

Zhodnocení turistického potenciálu a struktury města Třeboň

The Evaluation of Tourist Potencial and the Structure of the Town of Trebon

Renata Koubková

Abstract:

The scale, character and image of cities and landscapes are closely related to their attraction not only for the population, but also for visitors and tourists. For some cities, the concept of tourism is very close, and some of them live. These are, for example, UNESCO World Heritage sites, spa towns, caves, dams, national parks, etc. Many of these cities also have major problems with handling larger masses of tourists, especially in their historical centers.

The shortcomings are also in their simple and clear connection with the surrounding landscape, the organization of transport relations and the offer of other needs for tourists.

In some cities, these issues are addressed primarily by quality interconnection of interest points. The quality of tourism is also closely related to the capacity of individual points, to the total potential of the territory.

The article is focused on a selected Czech town attractive for tourists, the attendance and seasonality - Trebon. The urban analysis consists in analyzing the conditions of tourist attractiveness, the necessary public facilities for tourists and the impact of tourism on the life of the residents. The analysis is focused on the spatial and functional layout of the city and the surrounding landscape, the concept, the organization of transport relations, the sizing of surfaces and equipment. Identification of the potential territory and its optimal use is the path to sustainability of the quality and attractiveness of the environment for the residents and visitors, as well as for tourists.

The main aim is to find out the connections and relations between tourism and urban planning, to sum up the main problems and opportunities.

Keywords:

urban planning; urban analysis; tourism; Trebon

KOUBKOVÁ, Renata (2018). Zhodnocení turistického potenciálu a struktury města Třeboň. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 151-162. ISBN 978-80-01-06482-5. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Zhodnocení turistického potenciálu a kvality služeb ve městech úzce souvisí s turistickým ruchem a územním plánováním. Pro některá města má turistika a cestovní ruch mimořádný ekonomický přínos a je zdrojem či motorem potencionálních investic. Jedná se například o města zařazená do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, lázeňská města, jeskyně, přehrady, národní parky atd. Nedostatky jsou patrné téměř v každém městě, jedná se především o orientaci či překážky spojené s návštěvou neznámých měst. Mnohá města mají velké problémy se zvládnutím větší masy turistů v historických jádrech, v jednoduchém a přehledném propojení památek v blízkém okolí, v koncepci organizace dopravních vztahů a podmínek vůči turistům.

2 Rešerše

Nynější publikace/práce ve smyslu (z)hodnocení turistického ruchu vycházejí především z práce W.Freyer: *Tourismus – Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie*. Oldenburg Verlag, München (1990). Z této publikace, kde je mimo jiné shrnut i vývoj turismu vychází i např. V.Malá, jež publikovala *Cestovní ruch* (1999) nebo M.Čertík: *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení* (2001) a mnoho dalších.

Zhodnocení potenciálu cestovního ruchu v České republice zpracoval Ústav územního rozvoje v Brně (ÚÚR). Územní vyhodnocení bylo vypracovááno roku 2001-2010 na základě vybraných obcí v ČR, které byly bodově ohodnoceny a dále zkoumány např. ohledně aspektů ovlivňující rozvoj turistického ruchu a rekreace v území. Tento dokument vyhodnocuje potenciál atraktivit turistického ruchu a potenciál ploch a linií ovlivňující turistický ruch. Ve zkoumaných kritériích je zařazen i samostatný stupeň UNESCO s nejvyšším bodovým ohodnocením. (ÚÚR, 2010)

Dvacet let vývoje cestovního ruchu v České republice a jeho prostorové a funkční souvislosti – Šauer, Vystoupil ze semináře *Město, kultura a cestovní ruch* konané v roce 2010 popisuje 20 let vývoje cestovního ruchu v ČR a zaměřuje se na nejnámější procesy, které ovlivňovaly funkčně-prostorovou strukturu cestovního ruchu. Vývoj nových ubytovacích zařízení, druhů a vývoj poptávky cestovního ruchu. (Šauer, Vystoupil, 2010)

V dubnu 2017 byl vydán sborník z konference AUÚP (Rožnov pod Radhoštěm) – *Rozvoj cestovního ruchu a územní plánování*. Jedním s publikujících byla např. Jitka Mejsnarová – *Cestovní ruch z hlediska územního plánování* či Romana Vačkářová – *Zkušenosti s hodnocením rekreace a cestovního ruchu v ÚAP*.

Text *Cestovní ruch z hlediska územního plánování* – Mejsnarová se zaměřuje na problematiku rekreace a cestovního ruchu z hlediska územního plánování, nikoli z hlediska marketingu či geografických aspektů. Popsání problematiky na několika příkladech vyvodilo závěr důležitosti zapracování do ZÚR ale i do ÚAP. (Sborník z konference AUÚP, 2017)

Příspěvek *Zkušenosti s hodnocením rekreace a cestovního ruchu v ÚAP* – Vačkářová se zabývá tematikou, kdy ÚAP vznikly, jejich historie, projednávání, zlepšení a zhodnocení jejich vývoje. V dnešní době je téma rekreace a vložení do ÚAP stále více aktuální, naráží se na potřebu jejich doplnění a vylepšení. Vysvětlení koherence mezi rekreací a cestovním ruchem, kdy je rekreace podmožinou cestovního ruchu a vyvolání otázky, zdali není téma rekreace do vyhlášky č.500/2006Sb. zařadit. (Sborník z konference AUÚP, 2017)

Publikace *Invited commentary: Tourism planning and traditional urban planning theory – The planner as an agent of social change* – Alan. A.Lew, 2007 (*Plánování cestovního ruchu a teorie tradičního územního plánování – urbanista jako agent sociální změny*) popisuje propojenost mezi územním plánováním a cestovním ruchem, poukazuje na nedostatky plánování spojeného s turismem a vznáší otázky typu: Jakým způsobem by měli příslušné entity cestovního ruchu plánovat? Jaké jsou hlavní problémy, na které by se měli urbanisti/projektanti zaměřit? Plány turismu jsou většinou řešeny obecně formou plánování

regionálních metod. Publikace shrnuje teorii literatury a její stav, kdy se autoři více přibližují ekonomice či sociálním aspektům a poukazují na možnost změny v rámci nástrojů a přístupů v územním plánování. (Lew, 2007)

Článek *The Role of Tourism in Planning the Smart City* – La Rocca, R.A., 2014 (Role turismu při navrhování Smart City v časopise *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment*) vychází z úvah, že cestovní ruch, vzhledem k předpokládané velikosti a úloze v ekonomii, lze považovat za "městský jev" a jako takový potřebuje adekvátní procesy řízení, politiku a nástroje s cílem snížit dopady na organizaci měst a obecně životaschopnost měst. Propagační iniciativy se soustředí výhradně na značení měst, a nikoli na iniciativy, které by umožnily městům podpořit dodatečné městské zatížení vyjádřené poptávkou v oblasti cestovního ruchu. Článek se zabývá, jak by cestovní ruch mohl být předmětem městské politiky a strategie zaměřené na snižování dopadů na město. (La Rocca, 2014)

Urbanistický vývoj města je podrobně zpracován v knižní sérii *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku / 7.díl Str-U* (Kuča, 2008).

2.1 Definování pojmů

Cestovní ruch/turistický ruch/turismus

Souhrn jevů a vztahů vznikajících cestováním a přechodným pobytem obyvatel ve volném čase mimo jejich bydliště. Je formou uspokojování potřeb rekreace, turistiky, kultury, lázeňské léčby atp., přičemž účastníci vystupují jako uživatelé nejen přírodních a kulturních hodnot, ale i zařízení a služeb cestovního ruchu. Je významnou složkou národního hospodářství a zdrojem devizových příjmů. Podle charakteru a hmotného zajištění se cestovní ruch dělí na volný, vázaný a individuální. (*Zásady a pravidla územního plánování: Názvosloví*. Brno: VÚVA, 1983)

Městská turistika

Hlavním cílem je celkový zážitek z návštěvy měst. Jedná se o poměrně rychle se rozvíjející oblast cestovního ruchu. Podle Netkové (2000) již nejpobulárnějšími turistickými destinacemi v Evropě nejsou přímořská či horská střediska, ale velká města. To je patrné i v prostředí ČR, kde výrazně nejvíce návštěvníků (zejména zahraničních) směřuje do Prahy. (*Průmysl cestovního ruchu, MMR ČR, 2008*)

Rekreační cestovní ruch

Hlavním účelem je fyzická a psychická regenerace a představuje nejširší účast obyvatelstva. Radíme sem zejména příměstskou rekreaci, chataření a chalupaření, případně i lázeňský cestovní ruch. Příměstská rekreace probíhá v zázemí měst dobře dostupným veřejnou dopravou, na kole či pěšky. (*Průmysl cestovního ruchu, MMR ČR, 2008*)

Cyklotrasa a cyklostezka

Cyklotrasa, která propojuje místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistickou dopravu. Cyklotrasa může být vedena po vhodných vozovkách s běžnou motorovou dopravou, ve vyhrazených jízdních pruzích, po cyklostezkách nebo po zpevněných a nezpevněných cestách. Cyklotrasy jsou značené orientačním dopravním značením (žluté tabulky a směrovky) nebo klasickým turistickým značením.

Cyklostezka je stezka určená výhradně pro cyklistickou dopravu, fyzicky segregovaná od motorové dopravy (obrubníkem, dělicím pásem apod.). Bývá také vedena po pozemní komunikaci nebo jejím jízdním pásu, obojí však musí být vyhrazené dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole. Pravidla silničního provozu na cyklostezkách zcela vylučují motorovou dopravu, povolena je ale jízda na kolečkových bruslích nebo lyžích. Zvláštním případem je stezka pro chodce a cyklisty, která krom cyklistického provozu umožňuje i provoz chodců. Dopravním značením je pak určeno, zda je provoz cyklistů a pěších rozdělen na samostatné

pruhy nebo zda je celá šířka stezky určena chodcům i cyklistům dohromady. Cyklostezky bývají opatřené vodorovným a svislým dopravním značením, místa křížení s pozemními komunikacemi s automobilovým provozem jsou řešena tzv. přejezdem pro cyklisty. V místech, kde není zajištěn bezpečný průjezd cyklistů - tzv. kolizní místa, například při křížení s frekventovanou pozemní komunikací, bývá cyklostezka ukončena a za tímto místem je označen znovu začátek cyklostezky. (Principy a pravidla územního plánování, kapitola E.POJMY, Brno, 2016)

3 Metodika

Město je zkoumáno studiem konceptu sídla a analyzováním jednotlivých podmínek a vztahů v rámci turistického průmyslu, resp. infrastruktury. Analýza vychází především z terénního průzkumu a je zaměřena na prostorové a funkční členění města, koncepci organizace dopravních vztahů a podmínek turistického průmyslu, jak město pracuje s návštěvníkem a jaké jsou koncepty města na řešení problematiky. Cílem je vysledování souvislostí a nalezení vztahů mezi turistickým ruchem a územním plánováním.

4 Analýza území

Třeboň se rozkládá v Jihočeském kraji, v mírně zvlněné krajině s velkým zastoupením lesů a rybníků. V Třeboni žije necelých 8 500 obyvatel. Město plní funkci centra přirozené spádové oblasti (sídlního celku) Třeboňska, která je tvořena rybníční krajinou s vysokou rekreační přitažlivostí, vesnicemi, osadami a samotami s nemalým počtem obyvatel. Prostorová struktura a funkční skladba Třeboně by měla být uspořádána a dimenzována tak, aby město co nejlépe uspokojovalo potřeby obyvatel i návštěvníků celé spádové oblasti. Město je úzce spjato s okolní krajinou, cenné jsou především vazby na rybníční soustavu, rozsáhlé lesy a rašeliniště. Blízká města: České Budějovice, Jindřichův Hradec, Český Krumlov a zámek Hluboká nad Vltavou zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Třeboň spadá do CHKO Třeboňsko, vyhlášené jako biosférická rezervace programu Člověk a biosféra (MAB) UNESCO a usiluje také o zapsání jedinečné rybníční krajiny do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO.

4.1 Urbanistický vývoj města

Třeboň se rozkládá uprostřed Třeboňské pánve v povodí řeky Lužnice. Krajina se od původního stavu výstavbou rybníků příliš nezměnila. Zprvu zde byly mokřady, zalesněná území a bažiny dochované jihovýchodně od města. Vznik města je datován kolem 12. století. Ostrovní poloha Třeboně vylučuje původ zemědělské vesnice. V pozdějším období zde bylo vybudováno feudální sídlo. Třeboň byla založena na komunikační ose a stala se tak ve své době centrem svého kraje. Záměr se od začátku budování příliš nezměnil a struktura města byla dochována. Základ sídla byl tvořen tržnicí vedenou podél hlavní cesty, poté se struktura změnila v malé opevněné městečko. Třeboň byla strategicky postavené město v okolí bažin. V 15. století rozvoji města pomohlo rozhodnutí o povinném projetí města Třeboně ze strany od Českého Krumlova a Českých Budějovic do Jindřichova Hradce. V tomto období se ustálil půdorys města. Vybudováním rybníční soustavy získalo město na významu a lepší postavení v rámci jižních Čech. První část rybníční soustavy byla vybudována u Hluboké nad Vltavou. Důležitým mezníkem, vzhledem k vytvoření rybníčních soustav, bylo získání území Rožumberky. Štěpánek Netolický přišel s projektem vytvoření Zlaté stoky, která nevedla žádným rybníkem, ale kolem všech, plnila funkci meliorační, regulační atd. Za svůj život Netolický vytvořil 9 velkých a 37 menších rybníků. V 16. století se Třeboň rozšířila a pomocí škol se začala rozšiřovat i vzdělanost. Jakub Krčín, správce rybníků, nechal postavit rybník Svět (původně nazývaný Nevděk), který měl za příčinu zbourání několika domů na předměstí a spojení rybníků dohromady. Město prodělalo velkou urbanistickou změnu především v 16.

století. Změnila se jak okolní krajina, půdorysný tvar města, tak i funkční uspořádání. Během třicetileté války propukl ve městě požár a o renovaci rybníční soustavy se zasloužili až Schwarzenbergové, kdy se město stalo centrem velkostatku. V 1. pol. 19. stol. začalo vysušování rybníků ve prospěch luk a polí, které po zjištění nebyly příliš úrodné. V 2. pol. 19. stol. se začala krajina opět podobat původní krajině 18. stol. Vedla zde železnice, ale průmysl to do města nepřineslo. Širší krajina města byla dotvořena Schwarzenberskou hrobkou u rybníka Svět. Město postihly požáry, ale i povodně. Třeboň se rozšiřovala především o rodinné domy severně od Budějovického předměstí. Průmyslová zóna zasáhla i Třeboň, ne však ve velkém měřítku. Panelová výstavba byla umístěna k historickému jádru centra. Pás parků ochraňoval historické jádro města, které se stalo památkovou rezervací. Třeboň je svou strukturou a okolní krajinou jedinečným sídlem světových kvalit. (Karel Kuča, 2008)

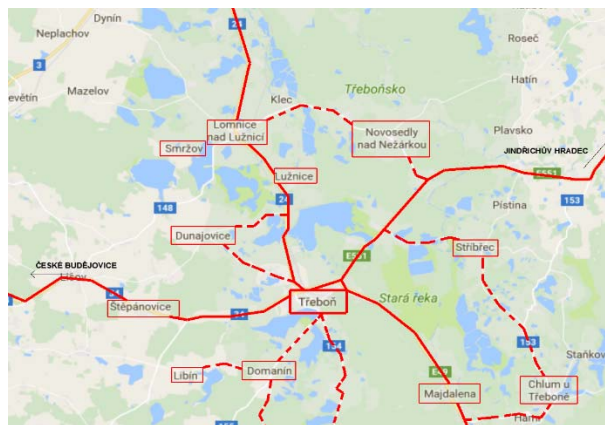


obr. 1 – Mapa rybníční soustavy na třeboňském panství z roku 1799 (Zdroj: Fond Velkostatek Třeboň, SOA)

4.2 Prostorové a funkční členění města

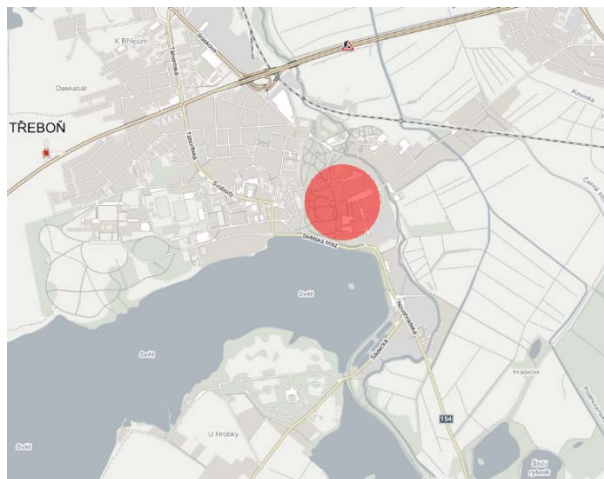
Město v roce 1960 obdrželo lázeňský statut a v roce 1978 bylo jeho historické jádro prohlášeno městskou památkovou rezervací. Urbanistická struktura centra je obklopena soustavou hradebních zdí, městských bran, bašt a příkopů. Středem historického jádra je malebné náměstí obklopené řadou drobných uličních prostorů formovaných měšťanskými domy s renesančními štíty. Dominantami centra jsou věže gotického chrámu sv. Jiljí a staré radnice.

Prostorové členění města určují komunikační osy (Veselí nad Lužnicí - Rakousko, Stráž nad Nežárkou - Lišov). Další osa ještě míří na Chlum u Třeboně. Poloha těchto os definuje hlavní dopravní kostru Třeboňska.



obr. 2 – Spádové území města Třeboň (Zdroj: archiv autora)

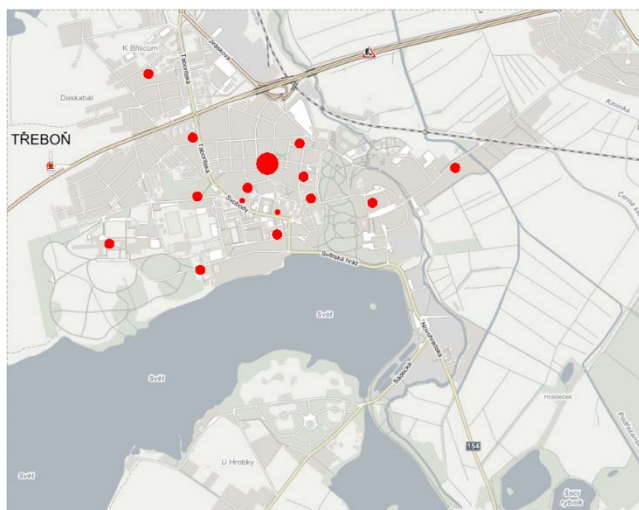
Dominantní funkci v urbanistické struktuře plní historické jádro obklopené městskými parky. Orientaci ve městě zlepšují dominanty města – věž radnice a kostela.



obr. 3 – Historické jádro města (Zdroj: archiv autora)

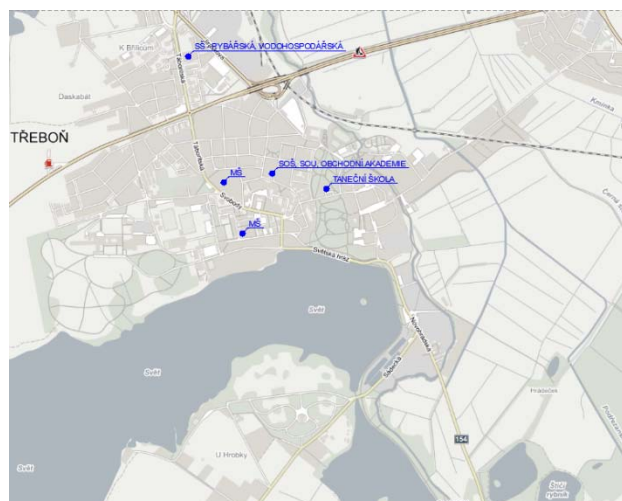
Kompozičním bodem náměstí je Mariánský sloup a poblíž situovaná kašna. V jihozápadní části města jsou umístěny lázeňské objekty. Lázeňský areál obklopuje park proltný turistickými a cyklistickými trasami. Struktura města je nejlépe vidět z nadhledu - radniční věž. Měřítko města je drobné a harmonicky sladěné s občasnými zemědělskými a technickými objekty. Na západní straně je klidná lokalita historického jádra s parky. Průmyslová část města je umístěna kolem železniční trati, na severu.

Funkce ve městě nejsou vyvážené, turistický ruch převládá. Funkční skladba města – instituce, úřady (Městský úřad, Správa CHKO Třeboňsko, Finanční úřad, Policie ČR, Česká pošta, Hasičský záchranný sbor atd.), kulturní zařízení (informační centrum, knihovna, kino), školy, zdravotní střediska, obchody a služby, stravovací zařízení, rekreace, volnočasové aktivity. V Třeboni se nachází poliklinika a praktičtí lékaři pro celou spádovou oblast. Lékárny jsou u hlavní silnice v blízkosti polikliniky a záchranné služby. Ve městě je veterinární klinika u Masarykova náměstí a veterinární ordinace u ulice Svobody.



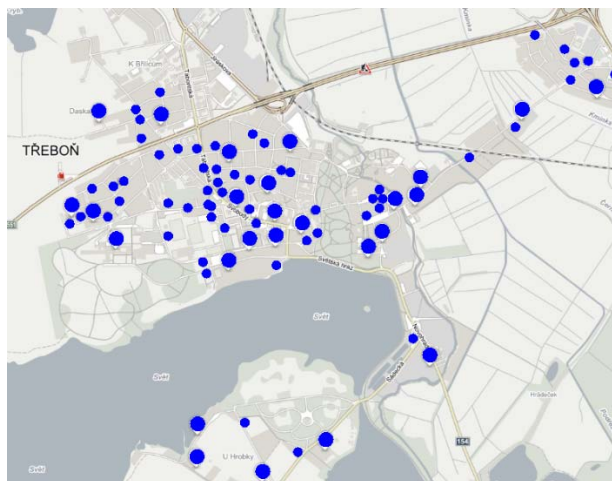
obr. 7 – Zdravotnická zařízení v Třeboni (Zdroj: archiv autora)

Vzdělání je v Třeboni zastoupeno školami – Gymnázium, Obchodní akademií, SPŠ a SOU oděvním SOU rybářské, SOŠ a SOU a OU Třeboň, základní školy, speciální školy, Dům dětí a mládeže. Vysoké školy navštěvují rezidenti převážně v Českých Budějovicích, nebo v Jindřichově Hradci. Střední a mateřské školy v Třeboni navštěvují žáci z celé spádové oblasti.



obr. 6 – Školní zařízení v Třeboni (Zdroj: archiv autora)

Hlavním ekonomickým přínosem Třeboně je rekreace. Město se nachází v CHKO, turisti se nejvíce zaměřují na rybníční soustavu. Uvnitř města a hlavně v jeho okolí je mnoho cyklotras a cyklostezek. Na okraji města jsou lázně. Ubytovacích zařízení je v Třeboni nespočet, obecně je ubytování poskytnuto v hotelích, penzionech, soukromých apartmánech, chatách a kempech. Ze stravovacích zařízení jsou zde bary, cukrárny, jídelny, restaurace, bistra, kavárny, fast foody, bufety, pivnice, vinotéky, čajovny, hostince, pizzerie, apod. Obchody a služby jsou ve městě k dispozici ve velkém počtu. Na okraji města je Penny market, směrem do centra jsou další samoobslužné potraviny – Flop, Můj obchod apod., které mají otevřeno celý týden. Dále jsou zde i další stravovací zařízení, pekařství, řeznictví, ale i obchody s oblečením, železářství apod.



obr. 5 – Schéma ubytování v Třeboni (Zdroj: archiv autora)

4.3 Turistický ruch

Funkce ve městě nejsou vyvážené, turistický ruch převládá nad ostatními. Město pracuje s návštěvníkem a komunikuje s ním pomocí internetu, novin, map, infocenter či informačních tabulí. Třeboň je jednou z hlavních destinací turistů v České republice pro svou cyklistickou tradici. Město je také úzce spojeno s lázeňstvím. Jsou zde velká naleziště rašeliny a slatiny, které jsou pro své blahodárné účinky na tělo využívána již řadu let v oboru. Ve městě a blízkém okolí jsou k dispozici stravovací zařízení (kapitola 4.2. Prostorové a funkční členění města). V letní sezóně je město přehlceno turisty, ti jsou ubytováni v různých ubytovacích zařízeních (kapitola 4.2. Prostorové a funkční členění města). Návštěvník si může během dovolené zaplavat, zahrát fotbal, pronajmout tenisové kurty, zahrát si golf, bowling, squash či se projet po krajině na koních. Město se snaží zpříjemnit pobyt návštěvníků omezením automobilové dopravy v centru města, čistotou a přehledností. Třeboň svůj potenciál využívá především pro relaxaci, odpočinek a zábavu v oboru lesnictví a rybářství.

Vzhledem k turisticky zaměřené destinaci je zapotřebí více využít potenciálu města a zkapacitnit ubytovací zařízení a volnočasové aktivity. I přes současný stav mobiliáře je zapotřebí neustále rozšiřovat služby města, městský a turistický mobiliář (rozcestníky, veřejné WC, stojany na kola, dostatek odpadkových košů).

4.3.1 Infocentra

Informační služby poskytuje město na Obecním úřadě, na Úřadu práce, a především v turistickém informačním centru (TIC) na Masarykově náměstí. Centrum podává návštěvníkovi informace o městě a okolí, zprostředkovává ubytování, prodává mapy, průvodce, pořádá farmářské či řemeslné trhy, kulturní akce, spravuje administraci městské knihovny apod. TIC je otevřeno každý všední den, v letní sezóně je otevírací doba prodloužena.

Dům přírody Třeboňska je návštěvnícké centrum CHKO a biosférické rezervace Třeboňsko. Zde získáme informace o naučných stezkách, přírodě, turistických raritách apod. a nalezneme stálou expozici Krajina a lidé, která shrnuje vývoj lidí s krajinou rybníčních soustav, lázní apod.

4.4 Dopravní infrastruktura

4.4.1 Motorová doprava

Město je v historickém jádru oprostěno od přeplněných parkujících aut. Na Masarykovo náměstí a ulice přiléhající k centru mají povoleny vjezd pouze vozidla dopravní obsluhy. Pro zamezení vjezdu automobilů jsou použity výsuvné sloupky. Parkování je v ulicích kolem centra města zpoplatněno parkovacími automaty. Pro residenty jsou k dispozici parkovací karty. Návštěvníci mají vyhrazeno 80-100 parkovacích míst v docházkové vzdálenosti do centra. Parkovací stání pro turisty jsou na odstavném parkovišti nedaleko rybníka Svět, s docházkovou vzdáleností do centra asi 10 minut chůze.

Autobusové nádraží se nachází u křižovatky na okraji města, nedaleko vlakové stanice. Do centra se turista dostane pomocí informačních tabulí (infocentrum zámek, policie, městský úřad, záchranná služba apod.). Urbanistické uspořádání veřejného prostoru vede turistu k hlavnímu orientačnímu bodu města - věž radnice, propojení s historickým centrem. V prostorách nádraží jsou umístěny stojany na kola. Pro autobusovou dopravu – zájezdy, jsou k dispozici parkovací stání na odstavném parkovišti.

4.4.2 Železniční doprava

Třeboň má dvě vlakové zastávky, Třeboň a Třeboň lázně, kde si lze zapůjčit kola. Vlakové spojení není residenty ani turisty příliš využíváno. Zde je potenciál pro zajištění větších kapacit, propojení vazeb, odproštění od automobilů z centra a podpoření dalšího druhu dopravy.



obr. 8 – Hlavní motorová a železniční doprava Třeboně (Zdroj: archiv autora)

4.4.3 Cyklotrasy a cyklostezky

Třeboň je známá svými cyklotrasami, jež jsou využívány nespočtem cyklistů. Pohyb po městě je v historickém centru zcela bezpečný a velice dobře značen. Půjčoven je ve městě několik, lze si půjčit téměř jakékoliv jízdní kolo s potřebnou výbavou. Ve městě vznikají neustále nové cyklotrasy a cyklostezky.

Projekt Nové cyklotrasy Třeboňska započal v roce 2014. Všechny trasy začínají a končí u TIC. Cyklotrasy a cyklostezky okolo Třeboně: Když dubnu straší, Operace Aus Dunajitz, stezka Za krásnou, leč prohnanou pokojskou apod.

Naučné stezky pro pěší a naučné cyklotrasy jsou v Třeboni rozšířeným jevem (Rožmberk, Okolo Třeboně, historicko – naučná stezka Paměti Vitorazska).

Město zavedlo tzv. evidenci kol. Každoročně přijede za cyklistikou mnoho turistů a řeší ztráty jízdních kol, a proto město připravilo evidenci sledovanou policií.

Ve městě jsou pořádány cyklistické akce např. Cyklohraní – mezinárodní závod kolem jižních Čech.

4.4.4 Turistické trasy

V CHKO Třeboňsko jsou naučné stezky pro turisty, obsahující informační panely s místem a popisem zajímavostí.

Příklady naučných stezek: Červené blato, Veselské pískovny, Cesta kolem Světa, Mikuláše Rutharda, stezka Třeboň.

Nedaleko Třeboně jsou trasy pro osoby imobilní či s handicapem (kolem Chlumeckých rybníků, Za Emou Destinovou).

Město odděluje a eliminuje střety motorové dopravy s chodci a cyklisty, ale i přesto je nutné vypracovat koncepci nemotorové dopravy (stezky uvnitř města). Deficitem města jsou nejčastěji střety chodců s cyklisty.

4.5 Strategický plán

Silnou stránkou města Třeboň, vzhledem k turistickému potenciálu je: poloha města, atraktivní prostředí, lázeňské prostředí, vhodné podmínky pro další rozvoj, kulturní události, potenciál pro rozvoj cestovního ruchu.

Slabou stránkou je: nedostatek volnočasových aktivit, nedostatek cyklostezek ve městě a jejich koncepce po celém městě, silniční trasa vedena skrz město, bezbariérový přístup, problémy s parkováním, turista nemá proč mimo sezónu cestovat od Třeboně, absence ubytování nejvyšší třídy.

V rozvoji města se nacházejí příležitosti v budoucím rozvoji železnic, především v lepším napojení komunikací na okolní města i v zahraničí, využívat více EU fondy na rozvoj města, zapsání treboňského rybníkářství na seznam světového dědictví UNESCO.

Město se obává velkého přívalu turistů a znehodnocení podmínek pro život trvalých obyvatel Třeboně.

Celkově se město snaží zlepšovat podmínky v oblasti dopravní infrastruktury, kde je snaha o více pěších zón, vyřešit parkovací stání, napojení komunikace směrem k větším městům či Rakouska. Ve městě často narazíme na neukázněně zaparkovaná auta, která přijíždějí z rušné silnice II/154 vedoucí téměř centrem města, která ohrožuje chodce a cyklisty a snižuje kvalitní podmínky bezpečnosti. Cyklisté nemají dostatek stezek pouze pro ně a není výjimkou střet chodce s cyklistou. Stezky nejsou vybudovány koncepčně z důvodu rozdrobenosti pozemků či finanční náročností výstavby. Jízdní kola jsou nejrozšířenějším dopravním prostředkem ve městě i z hlediska lokace rovinaté krajiny. V oblasti podnikání město vidí nedostatek v místním rozvoji pracovního trhu a snaží se poskytnout prostředí pro ekonomické aktivity. V oblasti cestovního ruchu chce město zlepšovat infrastrukturu, služby, pracovní síly, péči o historické památky a být konkurenci schopným ostatním městům. Město se snaží vytvořit bezpečné město pro návštěvníky i stále občany např. posílením policejních hlídek. Bezbariérovost není plně vyřešena, je však vytvořen projekt „Třeboň – město bez bariér“, kde se definují nedostatky, na kterých město pracuje. Propagace a prezentace města v oblasti cestovního ruchu je důležitou součástí rozvoje, v centru a okolí je absence cestovních agentur. Město se chce díky svým rybníčním soustavám a tradici zasloužit o zápis do seznamu světového dědictví UNESCO a podpořit tak cestovní ruch a ekonomickou stránku města. (Strategický plán rozvoje města Třeboň, 2008)

5 Závěr

Z legislativy vyplývá, že územní plánování vysoce ovlivňuje turistický ruch a připívá k jeho zlepšení, regulaci či inovacím.

Frekvence turismu záleží na kumulujících se podporách intenzity a na vzájemném kvalitním propojení mnoha složek, např. životní prostředí, zvyky, propagace, nabídka kulturních možností, turistický mobiliář, dostatek hotelů, propojení dopravní infrastruktury – sdílená doprava (taxi, MHD, vlak – vše v návaznosti), průvodcovské služby, informace, stravování, orientace pro starší občany, místa pro pořizování fotografií apod.

V zahraničí proudí investice do kvalitního propojení zájmových bodů, do zlepšení a inovací ve velké míře (Benátky, Kodaň, Severní Korea, Mexico City atd.).

Deficity města Třeboň:

- urbanistické uspořádání veřejného prostoru a vedení turistů jeho vymezením,
- propojení vazeb a funkcí u hlavních turistických cest,
- problémy spojené se špatnou orientací ve městě (dominanty),
- turistický mobiliář (rozcestníky, veřejné WC, stojany na kola, dostatek odpadkových košů) a mobiliář města,
- umístění soukromé občanské vybavenosti a regulace (nevhodné zahlcení nežádanými obchody),
- propojení vazeb (informační služby – taxi – komerce apod.),
- nabídnutí rozšířených možností, jak se dostat a podívat se i na jiná místa města a okolí,
- finance – získání podpory EU fondy,
- kapacity a rozmístění ubytování a volnočasových aktivit,
- koncepce nemotorové dopravy (stezky uvnitř města) – eliminace střetů s chodci.

Nástin řešení:

- skutečnosti o aktuální situaci města,
- koncepce turistického ruchu,
- koncepce organizace dopravních vztahů a podmínek turistického průmyslu,
- inovace z jiných turisticky zaměřených měst,
- odstraňování bariér,
- úschova jízdních kol - „Cyklo-věž“ (uschování kol za poplatek),
- parkování automobilů - výstavba parkovacího domu ve vhodné lokalitě.

Každé řešení by se mělo projevit v územním či strategickém plánu města, alespoň formou dokumentu upřesňujícího budoucí řešení. Ve městě jsou příznivé podmínky pro podnikání či jiné ekonomické aktivity, problémem jsou ale měsíce mimo letní sezónu. Třeboň je společenským centrem Třeboňska, kam turisté jezdí především za lázeňstvím a krajinou. V letní sezóně jsou pro turisty připraveny doprovodné kulturní akce – Anifest, Třeboňská nocturna, Krčínovy Slavnosti apod. Největším ekonomickým přínosem pro město jsou cyklisti a cykloturisti. V podmínkách pro ně má však město stále jisté rezervy. Lázeňství je rozšířené a ve spojení s wellness a příslušným ubytováním, by mohlo podpořit další rozvoj. Oprava historických památek uvnitř centra byla provedena a město dále opravuje a rekonstruuje potřebné objekty a napomáhá tak zlepšit celkový obraz města.

Literatura

BRNO (2016). Principy a pravidla územního plánování. Slovník územního rozvoje [online]. Garant za Ministerstvo pro místní rozvoj: Ing. Roman Vodný, Ph.D.; Garant za Ústav územního rozvoje: Ing. arch. Zuzana Pokorná (od roku 2017), Ing. arch. Naděžda Rozmanová (2011-2016), Ing. Alena Navrátilová (2006-2011). [cit. 16. 11. 2016]. Dostupné z: <https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove->

- prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/pap-komplet-pro-tisk-23-03-2016.pdf
- KUČA, K. Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku / 7. díl Str-U. Praha: Libri, 2008. ISBN 978-80-7277-041-0.
- MALÁ, Věra. *Cestovní ruch*. Praha: Fakulta mezinárodních vztahů VŠE, 1999. 83 s. ISBN 80-7079-443-7.
- PALATKOVÁ, Monika. *Marketingový management destinací*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 207 s. ISBN 978-80-247-3749-2.
- PALATKOVÁ, Monika a Jitka ZICHOVÁ. *Ekonomika turismu: turismus České republiky*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2014, 262 s. ISBN 978-80-247-3643-3.
- SYSEL, Jiří. *Cestovní kancelář, cestovní agentura a informační středisko v cestovním ruchu*. 2. rozšířené vyd., Vysoká škola hotelová v Praze 8, spol. s.r.o., 2010, ISBN 978-80-87411-07-0.
- ZELENKA, J., PÁSKOVÁ, M. *Výkladový slovník cestovního ruchu - kompletně přepracované a doplněné 2. vydání*. Linde. 2012.
- Konference - sborníky, časopisy*
- Dobrá praxe v udržitelnosti cestovního ruchu: recenzovaný sborník*. 5. ročník konference s mezinárodní účastí: Hradec Králové. Hradec Králové: Gaudeamus, 2015
- La Rocca, R. A., The Role of Tourism in Planning the Smart City. *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, (2014), 7(3), 269-283, print ISSN 1970-9889, e- ISSN 1970-9870
- Lew, A.A. 2007. Invited Commentary: Tourism Planning and Traditional Urban Planning Theory: Planners as Agents of Social Change, (2007), *Leisure/ Loisir* 31(2):383-391
- ŠAUER, Martin a Jiří VYSTOUPIL. Dvacet let vývoje cestovního ruchu v České republice a jeho prostorové a funkční souvislosti. In *Sborník ze semináře Město, kultura a cestovní ruch*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2010. ISBN 978-80-87318-11-9.
- ÚÚR, *Rozvoj cestovního ruchu a územní plánování*, Sborník z konference AUÚP, Rožnov pod Radhoštěm 21.–22. 4. 2017, ISBN 978-80-87318-58-4
- Internetové zdroje*
- TŘEBONĚ (2008). Strategický plán rozvoje města Třeboň [online]. Zpracovatel KP projekt s.r.o., České Budějovice. [cit. 13. 11. 2016]. Dostupné z: http://www.mesto-trebon.cz/uploads/files/stav_trebon/Strategick%C3%BDPI%C3%A1n_Trebon-verze11092008-FINAL.pdf

Informace o autorce

Ing. arch. Renata Koubková

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, Katedra urbanismu a územního plánování

renata.koubkova@fsv.cvut.cz