euro (viz obr.....

rozcestník: cca 35 Euro (viz obr.....

U dalšího mobiliáře vám bohužel nemohu poskytnout žádné ceny, toto hradí obce.

Bohužel vám nemohu poskytnou žádné další ceny.

S přátelským pozdravem

Margit Frauenreuther

Projekt-Koordinatorin Paneuropa-Radweg

R e g i o n a l m a n a g e r i n

## Příloha č. 3: Podíl jednotlivých obcí na nákladech realizace cyklostezky

### Nadregionální cyklistická trasa č.37

#### Podíl jednotlivých obcí na nákladech realizace akce

Skupina	Dopravní značení						Mobiliář				Celkem		
	IS19	IS20	IS21	E	B	S	Inform. tabule	Přistřešek stůl lavice	Stojan na kola	Koš na odpady	Dopravní značení a mobiliář	Inženýrská činnost 1Kč/0,08Kč	Úhrada obec 50%
Jednotková cena	830,70	1.021,10	533,20	806,90	1.259,10	1.092,50	11.274,30	15.475,00	3.670,20	3.872,50			
<b>Silniční správní úřad Domažlice</b>													
1. Bělá n/R počet ks / cena	19 15.783,30	0	53	0	3	61	2	1	2	2	167.571,70	13.405,74	90.488,72
<b>Celkem ks</b>	19	0	53	0	3	61	2	1	2	2			
<b>Silniční správní úřad Tachov</b>													
2. Trémašné počet ks / cena	4 3.322,80	0	6	0	0	6	1	1	1	1	47.369,00	3.789,52	25.579,26
3. Stráž počet ks / cena	11 9.137,70	0	11	0	0	16	1	1	1	1	66.774,90	5.341,99	36.058,46
4. Staré Sedlo počet ks / cena	7 5.814,90	0	2	0	0	8	0	0	0	0	15.621,30	1.249,70	8.435,50
<b>Celkem ks</b>	22	0	19	0	0	30	2	2	2	2			
<b>Silniční správní úřad Stříbro</b>													
5. Prostibof počet ks / cena	5 4.153,50	0	3	0	0	1	0	0	0	0	6.845,60	547,65	3.696,63
6. Kladruby počet ks / cena	4 3.322,80	0	17	0	0	9	0(?)	0	0	0(?)	22.219,70	1.777,58	11.998,64
7. Stříbro počet ks / cena	11 9.137,70	0	16	0	0	24	1	0(?)	0(?)	0(?)	55.163,20	4.413,06	29.788,13
8. Sytno počet ks / cena	0 0	0	10	2	0	6	0	0	0	0	13.500,80	1.080,06	7.290,43
9. Vranov počet ks / cena	0 0	0	17	0	1	12	0	0	0	0	23.433,50	1.874,68	12.654,09
10. Sulislav počet ks / cena	0 0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	3.251,40	260,11	1.755,75
<b>Celkem ks</b>	20	0	65	2	1	54	1	0	0	0			

1

Skupina	Dopravní značení						Mobiliář				Celkem		
	IS19	IS20	IS21	E	B	S	Inform. tabule	Přistřešek stůl lavice	Stojan na kola	Koš na odpady	DZ a mobiliář	Inženýrská činnost 1Kč/0,08Kč	Úhrada obec 50%
Jednotková cena	830,70	1.021,10	533,20	806,90	1.259,10	1.092,50	11.274,30	15.475,00	3.670,20	3.872,50			
<b>Silniční správní úřad Nýřany</b>													
11. Phovany počet ks / cena	9 7.476,30	0	23	0	0	6	1	0	1	0	41.239,40	3.299,15	22.269,28
12. Ulice počet ks / cena	4 3.322,80	0	5	0	0	6	1	1	1	1	46.835,80	3.746,86	25.291,33
13. Plešnice počet ks / cena	2 1.661,40	0	15	0	0	15	1	0	0	0	37.321,20	2.985,70	20.153,45
14. Bdeněves počet ks / cena	4 3.322,80	0	20	0	0	22	1	1	1	1	72.313,80	5.785,10	39.049,45
15. Kozolupy počet ks / cena	5 4.153,50	0	9	2	0	16	1	1	1	1	62.338,10	4.987,05	33.662,57
16. Vochov počet ks / cena	2 1.661,40	0	8	0	0	7	1	1	1	1	47.866,50	3.829,32	25.847,91
<b>Celkem ks</b>	26	0	80	2	0	72	6	4	5	4			
<b>Silniční správní úřad Píseň</b>													
17. Píseň počet ks / cena	5 4.153,50	4	12	0	0	18	0	0	0	0	34.301,30	2.744,10	18.522,70
<b>Celkem ks</b>	5	4	12	0	0	18	0	0	0	0			
<b>Cyklotrasa celkem</b>	<b>92</b>	<b>4</b>	<b>229</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>235</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>763.967,20</b>	<b>61.117,37</b>	<b>412.542,29</b>

V Plzni, dne 14.11.2005  
RIS s.r.o.  
Ing. Jiří Ševčík, Ing. Čeněk Stehlik

2

## Příloha č. 4: Anketní lístek

Díky za vyplnění ankety	
ANKETA pro cyklistu	
Otevřené otázky	Odpovídejte stručně
Jaké nápoje si na trase kupujete?	
V případě, že nemáte vlastní občerstvení jaké si na trase kupujete?	
Co si kupujete s sebou?	
Co dalšího byste na trase uvítali?	
Uzavřené otázky	Odpovídejte ano/ne
Myslíte si, že by se cyklostezky měly značit barevně jako např. sjezdovky?	
Vyžíváte benzinové pumpy (občerstvení, sprcha, WC, dohuštění kol)?	
Využíváte aplikaci mapy.cz?	
Využíváte papírové mapy?	
Užíváte přilbu?	
Vozíte s sebou základní nářadí?	
Vozíte s sebou základní lékárníčku?	



## Příloha č. 5: Mapa s vyznačením cyklostezky

### Panevropská cyklostezka:

Česká republika:

Praha - Plzeň - Železná

Německá spolková republika:

Eslarn - Nürnberg - Heidelberg - Kehl

Francie:

Strasbourg - Nancy - Champagne - Paris



## **Abstrakt**

DOLANSKÁ, Jiřina. *Podniky a podnikání v regionálním rozvoji*. Bakalářská práce. Cheb: Fakulta ekonomická ZČU v Plzni, 60 s., 2014

Klíčová slova: anketa, cyklostezka, cyklotrasa, divergenční teorie, ekonomický přínos, euroregion, jádrová oblast, konvergenční teorie, marketingová studie, mikroregion, podnikání, podniky, pracovní místa, projekt, region, tržby

Předmětem bakalářské práce "Podniky a podnikání v regionálním rozvoji" je charakterizovat podniky a podnikání v rozvíjejícím se mikroregionu Bělá nad Radbuzou. Práce se věnuje zkoumání rozvoje regionu a ekonomickým přínosem pro podniky a podnikání. V první části se práce věnuje popisu regionu a jeho specifikám včetně slabých a silných stránek. Další kapitola charakterizuje vývoj regionu poznamenaný železnou oponou. Třetí část je zaměřena na program stability a obnovy venkova. Obsahem další kapitoly je vlastní výzkum, anketa a marketingový průzkum. Práce je sestavena tak, aby se teorie doplnila s výzkumem a doporučeními. Poslední část dává prostor také dalším souvisejícím pohledům na zkoumanou problematiku, například jaký má rozvoj cyklostezek vliv na zdraví obyvatelstva.

## **Abstract**

DOLANSKÁ, Jiřina. *Businesses and Entrepreneurship in Regional Development*. Bachelor's thesis. Cheb: Faculty of Economics, University of West Bohemia in Pilsen, 60 pp., 2014.

Key words: survey, cycling paths, cycling routes, divergence theory, economic benefits, euroregion, core area, convergence theory, marketing survey, microregion, entrepreneurship, businesses, work openings, projects, region, receipts.

The aim of the Bachelor's thesis titled "Businesses and Entrepreneurship in Regional Development" is to characterize businesses and entrepreneurship in the developing microregion of Bělá nad Radbuzou. The thesis investigates the development of the region and the economic benefits for local businesses and entrepreneurship. The first part describes the region and its specifics, including its strengths and weaknesses. The following chapter characterizes the development of the region when tainted by the Iron Curtain. The third part focuses on the program for the stability and restoration of the countryside. The following chapter deals with the research itself, the survey and marketing survey. The thesis integrates both the theoretical background and the practical part represented by the research and its implications. The last part is concerned with other related perspectives on the issue investigated, for example, the way the development of cycling paths influences the health of the population.