

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra ekonomiky**



**Diplomová práce**

**Technické památky a jejich využití při rozvoji cestovního ruchu zemí  
Visegrádu**

**Lucie KRÁLOVÁ**

© 2023 ČZU v Praze



## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Lucie Králová

Ekonomika a management

Název práce

**Technické památky a jejich využití při rozvoji cestovního ruchu zemí Visegrádu**

Název anglicky

**Technical monuments and their utilization in the development of tourism in the Visegrad countries**

---

### Cíle práce

Cílem diplomové práce je definovat cestovní ruch a jeho význam pro země Visegrádu. Popsat vývoj turismu v ČR, Maďarsku, Polsku a na Slovensku. Charakterizovat technické památky a posoudit možnosti jejich využití pro rozvoj cestovního ruchu a na základě toho navrhnout atraktivní zájezd zaměřený na poznání několika těchto technických památek.

### Metodika

Teoretická část bude tvořena především studiem odborné literatury a dalších odborných zdrojů. Bude použita metoda analýzy a komparace statistických dat a metoda syntézy získaných informací. V praktické části pak bude navržena vlastní turistická trasa po zemích Visegrádské čtyřky.

## **Doporučený rozsah práce**

60-80 stran

## **Klíčová slova**

cestovní ruch, technické památky, Visegrádská čtyřka, turismus, střední Evropa

---

## **Doporučené zdroje informací**

ČSÚ Statistická ročenka České republiky 2021, ČSÚ, Praha, 2021, 816 s., ISBN 978-80-250-3166-7

INDROVÁ, J. Cestovní ruch, Praha: Oeconomica, 2009, ISBN 978-80-245-1569-4

LEDNICKÝ, V. Technické památky v cestovním ruchu, Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 2004

MALÁ, V. Základy cestovního ruchu, Praha: Oeconomica, 2002, ISBN 80-245-0439-1

Technické památky Visegrádské čtyřky II, Budapešť, 2004, 239 s., ISBN ISBN: 963 214 544 5

Technické památky visegrádské čtyřky III, Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa, Varšava, 2007, 362 s., ISBN 978-83-903760-1-1

Technické památky zemí Visegrádské čtyřky, Praha : Informační centrum ČKAIT, 2000, 182 s., ISBN 80-86364-06-2

UNWTO, International Tourism Highlights, 2020 Edition, Madrid: UNWTO, 2020. ISBN 978-92-844-2245-6

UNWTO World Tourism Barometer, přístupné:

<https://www.unwto.org/unwto-world-tourism-barometer-data>

Zelenka, J. Pásková, M. Výkladový slovník cestovního ruchu, Praha: Linde Praha, 2012, ISBN 978-80-7201-880-2

---

## **Předběžný termín obhajoby**

2022/23 LS – PEF

## **Vedoucí práce**

Ing. Zbyněk Kuna, Ph.D.

## **Garantující pracoviště**

Katedra ekonomiky

Elektronicky schváleno dne 27. 9. 2022

**prof. Ing. Lukáš Čechura, Ph.D.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 2. 11. 2022

**doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 26. 11. 2023

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou diplomovou práci „Technické památky a jejich využití při rozvoji cestovního ruchu zemí Visegrádu“ jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu zdrojů na konci práce. Jako autorka diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 26.listopadu 2023

---

## **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Zbyňku Kunovi, Ph. D. za odborné vedení, cenné rady a připomínky, ochotu a vstřícnost při zpracování diplomové práce.

# **Technické památky a jejich využití při rozvoji cestovního ruchu zemí Visegrádu**

## **Abstrakt**

Diplomová práce se zabývá technickými památkami a jejich využitím při rozvoji cestovního ruchu v zemích Visegrádu. V teoretické části je definován cestovní ruch a jeho typologie a jsou rozebrány obecné faktory ovlivňující cestovní ruch. Zvláště je vymezen pojem technické památky, jejich kategorie a klasifikace. Analytická část se zabývá zeměmi Visegrádské skupiny, jejich základními ukazateli, vývojem ekonomické síly a úrovně a vývojem podílu cestovního ruchu na HDP. Další část rozebírá vývoj cestovního ruchu z pohledu počtu turistů, příjmů z mezinárodního cestovního ruchu a rozděluje nejvíce navštěvované destinace. Také je sledován vývoj realizačních podmínek cestovního ruchu. Následuje popis vybraných technických památek, které jsou klíčovým faktorem závěrečné části. Nakonec je navržena dvoutýdenní turistická trasa po technických památkách zemí Visegrádu, která má přispět k rozvoji cestovního ruchu v těchto zemích.

**Klíčová slova:** cestovní ruch, technické památky, Visegrádská čtyřka, turisté, střední Evropa

# **Technical monuments and their possibilities of tourism development in the Visegrad countries**

## **Abstract**

The diploma thesis is focused on technical monuments and their possibilities of tourism development in the Visegrad countries. The theoretical part defines tourism and its typology and discuss the general factors affecting tourism. Especially is defined technical monuments, their categories and classification. The analytical part is focused on the countries of the Visegrad group, their basic indicators, the development of economic strength and level and the development of the share of tourism in GDP. The next part analyzes the development of tourism in terms of the number of tourists, receipt from international tourism and divides the most visited destinations. The development of tourism implementation conditions is also monitored. The following is a description of selected technical monuments, which are a key factor in the final part. Finally is proposed a two week tourist route through the technical monuments of the Visegrad countries, which should contribute to the development of tourism in these countries.

**Keywords:** tourism, technical monuments, Visegrad Group, tourists, Central Europe



## Obsah

<b>1. Úvod</b>	<b>15</b>
<b>2. Cíl práce a metody</b>	<b>16</b>
<b>3. Literární rešerše</b>	<b>17</b>
<b>4. Cestovní ruch a jeho význam</b>	<b>19</b>
4.1. Typologie cestovního ruchu	19
4.1.1. Druhy cestovního ruchu	19
4.1.2. Formy cestovního ruchu	20
4.2. Faktory ovlivňující cestovní ruch	21
4.2.1. Lokalizační faktory	21
4.2.2. Realizační faktory	21
4.2.3. Selektivní (stimulační) faktory	22
4.3. Cestovní ruch a technické památky	23
4.4. Kategorizace technických památek	24
4.5. Klasifikace technických památek	28
<b>5. Země Visegrádu</b>	<b>29</b>
5.1. Počet obyvatel a rozloha	29
5.2. Ekonomická síla	31
5.3. Ekonomická úroveň	32
5.4. Vývoj – dynamika růstu	32
5.5. Podíl cestovního ruchu na HDP	33
5.6. Společná prezentace států Visegrádské čtyřky v oblasti cestovního ruchu	34
<b>6. Vývoj cestovního ruchu v zemích Visegrádu a základní problémy jeho dalšího rozvoje</b>	<b>35</b>
6.1. Vývoj cestovního ruchu	35
6.1.1. Počet přenocujících zahraničních i domácích turistů v ubytovacích zařízeních	35
6.1.2. Počet zahraničních turistů v ubytovacích zařízeních	35
6.1.3. Počet domácích turistů v ubytovacích zařízeních	36
6.1.4. Počet domácích a zahraničních turistů dle regionů	37
6.1.5. Počet zahraničních turistů dle země trvalého pobytu	39
6.1.6. Počet nocí a průměrná délka strávená v ubytovacích zařízeních	40

6.1.7.	Příjmy z mezinárodního cestovního ruchu	43
6.1.8.	Zaměstnanost v cestovním ruchu	44
6.1.9.	Módnost destinace	45
6.2.	Realizační podmínky	47
6.2.1.	Ubytování	47
6.2.2.	Stravování	49
6.2.3.	Doprava	49
<b>7.</b>	<b>Technické památky na území zemí Visegrádu</b>	<b>52</b>
7.1.	Solný důl Wieliczka	52
7.2.	Hala století ve Wroclawi	53
7.3.	Ruční papírna Velké Losiny	54
7.4.	Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně	54
7.5.	Depozitář Slovenské Strely	56
7.6.	Dolní oblast Vítkovice	56
7.7.	Baťův mrakodrap	57
7.8.	Baťův kanál	59
7.9.	Vodní dílo Gabčíkovo	60
7.10.	Vodní mlýn v Ráckeve	61
7.11.	Széchenyiho řetězový most	62
<b>8.</b>	<b>Návrh turistické trasy, zahrnující technické památky v zemích Visegrádu</b>	<b>63</b>
8.1.	První den – Varšava	63
8.2.	Druhý den – Čenstochová	65
8.3.	Třetí den – Krakov	65
8.4.	Čtvrtý den – Wroclaw	66
8.5.	Pátý den – Dolní Morava	67
8.6.	Šestý den – Jeseníky	68
8.7.	Sedmý den – Ostrava	68
8.8.	Osmý den – Zlín	69
8.9.	Devátý den – Skalica, Holíč	69
8.10.	Desátý den – Bratislava	70
8.11.	Jedenáctý den – Gabčíkovo, Győr	71
8.12.	Dvanáctý den – Ráckeve	72
8.13.	Třináctý den – Budapešť	72

8.14.	Čtrnáctý den – Konec zájezdu _____	73
8.15.	Kalkulace nákladů zájezdu _____	74
<b>9.</b>	<b>Závěr _____</b>	<b>77</b>
<b>10.</b>	<b>Seznam použitých zdrojů _____</b>	<b>79</b>
<b>11.</b>	<b>Přílohy _____</b>	<b>89</b>

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Počet přenocujících zahraničních i domácích turistů v ubytovacích zařízeních zemí Visegrádu v letech 2013-2022 (v mil.) _____	35
Tabulka 2 Počet přenocujících zahraničních i domácích turistů v ubytovacích zařízeních Visegrádské skupiny a Evropské unie v letech 2013-2022 (v mil.) _____	35
Tabulka 3 Počet přenocujících zahraničních turistů v ubytovacích zařízeních zemí Visegrádu v letech 2013-2022 (v mil.) _____	36
Tabulka 4 Počet přenocujících zahraničních turistů v ubytovacích zařízeních Visegrádské skupiny a Evropské unie v letech 2013-2022 (v mil.) _____	36
Tabulka 5 Počet přenocujících domácích turistů v ubytovacích zařízeních zemí Visegrádu v letech 2013-2022 (v mil.) _____	37
Tabulka 6 Počet přenocujících domácích turistů v ubytovacích zařízeních Visegrádské skupiny a Evropské unie v letech 2013-2022 (v mil.) _____	37
Tabulka 7 Počet zahraničních turistů v ubytovacích zařízeních zemí Visegrádu dle země trvalého pobytu 2018 (v tis.) _____	40
Tabulka 8 Počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních zahraničními turisty v zemích Visegrádu a Evropské unii 2013-2022 (v mil.) _____	41
Tabulka 9 Počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních domácími turisty v zemích Visegrádu a Evropské unii 2013-2022 (v mil.) _____	41
Tabulka 10 Průměrný počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních zahraničními turisty v zemích Visegrádu 2013-2022 _____	42
Tabulka 11 Průměrný počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních zahraničními turisty v zemích Visegrádské skupiny a Evropské unie 2013-2022 _____	42
Tabulka 12 Průměrný počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních domácími turisty v zemích Visegrádu 2013-2022 _____	42
Tabulka 13 Průměrný počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních domácími turisty v zemích Visegrádské skupiny a Evropské unie 2013-2022 _____	43
Tabulka 14 Příjmy z mezinárodního cestovního ruchu (v mld. USD) _____	44
Tabulka 15 Příjem na zahraničního turistu v rámci příjezdového cestovního ruchu (v USD) _____	44
Tabulka 16 Nejnavštěvovanější státy Evropy zahraničními turisty 2022 _____	45
Tabulka 17 Nejnavštěvovanější Evropské destinace zahraničními turisty 2022 dle regionu NUTS2 _____	46

Tabulka 18 Vývoj počtu ubytovacích zařízení v zemích Visegrádu a Evropské unii 2013-2022	47
Tabulka 19 Počet hromadných ubytovacích zařízení v zemích Visegrádu dle kategorizace - 2022	48
Tabulka 20 Počet lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních v zemích Visegrádu dle kategorizace - 2022	48
Tabulka 21 Dopravní infrastruktura v zemích Visegrádu – 2021 (v Km)	49
Tabulka 22 Počet odbavených cestujících na vybraných mezinárodních letištích zemí Visegrádu v roce 2019-2022	50
Tabulka 25 Kalkulace nákladů zájezdu - náklady na dopravu	74
Tabulka 26 Kalkulace nákladů zájezdu - náklady na ubytování za osobu	74
Tabulka 27 Kalkulace nákladů zájezdu - náklady na cestovní pojištění za osobu	74
Tabulka 28 Kalkulace nákladů - náklady na vstupy za osobu	75
Tabulka 29 Kalkulace nákladů zájezdu – celkové náklady pro 1 osobu a návrh prodejní ceny zájezdu (v €)	76

## Seznam grafů

Graf 1 Počet obyvatel Evropské unie a zemí Visegrádu - 2022	30
Graf 2 Rozloha Evropské unie a zemí Visegrádu 2022 (v km <sup>2</sup> )	30
Graf 3 Nominální HDP 2022 (v mil. €)	31
Graf 4 Nominální HDP 2022 Evropské unie a zemí Visegrádu (v mil. €)	31
Graf 5 HDP na obyvatele 2022 (v PPS, EU27=100)	32
Graf 6 Tempo růstu reálného HDP Evropské unie a zemí Visegrádu 2013-2022 (v %)	33
Graf 7 Podíl cestovního ruchu na celkovém HDP (v %)	34
Graf 8 Počet domácích a zahraničních turistů v České republice podle regionu, průměr 2012-2021	38
Graf 9 Počet domácích a zahraničních turistů v Maďarsku podle regionu, průměr 2012-2021	38
Graf 10 Počet domácích a zahraničních turistů v Polsku podle regionu, průměr 2012-2021	39
Graf 11 Počet domácích a zahraničních turistů na Slovensku podle regionu, průměr 2012-2021	39

## Seznam obrázků

Obrázek 1 Solný důl Wieliczka	52
Obrázek 2 Hala století ve Wroclawi	53
Obrázek 3 Ruční papírna Velké Losiny	54
Obrázek 4 Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně	55
Obrázek 5 Depozitář Slovenské Strely	56
Obrázek 6 Dolní oblast Vítkovice	57
Obrázek 7 Bařův mrakodrap	58
Obrázek 8 Bařův kanál	59
Obrázek 9 Vodní dílo Gabčíkovo	60
Obrázek 10 Vodní mlýn v Ráckeve	61
Obrázek 11 Széchenyiho řetězový most	62
Obrázek 12 Mapa navržené turistické trasy	63

## Seznam příloh

Příloha 1 Itinerář turistické trasy	89
-------------------------------------	----

## Seznam zkratk

PPS            Parita kupní síly

## 1. Úvod

Cestovní ruch je odvětvím, které významně napomáhá k rozvoji ekonomiky. Podporuje rozvoj ekonomiky na mezinárodní, národní, ale především i regionální úrovni. Vytváří několik podnikatelských příležitostí i pracovních míst. Hlavním cílem směřování cestovního ruchu je jeho udržitelnost a snížení dopadů na životní prostředí. Tomu může napomoci například využívání nových technologií.

Cestovní ruch bývá ukazatelem životní úrovně a jeho obliba stále roste. Rostoucím zájmem a oblibou se část turistů stává již nasycena typickými turistickými atrakcemi, kteří tak hledají nové, nevšední atraktivity cestovního ruchu.

Tato práce se zabývá jedním druhem cestovního ruchu, a to technickými památkami, které nejsou natolik rozšířenou atrakcí. Technické památky mohou výrazně pomoci k rozvoji regionů, i takových, které nejsou přední turistickou atrakcí. Mohou ale přispět i k oživení již známých destinací. Využití technických památek v cestovním ruchu má mnoho pozitivních vlivů. I když zprovoznění a údržba technických památek bývá velmi nákladná, může být pomocí nových technologií a vynalézavosti velmi dobře využita. Jejich výhoda spočívá v rozmanitosti a mnohdy zajímavosti provedení.

Nejnavštěvovanějšími státy Evropy jsou dle dat Eurostatu (2022) Francie, Německo, Španělsko, Itálie, Turecko. Osmou nejnavštěvovanější zemí je Polsko a třináctou zemí Česká republika. Jelikož je Evropa jednou z nejnavštěvovanějších destinací světa je spolupráce zemí Visegrádské čtyřky dobrou příležitostí, jak propagovat oblast střední Evropy.

## 2. Cíl práce a metody

Hlavním cílem diplomové práce je navrhnout turistickou trasu po technických památkách zemí Visegrádu. Tato trasa by měla čerpat z poznatků získaných z dílčích cílů této práce, kterými jsou definice cestovního ruchu a jeho významu pro země Visegrádu, popis vývoje turismu v České republice, Maďarsku, Polsku a na Slovensku, charakteristika technických památek a posouzení jejich využití pro rozvoj cestovního ruchu, popis vývoje realizačních podmínek a všech hlavních faktorů, které jsou významným ovlivňujícím faktorem pro rozvoj cestovního ruchu. Složená turistická trasa by měla být atraktivním cílem pro zahraniční turisty a důvodem k navštívení států Visegrádské skupiny, ale i inspirací pro domácí turisty k poznání dosud ne zcela poznanych technických památek.

Literární rešerše bude tvořena poznatky autorů zabývajících se tématem cestovního ruchu a technických památek. Teoretická část bude tvořena především studiem odborné literatury, zejména tištěných zdrojů a dalších odborných zdrojů. V analytické části bude použita metoda analýzy a komparace statistických dat a metoda syntézy získaných informací. Statistická data budou získána zejména ze zdrojů světové turistické organizace (UNWTO) nebo Evropské databáze (Eurostat), pro podrobnější data budou použita data národních statistických úřadů jednotlivých států. V praktické části pak bude navržena vlastní turistická trasa po zemích Visegrádské čtyřky, s ohlédnutím na preference turistů a trendy současné doby. Práce je doplněna o aktuální informace z oficiálních webových stránek daných turistických míst.



### 3. Literární rešerše

Cestovní ruch je významnou součástí z hlediska rozvoje ekonomiky služeb, vytváří mnoho pracovních míst a pomáhá k regionálnímu rozvoji a podpoře regionálních komunit. Celosvětový cestovní ruch byl v posledních 60 letech ve znamení stálého růstu. Poslední události jako byli pandemie Covid-19 nebo ruská agrese vůči Ukrajině ukázali, že cestovní ruch, respektive jeho rozvoj nemá tak pevné základy, jak by se předpokládalo. V roce 2020 a 2021 se cestovní ruch téměř zastavil vlivem omezení. Některé země se z tohoto šoku dostávají i v roce 2023. Tehdejší záchranou cestovního ruchu se stal domácí cestovní ruch, který dokázal udržet několik podniků a pracovních míst. Návrat mezinárodního cestovního ruchu z pandemie se ve všech zemích za příznivých podmínek očekává nejdříve v roce 2025. Příznivé podmínky však nejsou ani v současné době. Vlivem války na Ukrajině začaly růst ceny energií, které ovlivňují další odvětví i spotřebu domácností. Současným hlavním cílem je obnova cestovního ruchu a další kroky k jeho udržitelnosti. (1)

Jednou z příležitostí, jak pomoci rozvoji cestovního ruchu zejména v zemích Visegrádu je využití jejich podobnosti a průmyslové historie.

Dle Stefanovové a Lednického je příliš mnoho bývalých průmyslových objektů, které chátrají nebo jsou tyto objekty zatěžujícím prostorem. Pohled současné ekonomiky na technické bohatství není již jen ve výrobních továrnách, ale zejména ve znalostech, vědě a výzkumu. Právě tyto znalosti však mají původ ve zmiňovaných původních průmyslových objektech, které dokládají vývoj technického pokroku lidstva. Z tohoto důvodu by měly být tyto objekty zachovány a zpřístupněny veřejnosti. Tovární komíny a průmyslové oblasti dávali určitý status danému místu a ovlivňovali ráz svého okolí. Stejně jako výškové body obcí, kterými byly kostely, věže hradů a zámků, později radnic, se staly výškovými body i tovární komíny. K rozvoji znalostí a poznání by bylo žádoucí tyto technické památky zachovávat v co nejlepším stavu. Jelikož je tato údržba vzhledem k rozlohám průmyslových areálů velmi nákladná, neobjede se bez podpory státu či regionálních institucí. Důsledkem těchto skutečností začala vznikat nová oblast cestovního ruchu nazývaná technická, nebo také industriální turistika. Tyto industriální památky jsou svým způsobem jedinečné a unikátní. Zviditelnění těchto technických památek však stojí značné úsilí i finance. Průmyslové objekty jsou doplňovány a ožívány multimediálními prvky a projekty, nebo jsou obohaceny o galerie a muzea, které tak udělají z technické památky nevšední zážitek. Technické památky mohou pomoci k rozvoji cestovního ruchu v jinak nenavštěvovaných oblastech, mohou poskytnout podnikatelské příležitosti a pracovní místa, jsou také

výukovým materiálem pro mladší generace a podněcujícím faktorem v zájmu o techniku. (2)

Zatímco Stefanovová a Lednický uvádí, že technické památky se začaly v České republice do pozornosti dostávat až ke konci 20. století a jedná se tak o poměrně novodobý trend, Frew (2000) popisuje, že průmyslový cestovní ruch má ve Spojených státech amerických již dlouholetou tradici. Například továrna Jack Daniel's v Tennessee, začala prohlídky závodu a výroby nabízet již v roce 1866. Nejedná se pouze o Spojené státy americké, ale dalšími zmínkami jsou trasy po Francouzských vinicích a čokoládovnách nebo Holandských producentech sýra, které mají více než stoletou tradici. (3)

Dle Xieho (2015) mají technické památky tři základní problémy, kterými jsou: nedostatek veřejného povědomí, nedostatek ekonomických opatření a prostorové a regionální překážky. Autor tvrdí, že technické památky nejsou vnímané jako celosvětový trend, nebo samostatné odvětví cestovního ruchu, ale jsou pouze regionální záležitostí. (4)

Otgaar a kol. (2016) uvádějí, že je několik typických a tradičních turistických míst, které již turisté navštívily a tím se stávají náročnějšími turisty. Náročnějšími z důvodu, že vyhledávají daleké nevědní atrakce cestovního ruchu. Dá se říci, že jsou již nasycení klasickými atrakcemi jako jsou například zámky a kostely. Tady vidí autoři nové příležitosti pro města, která nejsou světoznámou turistickou atrakcí, ale nabízejí možnosti průmyslové turistiky. Cílovým trhem v tomto případě budou cizí vyspělé země s náročnými turisty. Města s vyšším počtem obyvatel budou mít v tomto případě výhodu možnosti rozvoje domácího cestovního ruchu. Tradiční turistická města mohou těžit z průmyslové turistiky rovněž, zpestřením standardních nejvíce navštěvovaných míst a přilákat tím i další návštěvníky. (5)

## 4. Cestovní ruch a jeho význam

Cestovní ruch je podle Malé (2002) pohyb lidí, kteří ve svém volném čase opouštějí svá trvalá bydliště. Děje se tak za účelem využívání volného času prostřednictvím rekreace, styku s ostatními lidmi nebo poznáním. Hlavním důvodem cestování je záměrná změna prostředí, která uspokojuje takové lidské potřeby, které nejsou možné uspokojit v rámci trvalého bydliště nebo v něm nemají takový účinek. Po druhé světové válce se účasti na cestovním ruchu stávaly měřítkem životní úrovně lidí a významnou součástí jejich spotřeby. Jelikož se cestovní ruch stává stále významnější ekonomickou součástí, je třeba podporovat jeho realizační podmínky a podněcovat k takovému využívání volného času. Cestovní ruch, tak může nabídnout mnoho podnikatelských příležitostí, může značně napomoci k rozvoji regionů, ale i národních a světových ekonomik. (6)

### 4.1. Typologie cestovního ruchu

Při definování typologie cestovního ruchu se setkáme s nepřehledným množstvím členění. Není možné zahrnout vše i z hlediska neustálého vzniku nových typů a forem cestovního ruchu.

Podle Galvasové a kol. (2008) členíme turismus následovně

#### 4.1.1. Druhy cestovního ruchu

- Dle geografických podmínek členíme na vnitřní, uvnitř daného státu a vnější cestovní ruch, který je za hranice daného státu
- Pokud vezmeme jako hlavní ukazatel účastníka, ve vztahu k danému státu, dělíme jej na domácí a zahraniční cestovní ruch
- Dalším druhem je význam cestovního ruchu pro stát vzhledem k platební bilanci. Pokud má cestovní ruch kladný vliv na platební bilanci, jedná se o příjezdový cestovní ruch nebo také tranzitní cestovní ruch, pokud má záporný vztah k platební bilanci daného státu jedná se o výjezdový cestovní ruch

Ve skutečnosti se tyto tři druhy kombinují a z toho vzniká členění kombinující místo, původ účastníků i vztah k platební bilanci daného státu.

- Podle počtu účastníků dále dělíme druhy na individuální, kolektivní a masový cestovní ruch
- Dle délky trvání rozlišujeme cesty, které zahrnují maximálně tři přenocování na krátkodobé, ze kterých jsou vyloučeny tranzitní cesty a obchodní cesty během

všedních dnů, a na dlouhodobý cestovní ruch, který zahrnuje cesty s přenocováním čtyř a více dnů

- Pokud cestu zajišťuje jiný zprostředkovatel, než samotný účastník jedná se z hlediska způsobu zabezpečení průběhu o organizovaný cestovní ruch, a naopak pokud si cestu zajišťuje účastník sám jedná se o neorganizovaný cestovní ruch
- Dle způsobu financování dělíme druhy na volný (komerční) cestovní ruch, účastník si v tomto případě hradí cestu sám, nebo vázaný (nekomerční, sociální) cestovní ruch, u kterého jsou náklady z části nebo zcela hrazené jiným subjektem (7)

#### **4.1.2. Formy cestovního ruchu**

Formy se oproti druhům cestovního ruchu zaměřují na motivy cestovního ruchu.

Podle Galvasové a kol. (2008) jsou následující formy cestovního ruchu:

- Rekreační cestovní ruch – je nejrozsáhlejším motivem účasti na cestovním ruchu, jehož cílem je odpočinek po fyzické i psychické stránce. Řadíme mezi ně pobyty většinou poblíž měst nebo míst dobře dostupných, patří sem chataření a chalupaření nebo lázeňský cestovní ruch, velký rozsah má především přímořská rekreace
- Kulturní (kulturně-poznávací) cestovní ruch – je provozován za účelem poznání jiných kultur, tradic, náboženství a obyčejů. Tuto formu cestovního ruchu pak ještě dělíme na dvě podkategorie, a to vzdělávací cestovní ruch a náboženský (poutní) cestovní ruch.
- Společensky orientovaný cestovní ruch – jde o cestovní ruch za účelem setkávání. Zařazuje se sem návštěva známých či příbuzných nebo účelové setkávání skupin se stejnými zájmy.
- Sportovní cestovní ruch – dělí se na aktivní a pasivní sportovní cestovní ruch. O aktivní se jedná v případě pobytů s aktivní pohybovou činností, pasivní je provozován většinou na základě účasti jako sportovní divák.
- Ekonomicky orientovaný cestovní ruch – účastníky je provozován zejména v pracovní době, jedná se o služební a obchodní cesty, které jsou za účelem vytváření obchodních a ekonomických aktivit. Je v nich zahrnut také kongresový cestovní ruch, cestovní ruch veletrhů a výstav nebo také incentivní cestovní ruch.
- Specificky orientovaný cestovní ruch – dá se říct, že se jedná o všechny ostatní formy cestovního ruchu, které se nezařadí do předchozích. Většinou jsou kombinací více

forem a motivů cestovního ruchu. Příkladem může být nákupní cestovní ruch, politický cestovní ruch nebo vojenský cestovní ruch. (7)

## **4.2. Faktory ovlivňující cestovní ruch**

Dle Ryglové (2011) se faktory ovlivňující cestovní ruch dělí do třech skupin na lokalizační faktory, realizační faktory a selektivní faktory.

### **4.2.1. Lokalizační faktory**

Tyto podmínky záleží na daném území a jsou tím téměř neměnné. První skupinou jsou přírodní podmínky. Atraktivnost destinace dle přírodních podmínek bude určovat klima, modelace terénu a jejich scenérie, zvířata a rostliny, vodní poměry a přírodní atraktivita. U všech těchto skupin platí, že čím zajímavější terén, čistší vodní prameny, exotičtější zvířata a rostliny, příjemnější klima, tím oblíbenější destinace. Neatraktivnější oblasti jsou zajímavé něčím neobvyklým, neopakovatelným. V dnešní době rozsáhlé pěší turistiky a cykloturistiky jsou významným faktorem také estetické dispozice krajiny. (8)

Druhou skupinou jsou společenské atraktivita. Hlavní skupinou těchto atraktivit jsou především památky a řadí se sem i technické památky. Společenskou atraktivitou budou památky, které jsou nejznámější nebo z hlediska významu nejvíce cenné. Takové památky jsou zapsané v seznamu Světového kulturního dědictví UNESCO nebo bývají národní kulturní památkou. Nemusí se jednat pouze o památky, ale jsou zde zahrnuty i různé události, slavnosti a zvyky včetně uměle vytvořených atrakcí. (8)

### **4.2.2. Realizační faktory**

Realizační faktory představují dopravní obslužnost daného místa a jeho infrastrukturu služeb neboli materiálně-technický základ cestovního ruchu. Tyto služby by měly odpovídat v určitém místě dostatečné kapacitě a kvalitě a odpovídající nabídce. Tyto faktory jsou důležité pro dlouhodobý rozvoj cestovního ruchu z hlediska ekonomiky. Úroveň realizačních faktorů se určuje prostřednictvím několika ukazatelů. Příkladem jsou počet a skladba návštěvníků, počet ubytovacích zařízení, počet lůžek, počet míst u stolu, ukazatele kvality ubytovacích a stravovacích zařízení, přepravní kapacity a jejich kvalita, občanská vybavenost, stupeň modernizace zařízení. Rozhodnutí o návštěvě regionu záleží velkou mírou na dopravě. Většina turistů považuje dopravu za nutnou, ale ne příliš oblíbenou součást cestování, tudíž by měla být co nejpohodlnější a nejrychlejší. Doprava je hlavní částí cestovního ruchu, protože umožňuje dostat turisty do určité destinace, výhodu tak mají takové regiony, které leží poblíž hlavních tahů a dálnic a mezinárodních letišť. Cestovní ruch

tím napomáhá k rozvoji automobilové, letecké i vlakové dopravy. Pro maximalizaci rozvoje cestovního ruchu daného území a ekonomiky je důležitá maximalizace služeb generující příjmy, takové hlavní služby jsou přepravní služby, ubytovací služby a stravovací služby. Infrastruktura služeb je cílem podnikatelské činnosti, která hledá mezery na trhu nebo zajímavé navštěvované destinace. (8)

#### **4.2.3. Selektivní (stimulační) faktory**

Tyto faktory ovlivňují vznik a rozvoj cestovního ruchu, zda je v dané oblasti možné cestovní ruch realizovat a zda se ho někdo účastní. Stimulační faktory dělíme dle Ryglóvé (2011) na dvě základní skupiny. První skupinou jsou objektivní faktory, které zahrnují řízení a spolupráci subjektů dané destinace, úroveň veřejné podpory cestovního ruchu a příjmovou situaci případných návštěvníků. Druhou skupinou jsou subjektivní faktory, mezi které patří marketingové a psychologické aspekty a jedná se o konkurenční postavení, reference a schopnost uspokojit přání cílové skupiny. (8)

Dle Pavlů (1999) jsou dvě základní podmínky pro rozvoj cestovního ruchu. Jsou jimi rozvoj výrobních sil a mírové podmínky života, bez kterých by jakýkoliv rozvoj cestovního ruchu nebyl možný. Další podmínky lze rozdělit do následujících kategorií.

- Ekonomické faktory – jsou dány celkovou ekonomickou úrovní daného státu, tato úroveň se vyjadřuje pomocí HDP a skladbou platební bilance. Cestovní ruch bude ovlivňován disponibilním příjmem domácností, fondem volného času, který reaguje na změny délky placené dovolené a množství volna i celkovou cenovou úroveň zboží a služeb na trhu. I přes poměrně velký význam cestovního ruchu, se stále jedná o zbytnou potřebu.
- Ekologické faktory – ekologické faktory úzce souvisí s lokalizačními podmínkami. Platí u nich ve většině případů nepřímá úměra, kdy lidé odjíždějí do destinací, které jsou opakem jejich bydliště. Cestovní ruch může mít zejména u rekreačního cestovního ruchu negativní dopad na životní prostředí.
- Demografické faktory – do této kategorie spadá vše týkající se obyvatelstva a jeho složení. Důležitým faktorem je hustota obyvatelstva, zdravotní stav, věkové a rodinné rozložení. Tyto údaje jsou využívány v marketingu cestovního ruchu a ovlivňují nabídku služeb.
- Pracovní faktory – jedná se o zabezpečení dostatečného počtu kvalifikovaných pracovníků zejména v rámci dopravních, stravovacích, ubytovacích služeb,

ale i ve vládních a správních postech ovlivňujících rozvoj cestovního ruchu. Odbornou a jazykovou připravenost v prostředí cestovních služeb. Tyto pracovní faktory jsou ovlivňovány úrovní vzdělání.

- Materiálně-technické podmínky – ve zkratce se jedná o materiální a technické zabezpečení všech služeb cestovního ruchu, pro které je potřeba kvalifikovaných sil na jejich obsluhu. Tyto faktory bývají finančně velmi nákladné.
- Administrativní faktory – bývají často spojené se zahraničním cestovním ruchem. Jde o pasové, vízové, celní a směnárenské předpisy. K těmto podmínkám patří i zprostředkovávání služeb cestovními kanceláři, zařizování jízdenek, slev, podpor nebo omezení. (9)

### 4.3. Cestovní ruch a technické památky

Dle Páskové a Zelenky (2002) se technickou atraktivitou rozumí stavba, zařízení, nebo technické provedení nějakého předmětu řešení, které je zajímavé vzhledem k umístění a okolí, velikostí, významem nebo designem a které je díky tomu cílem návštěvníků. Technická památka je pak obdobný pojem, jen již není využívána k původnímu účelu, ale je stále zachovaná. Příkladem jsou mosty, tunely, vodní i větrné mlýny, těžební věže, železniční viadukty, železné hamry, kanály. (10)

Technické památky nám napomáhají k pochopení vývoje civilizace, technických dovedností a postupů. Do kategorie technických památek se zařazují objekty a zařízení související s výrobní činností, těžbou, dopravou a skladováním, ale i vědecké, výzkumné a architektonické doklady. (11)

Z důvodu rychlého vývoje technologií a technického pokroku jsou do technických památek zařazovány i objekty a zařízení u kterých již byla překonána technická fáze. Již zmíněnými technickými zajímavostmi tedy mohou být i objekty poměrně novodobé. (12)

Otgaar (2010) uvádí, že průmyslový cestovní ruch by měl být definovaný, jako návštěva funkčního výrobního místa s cílem vidět procesy v reálném čase. Naopak Frew (2000) rozlišuje dva pojmy, kterými jsou průmyslový turismus a turismus průmyslového dědictví. Jedním jsou podobně jak uvádí Otgaar (2010) návštěvy ve funkčních průmyslových areálech, které nejsou prvotně zaměřené na cestovní ruch a druhou skupinou jsou návštěvy průmyslových areálů, které již nejsou v provozu. (13) (3)

Světová turistická organizace (UNWTO) proto rozděluje cestovní ruch průmyslového dědictví do třech obsáhlých oblastí

- 1) Průmyslové a technické památky, např. lokality, movité dědictví a artefakty v muzeích
- 2) Živý průmysl všech typů, včetně technických prostředků využívaných v agrárním sektoru a potravinářské výroby
- 3) Nehmotné dědictví, např. kulturní aktivity inspirované průmyslovým rozvojem (4)

Dle Xieho (2015) je návštěva průmyslových areálů a muzeí nejběžnějším způsobem poznávání průmyslového dědictví a kultury dané lokality. Z průmyslové turistiky významně těží automobilový průmysl. Ve své knize uvádí autor příklad, kdy v roce 2011 v Italském Turíně bylo otevřeno národní automobilové muzeum, představující 178 vozů. Největším lákadlem byl model Fiat 500, který je typickým představitelem automobilové historie Turína a který přitáhl turisty z celého světa. V současné době jsou automobilovými průmysly prováděny organizované prohlídky v jejich hlavních závodech, kde mohou návštěvníci sledovat výrobní proces včetně montáže a servisních prvků. Na příkladu společnost BMW, Mercedes-Benz, Audi a Volvo, poskytují i zapůjčení nových modelů a tím zvyšují povědomí o své značce a podněcují k nákupu jejich vozu. Ačkoliv je hlavním cílem společnosti prodej auta, jsou tito turisté dle autora i turisty průmyslového dědictví. (4)

#### **4.4. Kategorizace technických památek**

Dle Mazáče (2003) byly technické památky po druhé světové válce nově vzniklým Ústavem pro ochranu památek technické kultury rozděleny do kategorií podle jejich dokumentární hodnoty, která zároveň určovala stupeň vynakládané péče.

- První kategorií jsou objekty původního celkového technického díla, které jsou důležitou součástí technického vývoje. Do této kategorie spadá přibližně 15 % objektů.
- Do druhé kategorie jsou zařazeny objekty, které jsou dochované a za určité historické období dokládají proces výroby a stupeň technického vývoje. Řadí se sem přibližně 40 % objektů.
- Třetí kategorií jsou všechny ostatní objekty, které nejsou zcela dochované nebo byly modernizovány, ale i přesto jsou dokladem vývoje techniky. Tato kategorie je ze všech nepočtenější a zahrnuje přibližně 45 % objektů. (12)

Timothy (2011) dělí technické památky do následujících kategorií a uvádí několik příkladů těchto památek



- Výroba a zpracování – továrny, montovny, hutě, mlýny, sklárny, textilky, kožedělní dílny, pivovary, vinařství, mincovny, tiskařské lisy, keramické dílny a pece, diamantové dílny, potravinářsko-zpracovatelské závody
- Těžba surovin – povrchové doly, hlubinné doly, lomy, sklady řeziva a pily
- Doprava včetně lodní dopravy – železnice, kanály, akvadukty, mosty, loděnice, doky, sklady, dopravní muzea, inženýrské mosty, přehrady, letecká zařízení
- Výroba energie – vodní elektrárny, jaderné elektrárny, přehrady, větrné mlýny
- Likvidační systémy – kanalizace, skládky, spalovny
- Další související atraktivita – nábřeží, průmyslová muzea (14)

Technické památky podle oborů lidské činnosti můžeme podle Mazáče (2003) dělit na:

- Architektura industriálních staveb (stavitelství zaměřené na výrobně-technické stavby)
- Doprava
- Dřevo a jeho zpracování
- Elektroenergetika
- Elektrotechnika
- Hornictví
- Hutnictví
- Chemický průmysl
- Keramika a porcelán
- Knihařství a polygrafické techniky
- Koželužství a kožedělný průmysl
- Lázeňství
- Mincovníctví
- Papírenství
- Plynárenství
- Poštovníctví
- Potravinářství
- Sklenářství
- Slévárenství
- Strojírenství
- Textilnictví (bavlnářství, hedvábnictví, plátenictví, provaznictví a soukenictví)
- Věda aplikovaná (metrologie, zeměměřičtví)

- Vodohospodářství (vodní díla, vodárenství a kanalizace, kašny)
- Vojenství (pevnosti, zbrojařství) (12)

Dělení do kategorií bývá velmi náročné a u mnoha autorů se liší. Motyčková a Šír (2012) dělí památky do následujících kategorií, u kterých uvádí i stručnou historii

- Doprava
  - o Mosty – začátek staveb mostů můžeme najít u Římanů, kteří začali jako první využívat ve stavebnictví klenbu. Při začátku využívání mostů pro železniční tratě se začala využívat litina, která měla pevnější vlastnosti, a po které následovali mosty ocelové. Ocelové díly se začaly vyrábět v továrnách jako standardizované kusy. Ve 20. století pak nastalo období betonových a železobetonových mostů. Dle konstrukce mostu rozlišujeme 3 hlavní typy a to trémový, klenbový a visutý most.
  - o Železnice – železniční doprava měla počátek v 18. století začátkem využívání dřevěných kolejnic. Až později se začaly využívat železné pásy přidělané na trámech. V 19. století se hojně využívali koněspřežné železnice, které byly v druhé polovině století nahrazeny parními stroji na hříbových kolejnicích. Tyto kolejnice byly nahrazeny širokopatnými kolejnicemi používanými dodnes. Na přelomu 19. a 20. století pak tehdejší parní tramvaje nahradily ty elektrické.
- Hornictví – dolování a zpracování nerostných surovin má počátek již v době kamenné. První velký rozvoj hornictví se datuje do doby bronzové. Těžít se postupně začínala železná ruda, sůl, měděná ruda, zlato a cín a stříbro. Nejtěžšími překážkami v hornictví byl vznik důlních šachet, jejich zpevnění, zajištění provozuschopných podmínek a následná technika pro vyzvedávání vydolovaných hornin. Rozmach hornictví doprovázelo první využití střelného prachu (1631), Bickfordovy zápalnice (1831), Nobelova dynamitu (1867), pneumatických kladiv a vrtaček (1870) nebo parních strojů (1875).
- Zpracování kovů, sklářství, vápenictví – jako první surovina se ke zpracování kovů používala měď a její slitiny mezi které zařadíme i bronz. Tato činnost nejpravděpodobněji vzešla z vypalování keramiky. Postupem času začaly vznikat kovárny a aby bylo možné ukout větší železné houby, vznikaly velké pece s velkými měchy poháněné vodními koly. Zdokonalováním šachtových pecí a procesů bylo časem možné roztavit rudu úplně až na surové železo, což spustilo počátek

slévárenství. Když se pak dále surové železo zkujňovalo v hamrech a odebral se z něj přebytečný uhlík vnikla ocel. Proces výroby skla je složený z přípravy surovin, které se dále taví a zpracovává ve sklářské huti. Hlavní surovinou je křemen nebo křemenový písek, tavidla a stabilizátory, například vápenec. Tavení skla probíhá při teplotách mezi 1 400 až 1 500 °C. Sklářství a jeho technologie a techniky se liší v závislosti na kvalitě surovin a oblasti, kde k výrobě dochází. K výrobě vápna se používají vesměs tři typy pecí. K pálení vápna můžeme najít pece kruhové, šachtové a rotační, nebo pece ve kterých se vápno pálí ve zvířeném stavu.

- Vodohospodářství a energetika (kanály a akvadukty, přehrady, elektrárny) – rozvojem civilizace vznikala potřeba řídit průtok řeky a využívat ji co možná neúčinněji. Vznikaly soustavy rybníků a uměle vytvořených kanálů. Hojně se rozšířily akvadukty, čímž lze označit cokoli co přivádí či odvádí vodu. Rozvojem měst přestaly stačit studny a jímky a začal rozvoj vodovodních potrubí, začaly vznikat vodárenské věže s čerpacím zařízením. Do těchto sítí byla čerpána podzemní voda nebo byla povrchová voda čištěna pískovými filtry. S vývojem přívodu pitné vody do obydlí začal i rozvoj kanalizačních sítí, které naopak museli znečištěnou vodu odvádět. Pro regulaci a protipovodňovou ochranu byly stavěny vodní nádrže a zdymadla. Některé tyto nádrže slouží jako zásobárna pitné vody, jiné zas pro energetické účely. Při rozvoji energetiky se využití vodní energie ukázalo jako nejvýznamnějším alternativním zdrojem energie, které nezatěžuje natolik životní prostředí, k tomu jsou využívány vodní turbíny. Jelikož vodní elektrárny nepokryjí spotřebu elektrické energie, stále jsou hlavními zdroji elektrárny tepelné a jaderné.
- Vodní a větrné mlýny – dříve používaná vodní kola mlýnů byla nahrazena vodními turbínami, které doprovázeli spalovací nebo elektrické motory. Tam kde nebylo možné využít vodní energii se stavěly větrné mlýny. Tyto mlýny však potřebovali pro svůj provoz vhodné povětrnostní podmínky.
- Vojenské památky – do této kategorie řadí Motyčková a Šír (2012) především opevnění
- Dle autorů nejsou tyto kategorie zcela konečné, do technických památek spadá mnoho dalších, které mohou být svým druhem ojedinělé, proto nemají svou kategorii, nebo jsou naopak velmi rozsáhlé, jako například pivovarnictví. (15)

#### **4.5. Klasifikace technických památek**

Technické památky jsou hodnoceny dle rozsahu jejich hodnoty. Hlavním měřítkem je použití technologických metod a principů a konstrukčního využití, které určují technickou hodnotu památky. Tyto památky mívají krom technické hodnoty i hodnoty historické a dokumentární, které představují důkazy stádia vývoje určité technologie, výrobního odvětví nebo technického oboru. Technické objekty mohou mít, ale i hodnoty estetické a emocionální, bývají totiž znakem určité oblasti, v níž se nachází, nebo ovlivňujícím prvkem okolních staveb. Zejména u vodních děl, které zasahují do biosféry, jsou hodnoceny i biologické a ekologické hodnoty. Další, ač již méně frekventovanou hodnotou je užitná hodnota památek, která je dána udržitelností objektu v původním provozu, do které spadá i úroveň její údržby. (12)

## 5. Země Visegrádu

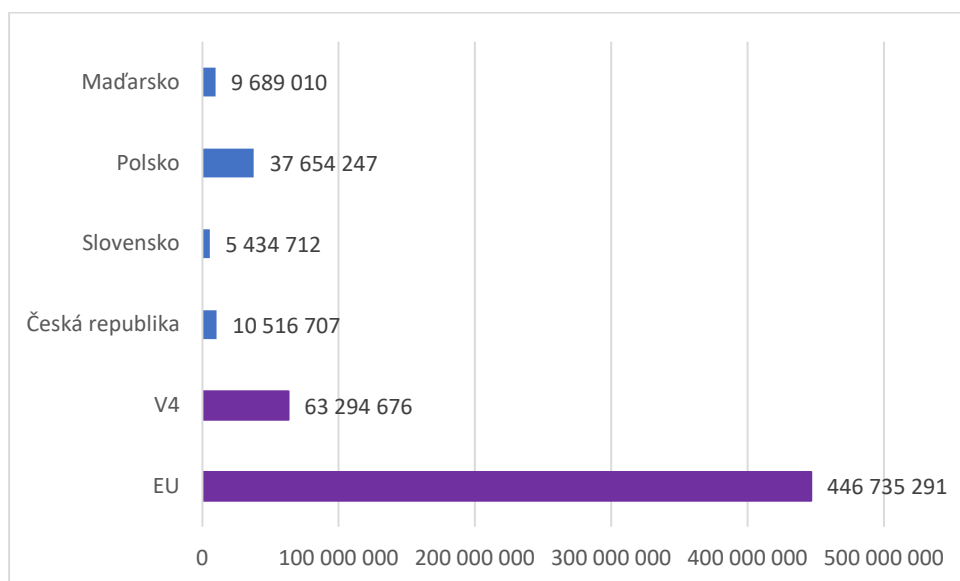
15. února 1991 na setkání v maďarském Visegrádu podepsali prezident Československé republiky Václav Havel, prezident Polské republiky Lech Walesa a předseda vlády Maďarské republiky József Antall Deklaraci o vzájemné spolupráci. (16) Toto setkání bylo inspirováno setkáním tří králů ve Visegrádu v roce 1335. Dohoda tří zemí se po rozpadu Československa k 31.12.1992 převedla na oba nově vzniklé samostatné státy a pozměnila se z Visegrádské aliance na Visegrádskou čtyřku V4. (17)

Hlavním cílem této skupiny byla po pádu komunistického bloku vzájemná spolupráce při Evropské integraci a začlenění všech zemí do euroatlantických struktur. V roce 2004 bylo dosaženo stanovených cílů, kdy všechny čtyři země byli součástí NATO i Evropské unie. I přes naplnění účelu vzniku V4 se země dohodli o udržení vzájemné spolupráce a pokračování ve společném úsilí hájit zájmy střední Evropy. Po vstupu do Evropské unie začala V4 spolupracovat i s dalšími státy střední Evropy např. Rakouskem, Slovinskem nebo zeměmi Beneluxu. Fungování Visegrádské skupiny nemá institucionální podobu, je opřené o pravidelné setkávání představitelů členských států na několika úrovních. (17)

### 5.1. Počet obyvatel a rozloha

Nejvíce obyvatel ze zemí Visegrádu má dle údajů k roku 2022 jednoznačně Polsko s podílem 59,49 %. Počet obyvatel České republiky je ke stejnému období 16,61 % a Maďarska 15,31 % a jsou si tak počtem obyvatel nejbližšími státy. Nejmenší podíl obyvatel má Slovensko s podílem 8,59 %. Společně tvoří Visegrádská skupina 14,12 % obyvatel Evropské unie. Polsko je pátou zemí Evropské unie s nevyšším počtem obyvatel. Největší počet obyvatel ze zemí Evropské unie má Německo 84 358 845, následuje Francie, naopak nejméně má Malta 542 051.

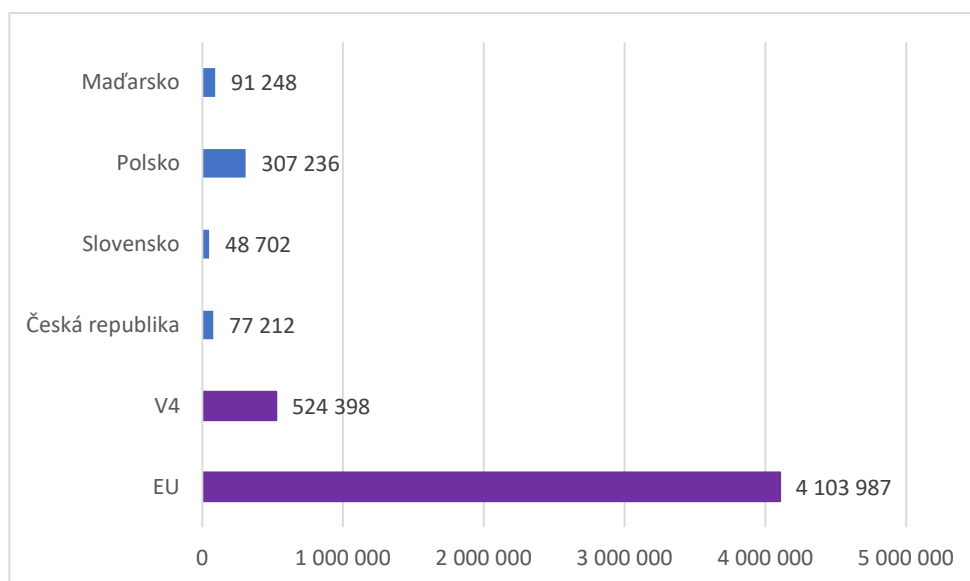
*Graf 1 Počet obyvatel Evropské unie a zemí Visegrádu - 2022*



*Zdroj 1 Eurostat (18)*

Země Visegrádu mají celkovou rozlohu 524 398 km<sup>2</sup>. 58,59 % území zabírá Polsko, 17,4 % Maďarsko, 14,72 % Česká republika a 9,29 % Slovensko. Z celkové rozlohy Evropské unie 446 735 291 km<sup>2</sup> mají země Visegrádu podíl 12,78 %. Rozlohou největším státem Evropské unie je Francie s rozlohou 633 886 km<sup>2</sup> a následuje Španělsko, nejmenší je Malta s rozlohou 313 km<sup>2</sup>. Polsko je stejně jako počtem obyvatel pátou největší zemí Evropské unie.

*Graf 2 Rozloha Evropské unie a zemí Visegrádu 2022 (v km<sup>2</sup>)*



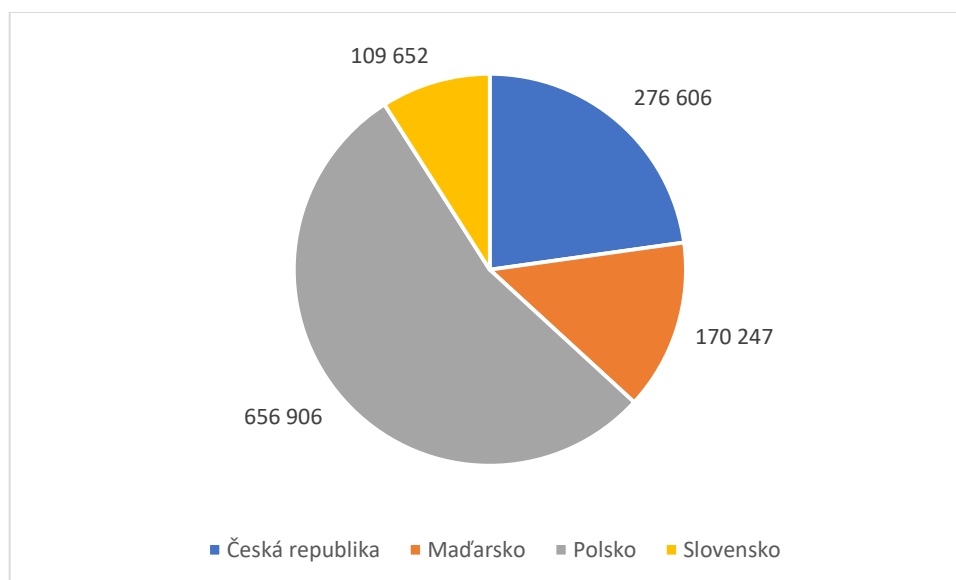
*Zdroj 2 Eurostat (19)*

Nejlidnatějším státem při porovnání počtu obyvatel vzhledem k rozloze je Česká republika, následuje Slovensko a Polsko a nejmenší hustotu zalidnění má Maďarsko.

## 5.2. Ekonomická síla

Nejvyšší hodnotu nominálního HDP mělo dle dat Eurostatu v roce 2022 Polsko, které je jak rozlohou, tak počtem obyvatel největší zemí Visegrádské skupiny.

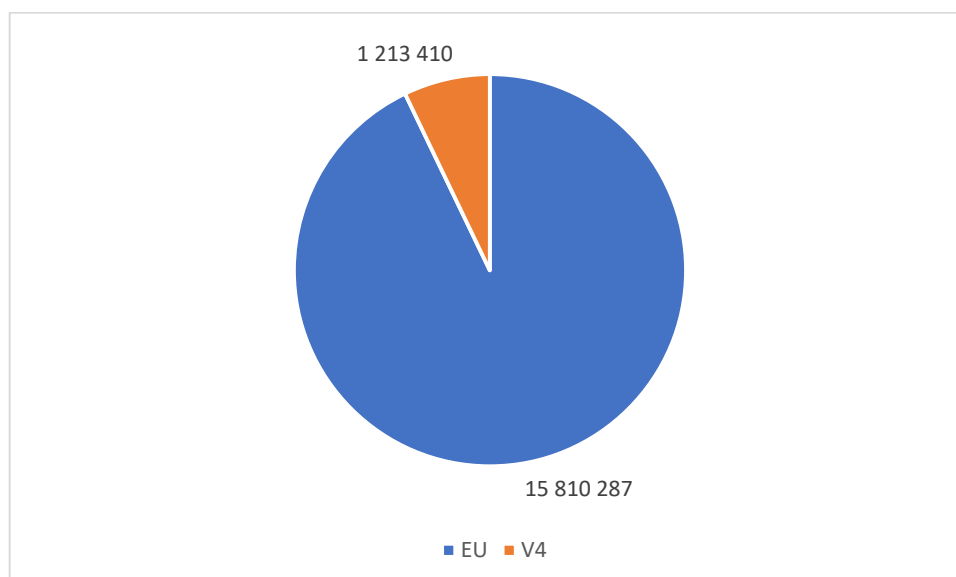
Graf 3 Nominální HDP 2022 (v mil. €)



Zdroj 3 Eurostat (20)

Jak ukazuje Graf 4 podíl nominálního HDP zemí Visegrádu na celkovém nominálním HDP Evropské unie je 7,67 %.

Graf 4 Nominální HDP 2022 Evropské unie a zemí Visegrádu (v mil. €)



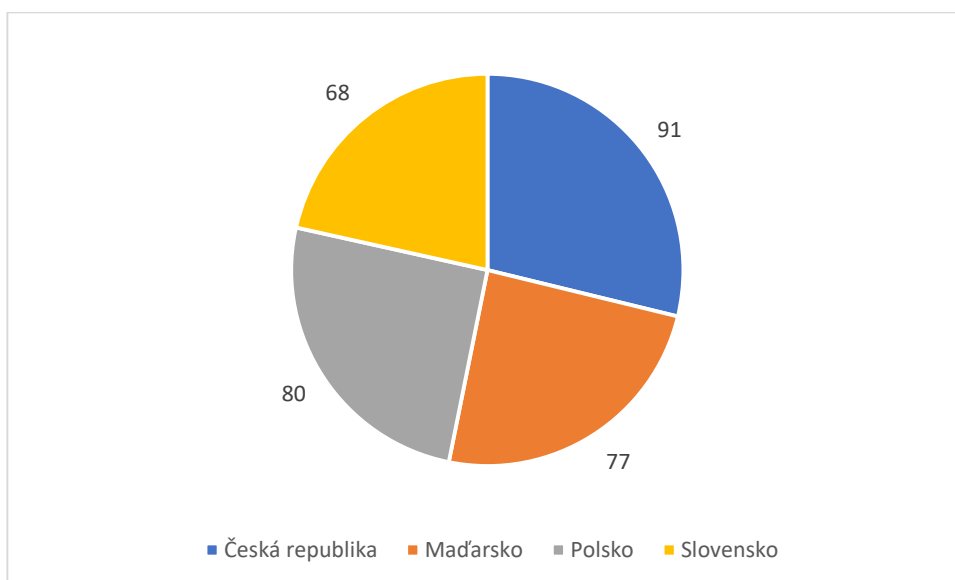
Zdroj 4 Eurostat (20)

V porovnání se světovou ekonomikou v roce 2022 tvoří Evropská unie 16,48 % celosvětového HDP. Největší podíl mají Spojené státy americké 25,21 % a Čína 17,78 %. Na čtvrtém místě za Evropskou unií je Japonsko s podílem 4,19 %. (21)

### 5.3. Ekonomická úroveň

Nejvyšší HDP na obyvatele v paritě kupní síly má Česká republika, na druhém místě je Polsko, na třetím Maďarsko a poslední ze zemí Visegrádu je Slovensko. Nejvyšší ekonomickou úroveň ze zemí Evropské unie má Lucembursko, za kterým následuje Irsko, Dánsko, Nizozemsko a Rakousko. Nejnižší ekonomickou úroveň má Bulharsko. Slovensko je zemí Evropské unie s druhou nejnižší ekonomickou úrovní.

Graf 5 HDP na obyvatele 2022 (v PPS, EU27=100)



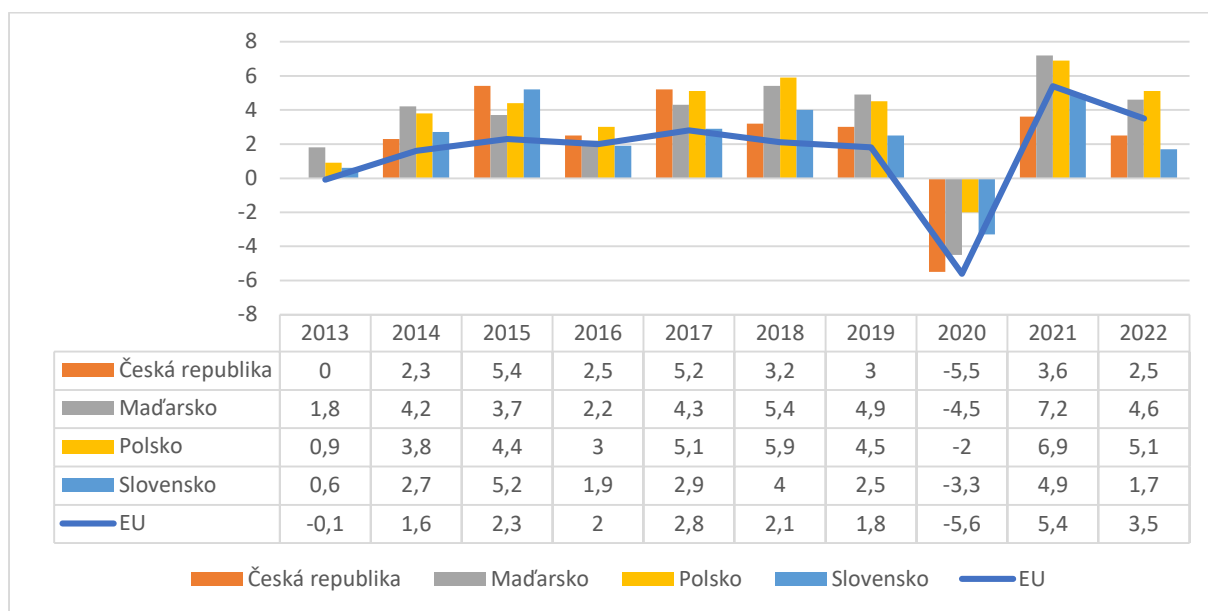
Zdroj 5 Eurostat (22)

### 5.4. Vývoj – dynamika růstu

Tempo růstu reálného HDP za posledních 10 let napovídá průběhu událostí, které zasáhly světovou ekonomiku. Hlavním příkladem je pandemie Covid-19 v roce 2020, kde ve všech zemích Visegrádu došlo ke snížení tempa růstu ekonomiky, u některých zemí byl pokles i přes 5 %. Největší pokles v rámci V4 měla v roce 2020 Česká republika. Naopak nejlépe se s touto situací a jejím vývojem vypořádalo Polsko, které mělo v roce 2020 nejmenší pokles 2 % a největší nárůst v následujícím roce 2021. Po částečném vzpamatování se z pandemie přišla v roce 2022 válka na Ukrajině, která další možný nárůst tempa HDP opět snížila. Nejnižší tempo růstu HDP měli v roce 2022 Slovensko a Česká republika.



Graf 6 Tempo růstu reálného HDP Evropské unie a zemí Visegrádu 2013-2022 (v %)

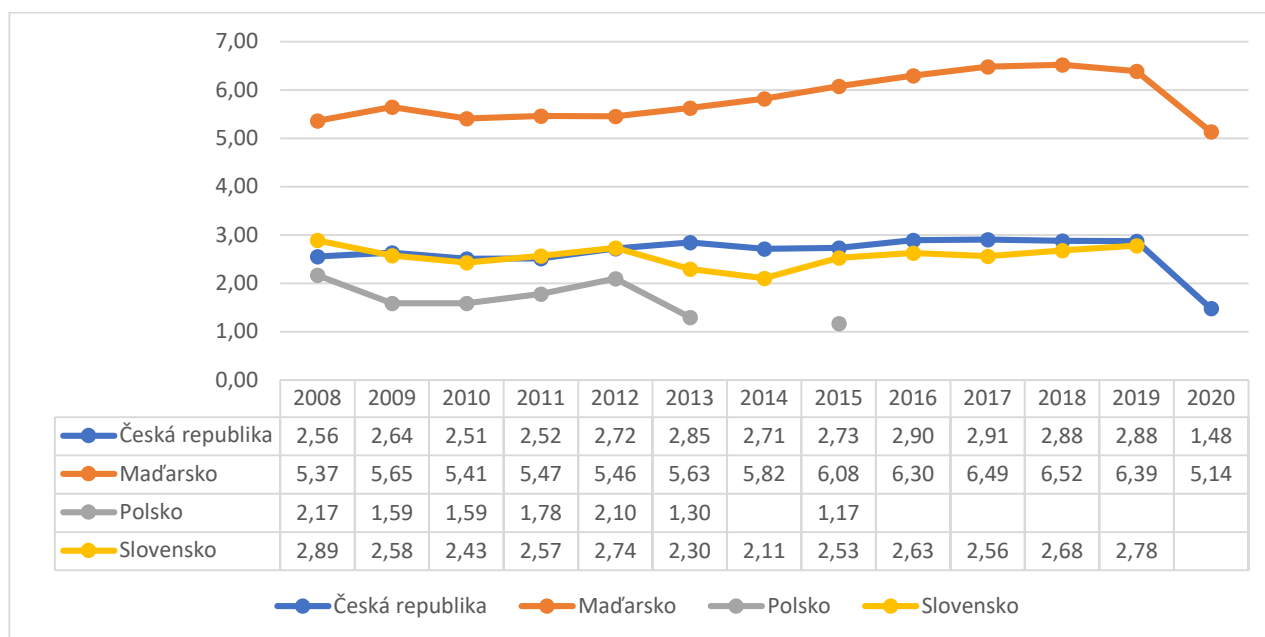


Zdroj 6 Eurostat (23)

### 5.5. Podíl cestovního ruchu na HDP

Největší podíl cestovního ruchu na HDP má Maďarsko, od roku 2012 do roku 2018 v Maďarsku podíl cestovního ruchu na HDP průběžně rostl a zastavil se v roce 2018 na hodnotě 6,52 %. Česká republika a Slovensko se v podílu cestovního ruchu na HDP drželi ve stejném období 2012-2018 pod hranicí 3 % a jejich vývoj byl takřka stagnující. Nejnižší podíl cestovního ruchu na HDP má ze zemí Visegrádu Polsko. Na přelomu roku 2019/2020 se vlivem omezení a opatření v důsledku pandemie, která významně dopadla na pohyb lidí a tím na celý cestovní ruch, snížil podíl cestovního ruchu ve všech zemích Visegrádu. V České republice se podíl cestovního ruchu v roce 2021 snížil téměř na polovinu oproti předchozímu roku.

Graf 7 Podíl cestovního ruchu na celkovém HDP (v %)



Zdroj 7 UNWTO, OECD (24) (25)

## 5.6. Společná prezentace států Visegrádské čtyřky v oblasti cestovního ruchu

Národní turistické organizace zemí Visegrádu CzechTourism, Hungarian Tourism Agency, Polish Tourist Organisation a Slovakia Travel představují jednotnou propagaci turistických destinací v rámci programu Discover Central Europe. Tyto země spolupracují v rámci cestovního ruchu již od roku 2003. Jejich cílem je podpořit příjezdový cestovní ruch ze vzdálenějších destinací do střední Evropy. Vzdálenějšími cílovými destinacemi, na které v současné době země Visegrádu míří své kampaně jsou USA, Izrael, Kanada, Latinská Amerika, a jihovýchodní Asie. Po covidovém období se rovněž zaměřují na společnou propagaci v bližších Evropských zemích, na které nebyly vázány omezení během pandemie například u letecké dopravy a které by v případě další vlny pandemie nebo podobné události, podporovali cestovní ruch v zemích Visegrádu.

Turistické organizace propagují cestovní ruch států Visegrádské skupiny jakožto bezpečné a atraktivní země s bohatou společnou historií a kulturou. Pořádají pravidelné webináře a e-learningové programy, účastní se veletrhů a každoročních roadshow. Tyto roadshow jsou uskutečňovány na místech cílových vzdálenějších trhů, kde země Visegrádu prezentují nejen atraktivitu středoevropských zemí, ale i značky tuzemských firem známých v tamních zemích, kterými přibližují průmyslovou stránku zemí Visegrádu. (26)

## 6. Vývoj cestovního ruchu v zemích Visegrádu a základní problémy jeho dalšího rozvoje

### 6.1. Vývoj cestovního ruchu

#### 6.1.1. Počet přenocujících zahraničních i domácích turistů v ubytovacích zařízeních

Tabulka 1 ukazuje celkový počet přenocujících zahraničních i domácích turistů v ubytovacích zařízeních v jednotlivých zemích Visegrádu, který má stále rostoucí trend s výjimkou roku 2020. V roce 2020 došlo k poklesu přenocujících turistů ve všech zemích Visegrádu na méně než polovinu počtu přenocujících turistů oproti roku 2019. Ani v roce 2022 se celkový počet turistů v zemích Visegrádu nevrátil na jejich původní hodnotu před pandemií Covid-19.

*Tabulka 1 Počet přenocujících zahraničních i domácích turistů v ubytovacích zařízeních zemí Visegrádu v letech 2013-2022 (v mil.)*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Česká republika	15,41	15,59	17,20	18,39	20,00	21,25	22,00	10,84	11,38	19,42
Maďarsko	9,32	10,13	10,91	11,65	12,46	13,12	13,45	5,63	6,57	11,29
Polsko	23,40	25,08	26,94	30,11	31,99	33,90	35,67	17,88	22,20	34,25
Slovensko	4,00	3,69	4,27	4,94	5,29	5,49	6,27	3,10	2,64	4,70

*Zdroj 8 Eurostat (27)*

Tabulka 2 ukazuje srovnání celkového počtu turistů Evropské unie a Visegrádské skupiny. Země Visegrádské čtyřky tvořily v roce 2022 počtem přenocujících turistů v ubytovacích zařízeních 7,51 % z celkového počtu turistů Evropské unie. Tento podíl měly země Visegrádu největší v roce 2020, kdy počet přenocujících turistů zemí Visegrádu tvořil 7,99 % z celkového počtu přenocujících turistů Evropské unie.

*Tabulka 2 Počet přenocujících zahraničních i domácích turistů v ubytovacích zařízeních Visegrádské skupiny a Evropské unie v letech 2013-2022 (v mil.)*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EU 27	770,97	798,46	842,09	876,85	928,55	969,02	999,79	468,51	593,65	927,21
V4	52,13	54,49	59,32	65,09	69,74	73,75	77,39	37,44	42,79	69,66

*Zdroj 9 Eurostat (27)*

#### 6.1.2. Počet zahraničních turistů v ubytovacích zařízeních

Vývoj počtu zahraničních turistů v zemích Visegrádu byl od roku 2013 do roku 2019 průměrně narůstající o 6 % ročně, na Slovensku v průměru o 7 % ročně. Z důvodu pandemie se počet zahraničních turistů v roce 2020 nejvíce snížil v Maďarsku a to o 78 %. Nejmenší

pokles počtu zahraničních turistů v roce 2020 mělo vzhledem k již tak nižšímu počtu zahraničních turistů Slovensko a to o 66 %. Zatímco v roce 2021 počet zahraničních turistů v Maďarsku a v Polsku meziročně narostl, v České republice i na Slovensku opět klesl. V roce 2022 již vlivem zrušení několika opatření omezujících volný pohyb osob počet zahraničních turistů narostl na více jak dvojnásobek. V roce 2022 měla nejvyšší meziroční nárůst zahraničních turistů Česká republika, která má ze zemí Visegrádu i nejvyšší počet zahraničních turistů.

*Tabulka 3 Počet přenocujících zahraničních turistů v ubytovacích zařízeních zemí Visegrádu v letech 2013-2022 (v mil.)*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Česká republika	7,85	8,10	8,71	9,32	10,16	10,61	10,89	2,78	2,57	7,34
Maďarsko	4,39	4,62	4,93	5,30	5,65	5,95	6,17	1,37	1,87	4,48
Polsko	5,24	5,47	5,69	6,38	6,80	7,08	7,47	2,26	2,51	5,85
Slovensko	1,65	1,46	1,70	2,00	2,13	2,21	2,41	0,82	0,56	1,56

*Zdroj 10 Eurostat (27)*

Počet zahraničních turistů zemí Visegrádské skupiny činil v roce 2020 podíl 6,34 % z celkového počtu zahraničních turistů Evropské unie. Tento podíl se v roce 2021 snížil na pouhých 4,81 %. V roce 2022 počet zahraničních turistů zemí Visegrádu narostl o 2,56 % oproti předchozímu roku 2021, zatímco počet zahraničních turistů v Evropské unii narostl o 2,19 %. Celkový podíl zahraničních turistů zemí Visegrádské čtyřky tak v roce 2022 činí 5,63 % z celkového počtu zahraničních turistů Evropské unie.

*Tabulka 4 Počet přenocujících zahraničních turistů v ubytovacích zařízeních Visegrádské skupiny a Evropské unie v letech 2013-2022 (v mil.)*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EU 27	298,50	312,13	331,05	346,49	374,97	396,15	406,91	114,09	156,10	341,82
V4	19,14	19,64	21,03	23,00	24,74	25,85	26,94	7,24	7,51	19,23

*Zdroj 11 Eurostat (27)*

### **6.1.3. Počet domácích turistů v ubytovacích zařízeních**

Počet domácích turistů v roce 2020 nezaznamenal v zemích Visegrádské skupiny takový pokles jako u turistů zahraničních. Tento vývoj byl zapříčiněn mnohými opatřeními týkajícími se volného pohybu zejména za hranice států v době pandemie, kdy se velká část výjezdového cestovního ruchu přesunula do cestovního ruchu domácího.

*Tabulka 5 Počet přenocujících domácích turistů v ubytovacích zařízeních zemí Visegrádu v letech 2013-2022 (v mil.)*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Česká republika	7,56	7,49	8,49	9,07	9,84	10,64	11,11	8,05	8,81	12,08
Maďarsko	4,93	5,52	5,98	6,35	6,81	7,17	7,29	4,26	4,70	6,81
Polsko	18,16	19,61	21,25	23,73	25,19	26,81	28,20	15,62	19,69	28,40
Slovensko	2,35	2,23	2,57	2,95	3,16	3,27	3,86	2,27	2,08	3,15

*Zdroj 12 Eurostat (27)*

Zatímco nárůst počtu domácích turistů v Evropské unii byl od roku 2013 do roku 2019 v průměru o 4 % ročně, v zemích Visegrádu byl průměrný nárůst o 7 % ročně. Kvůli pandemii počet domácích turistů v ubytovacích zařízeních klesl v roce 2020, jak v zemích Evropské unie, tak v zemích Visegrádu o 60 % oproti předchozímu roku 2019. Počet domácích turistů v zemích Visegrádu tvořil v roce 2022 podíl 8,62 % z celkového počtu domácích turistů v Evropské unii.

*Tabulka 6 Počet přenocujících domácích turistů v ubytovacích zařízeních Visegrádské skupiny a Evropské unie v letech 2013-2022 (v mil.)*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EU 27	472,47	486,32	511,04	530,36	553,59	572,87	592,89	354,42	437,55	585,39
V4	32,99	34,85	38,30	42,09	44,99	47,89	50,45	30,20	35,28	50,43

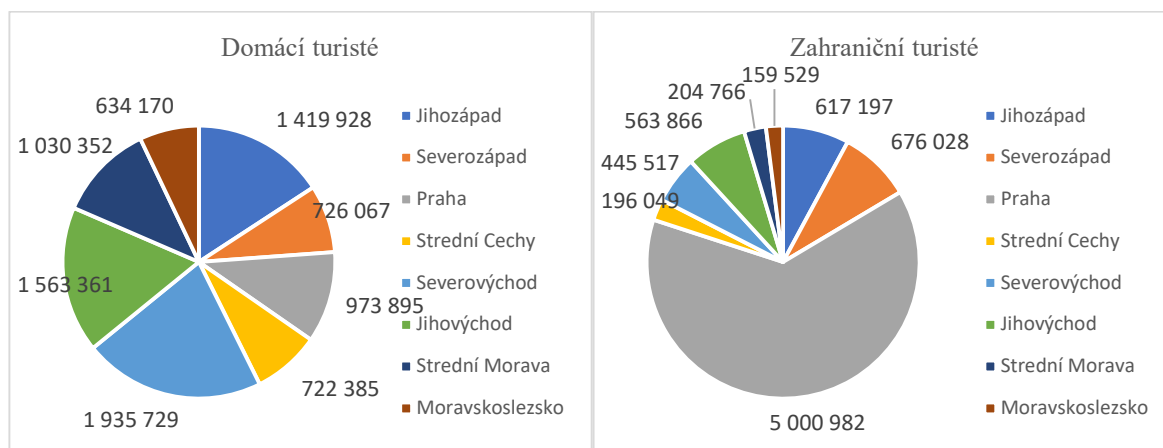
*Zdroj 13 Eurostat (27)*

#### **6.1.4. Počet domácích a zahraničních turistů dle regionů**

Následující Graf 8, Graf 9, Graf 10, Graf 11 ukazují, jak jsou regiony států Visegrádské skupiny navštěvovány domácími (grafy na levé straně) a zahraničními turisty (grafy na pravé straně).

V České republice je mezi domácími turisty oblíbená destinace severovýchodních Čech, který zahrnuje Liberecký, Královohradecký a Pardubický kraj a jihovýchodních Čech, který se skládá z kraje Vysočina a Jihomoravského kraje. Mezi zahraničními turisty je zcela nejoblíbenější destinací Hlavní město Praha.

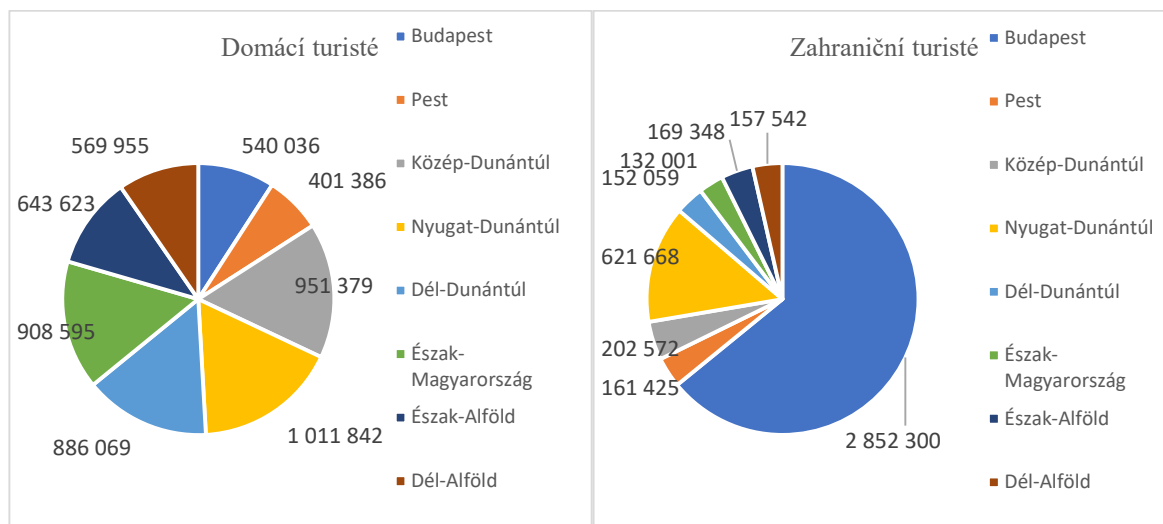
Graf 8 Počet domácích a zahraničních turistů v České republice podle regionu, průměr 2012-2021



Zdroj 14 Eurostat (28)

V Maďarsku je mezi domácími turisty i přes podobné rozložení nejnavštěvovanější destinací Nyugat-Dunántúl neboli západní Maďarsko, které je tvořeno kraji Győr, Vas a Zala. Zahraniční turisté naopak zcela jednoznačně navštěvují okolí hlavního města Budapešť.

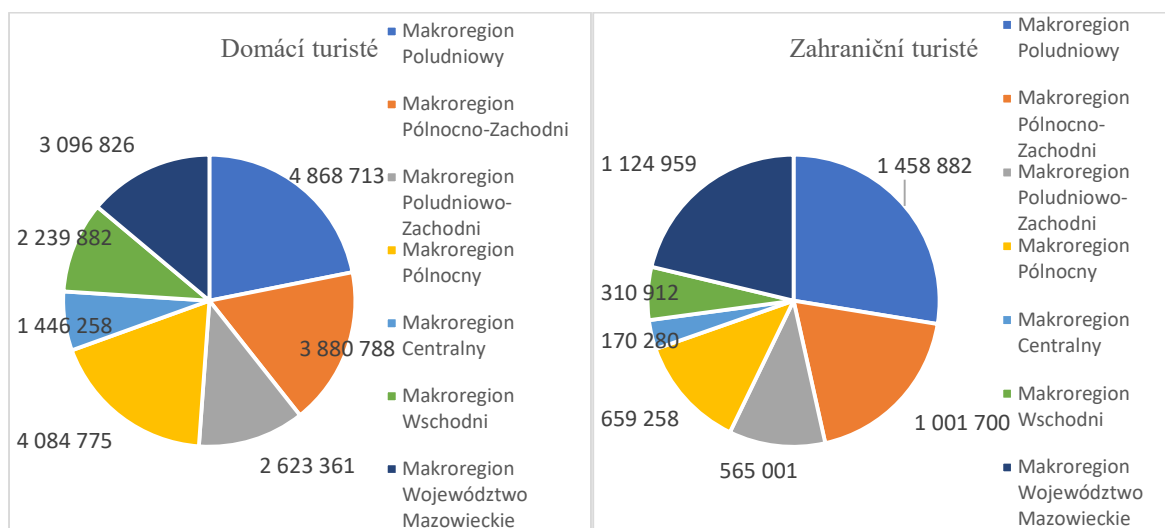
Graf 9 Počet domácích a zahraničních turistů v Maďarsku podle regionu, průměr 2012-2021



Zdroj 15 Eurostat (28)

Polsko má ze všech států nejvíce podobné rozložení návštěvnosti domácími a zahraničními turisty. Nejnavštěvovanější destinací v obou případech je Makroregion Poludniowy, který je tvořen kraji Warszawski Stoletny a Mazowiecki regionalny, který se rozkládá okolo hlavního města Varšavy.

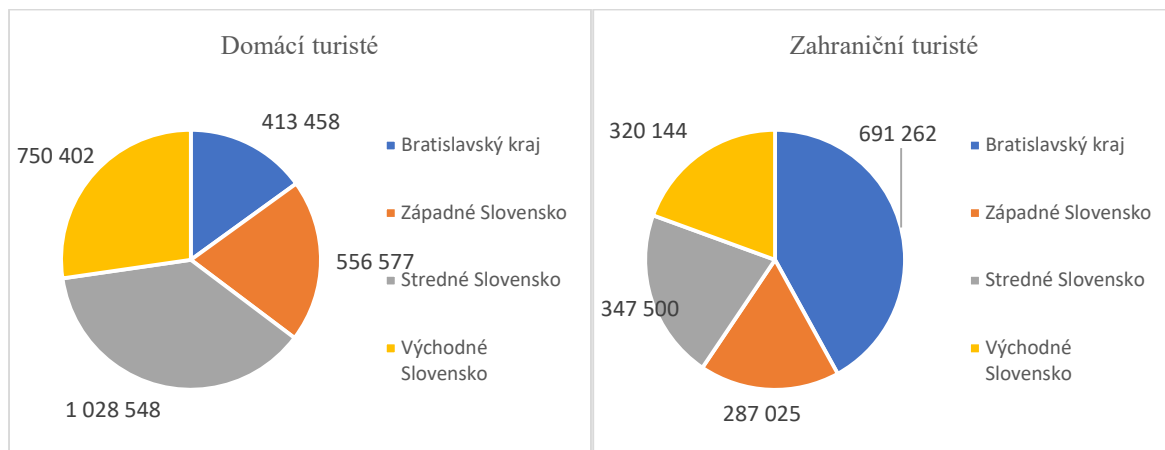
Graf 10 Počet domácích a zahraničních turistů v Polsku podle regionu, průměr 2012-2021



Zdroj 16 Eurostat (28)

Na Slovensku nejvíce domácích turistů navštěvuje oblast Středního Slovenska, Žilinský a Banskobystrický kraj, zatímco zahraniční turisté nejvíce navštěvují kraj Bratislavský na západě Slovenska.

Graf 11 Počet domácích a zahraničních turistů na Slovensku podle regionu, průměr 2012-2021



Zdroj 17 Eurostat (28)

### 6.1.5. Počet zahraničních turistů dle země trvalého pobytu

Tabulka 7 níže uvádí u každé země Visegrádské skupiny počet zahraničních turistů dle země jejich trvalého pobytu v roce 2018. Z důvodu zrušení přímých letů mezi Prahou a Čínou nebo kvůli ruské agresi vůči Ukrajině již jsou tyto trhy pro země Visegrádu neaktuální. Příležitostí jsou však státy jako Jižní Korea, v roce 2023 došlo znovu k obnovení přímého leteckého spojení mezi Prahou a Soulem, Tchaj-wan, díky vzniku přímého letu mezi Prahou a Tchaj-pejem, ale i Spojené státy americké. Ve všech případech se jedná

o vzdálené země s bonitnějšími turisty, kteří se významně podílejí na rozvoji cestovního ruchu v zemích Visegrádské skupiny.

*Tabulka 7 Počet zahraničních turistů v ubytovacích zařízeních zemí Visegrádu dle země trvalého pobytu 2018 (v tis.)*

Česká republika		Maďarsko		Polsko		Slovensko	
Slovensko	731,0	Velká Británie	402,1	Velká Británie	555,1	Česká republika	701,6
Polsko	620,5	Spojené státy americké	367,9	Ukrajina	497,8	Polsko	225,9
Čína	617,9	Rakousko	329,7	Spojené státy americké	341,0	Maďarsko	111,8
Spojené státy americké	554,4	Česká republika	312,3	Rusko	274,7	Rakousko	99,6
Rusko	544,2	Rumunsko	304,3	Itálie	271,1	Velká Británie	83,7
Velká Británie	494,9	Polsko	290,6	Izrael	260,6	Čína	67,0
Korea	415,2	Čína	261,3	Francie	233,8	Ukrajina	66,8
Itálie	408,4	Itálie	251,1	Španělsko	212,9	Itálie	61,5
Rakousko	299,1	Slovensko	212,3	Švédsko	200,5	Spojené státy americké	53,2
Francie	286,3	Španělsko	187,3	Norsko	183,5	Francie	41,9
Španělsko	266,5	Rusko	178,5	Litva	167,5	Rusko	41,6
Nizozemsko	256,6	Jižní Korea	176,4	Bělorusko	160,6	Izrael	36,6
Ukrajina	211,2	Ukrajina	173,6	Nizozemsko	158,2	Rumunsko	33,8
Tchaj-wan	182,0	Francie	171,6	Česká republika	146,2	Španělsko	30,6
Maďarsko	174,5	Izrael	131,4	Čína	136,1	Nizozemsko	26,5

*Zdroj 18 UNWTO (29)*

#### **6.1.6. Počet nocí a průměrná délka strávená v ubytovacích zařízeních**

Ze zemí Visegrádu je Česká republika zemí s nejvyšším počtem nocí strávených v ubytovacích zařízeních zahraničními turisty. Stejně jako ovlivnila pandemie Covid-19 počet zahraničních turistů, kteří přicestovali do zemí Visegrádské čtyřky, tak rovněž snížila počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních. Počet turistů ve všech zemích Visegrádu klesl o 1 až 5 % více než byl pokles strávených nocí.



Tabulka 8 Počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních zahraničními turisty v zemích Visegrádu a Evropské unii 2013-2022 (v mil.)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EU 27	1 073,64	1 107,27	1 153,43	1 212,45	1 292,04	1 343,86	1 359,97	412,50	587,56	1 209,26
Česká republika	22,14	22,11	23,29	24,27	26,26	26,76	27,18	7,39	6,55	18,14
Maďarsko	11,98	12,35	12,96	13,80	14,94	15,34	15,75	3,77	5,07	12,36
Polsko	12,47	12,99	13,76	15,58	16,71	17,74	18,68	6,62	7,17	14,76
Slovensko	4,28	3,85	4,38	5,04	5,32	5,56	6,05	2,24	1,42	3,65

Zdroj 19 Eurostat (30)

V počtu nocí strávených v ubytovacích zařízeních domácími turisty zemí Visegrádu mělo největší pokles v roce 2020 Polsko a to o 40 %, zatímco v České republice ve stejném roce klesl počet nocí strávených domácími turisty pouze o 20 %. Zatímco počet nocí, které celkem v roce 2022 strávili v zemích Visegrádu zahraniční turisté tvořilo 4,05 % z celkového počtu Evropské unie, počet nocí strávených domácími turisty tvořilo 8,66 % z počtu nocí strávených v ubytovacích zařízeních domácími turisty států Evropské unie.

Tabulka 9 Počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních domácími turisty v zemích Visegrádu a Evropské unii 2013-2022 (v mil.)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EU 27	1 256,93	1 278,41	1 332,60	1 373,26	1 426,56	1 466,98	1 514,84	1 009,42	1 243,94	1 541,28
Česká republika	21,16	20,84	23,81	25,43	26,96	28,75	29,84	23,99	25,38	32,46
Maďarsko	12,44	13,70	14,58	15,49	16,67	17,49	17,45	10,83	12,30	17,08
Polsko	50,49	53,59	57,48	63,81	67,18	71,12	74,66	44,75	55,67	75,19
Slovensko	7,07	6,93	7,79	8,86	9,35	9,63	11,18	7,19	6,49	8,70

Zdroj 20 Eurostat (30)

Zatímco počet turistů i počet nocí v ubytovacích zařízeních má rostoucí trend, průměrný počet nocí na jednoho zahraničního turistu se snižuje. Většina zahraničních turistů, tak volí spíše krátkodobější pobyty při návštěvě zemí Visegrádské skupiny. Jedinou výjimku tvořilo období pandemie v roce 2020 a 2021, kdy byl průměrný počet nocí v ubytovacích zařízeních na jednoho zahraničního turistu vyšší, než tomu bylo před rokem 2020. Mohlo to být způsobené sníženým pohybem osob, kteří tudíž déle setrvali na jednom místě. V Maďarsku se tento trend prodloužil i do roku 2022.

*Tabulka 10 Průměrný počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních zahraničními turisty v zemích Visegrádu 2013-2022*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Česká republika	2,82	2,73	2,67	2,60	2,58	2,52	2,50	2,65	2,55	2,47
Maďarsko	2,73	2,67	2,63	2,60	2,64	2,58	2,55	2,76	2,71	2,76
Polsko	2,38	2,38	2,42	2,44	2,46	2,51	2,50	2,93	2,85	2,52
Slovensko	2,59	2,64	2,58	2,52	2,50	2,51	2,51	2,72	2,53	2,35

*Zdroj 21 Vlastní výpočet dle dat Eurostatu (28) (30)*

Země Visegrádské skupiny však v průměrném počtu nocí strávených v ubytovacích zařízeních zahraničním turistou zaostávají za průměrným počtem nocí v Evropské unii, a to výrazně v roce 2022 v průměru o jednu noc.

*Tabulka 11 Průměrný počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních zahraničními turisty v zemích Visegrádské skupiny a Evropské unie 2013-2022*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EU 27	3,60	3,55	3,48	3,50	3,45	3,39	3,34	3,62	3,76	3,54
V4	2,66	2,61	2,59	2,55	2,56	2,53	2,51	2,77	2,69	2,54

*Zdroj 22 Vlastní výpočet dle dat Eurostatu (28) (30)*

Česká republika, Polsko a Slovensko mají převážně v posledních deseti letech vyšší průměrný počet nocí v ubytovacích zařízeních strávených domácími turisty než těmi zahraničními. Výjimkou je Maďarsko, které naopak má počet nocí strávených domácím turistou v ubytovacích zařízeních nižší než průměrný počet nocí na jednoho zahraničního turistu.

*Tabulka 12 Průměrný počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních domácími turisty v zemích Visegrádu 2013-2022*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Česká republika	2,80	2,78	2,80	2,80	2,74	2,70	2,69	2,98	2,88	2,69
Maďarsko	2,52	2,48	2,44	2,44	2,45	2,44	2,39	2,54	2,62	2,51
Polsko	2,78	2,73	2,70	2,69	2,67	2,65	2,65	2,87	2,83	2,65
Slovensko	3,01	3,11	3,03	3,00	2,96	2,94	2,90	3,17	3,13	2,77

*Zdroj 23 Vlastní výpočet dle dat Eurostatu (28) (30)*

V letech 2013-2020 měly země Visegrádu vyšší průměrnou délku nocí strávenou v ubytovacích zařízeních domácími turisty, než byla průměrná délka v zemích Evropské unie. V roce 2021 a 2022 jsou již země Visegrádu na průměrné hodnotě, kterou má Evropská unie.

*Tabulka 13 Průměrný počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních domácími turisty v zemích Visegrádské skupiny a Evropské unie 2013-2022*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EU 27	2,66	2,63	2,61	2,59	2,58	2,56	2,56	2,85	2,84	2,63
V4	2,76	2,73	2,71	2,70	2,67	2,65	2,64	2,87	2,83	2,65

*Zdroj 24 Vlastní výpočet dle dat Eurostatu (28) (30)*

### **6.1.7. Příjmy z mezinárodního cestovního ruchu**

Celosvětové příjmy z mezinárodního cestovního ruchu měly převážně rostoucí trend. Pokles celosvětových mezinárodních příjmů můžeme vidět v roce 2015. V tomto roce se ve Francii a Tunisku odehrály teroristické útoky islámského státu, v případě Tuniska proti zahraničním turistům. Tyto útoky se odehrály také v Belgii, Dánsku, Německu i Velké Británii a tím snížily pocit bezpečnosti v Evropských státech, kde příjmy z mezinárodního cestovního ruchu klesly ještě o 6 % více než byl pokles celosvětových mezinárodních příjmů z cestovního ruchu. Další výrazný rozdíl nastal v roce 2020, kdy se vlivem pandemie Covid-19 snížily celosvětové příjmy z mezinárodního cestovního ruchu o 63 % oproti roku 2019. Evropské příjmy z mezinárodního cestovního ruchu klesly v roce 2020 o 56 % oproti roku 2019.

Příjmy z mezinárodního cestovního ruchu v České republice se ve sledovaných letech potýkají s neurčitým vývojem, kdy 3 roky klesají a následující 3 roky rostou. V roce 2022 měla Česká republika ze zemí Visegrádu nejvyšší meziroční nárůst 65 % oproti roku 2021. Příjmy Maďarska mají převážně mírně rostoucí trend, jediný pokles byl zaznamenán právě v roce 2015 a 2020. Vývoj příjmů z mezinárodního cestovního ruchu v Polsku má podobný scénář vývoje jako Maďarsko a má v roce 2020 nejnižší meziroční pokles o 41 %. Jako jediný stát Visegrádu se již dostalo Polsko nad hodnotu příjmů před pandemií v roce 2019. Nejnižší příjmy z mezinárodního cestovního ruchu má Slovensko, a i přes převažující růst má v průměru za celé sledované období 2012-2022 pokles o 1 %.

Tabulka 14 Příjmy z mezinárodního cestovního ruchu (v mld. USD)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Svět	1 142,3	1 236,0	1 294,0	1 200,7	1 230,0	1 324,2	1 438,2	1 466,5	549,8	626,8	1 011,5
Evropa	485,6	524,0	545,7	476,9	478,3	527,8	576,9	584,3	249,3	327,4	548,6
Česká republika	7,5	7,0	6,8	6,1	6,3	6,9	7,4	7,3	3,6	3,1	5,1
Maďarsko	5,1	5,4	5,9	5,3	5,7	6,2	6,9	7,3	3,2	4,2	5,6
Polsko	10,8	11,2	11,6	10,3	10,8	12,8	14,0	14,0	8,2	9,1	14,4
Slovensko	2,3	2,7	2,6	2,4	2,7	2,9	3,2	3,2	1,3	1,1	1,4

Zdroj 25 UNWTO (31)

Vývoj příjmu na zahraničního turistu v rámci příjezdového cestovního ruchu měl až na malé výkyvy téměř neměnný trend, nárůst můžeme zaznamenat u většiny zemí Visegrádu v roce 2020 a 2021. Zejména v České republice a v Polsku by bylo vhodné zvýšit příjem na zahraničního turistu alespoň na průměrnou hodnotu příjmu na zahraničního turistu Evropské unie. Na to by dosáhli v případě více bonitnějších turistů ze vzdálenějších zemí, kteří zde utrácí více peněz. Současný trend cestovního ruchu nespočívá pouze v lokalizačních faktorech, ale zájem zahraničních turistů je velmi ovlivněn realizačními faktory. Tito turisté jsou zároveň náročnějšími a je třeba jim nabídnout zážitek, který nezažijí v jiné zemi a díky kterému doporučí region dalším zájemcům a tím zvýší povědomí o zemích Visegrádské skupiny.

Tabulka 15 Příjem na zahraničního turistu v rámci příjezdového cestovního ruchu (v USD)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Svět	1 078	1 113	1 121	995	985	989	1 017	1 001	1 351	1 375	1 051
Evropa	892	920	940	779	769	779	805	785	1 040	1 074	923
Česká republika	737	684	641	521	493	507	521	498	916	818	-
Maďarsko	489	505	483	372	371	391	394	431	432	525	445
Polsko	728	706	726	615	621	699	713	662	979	935	900
Slovensko	369	618	650	499	479	527	587	569	-	-	-

Zdroj 26 UNWTO (31)

### 6.1.8. Zaměstnanost v cestovním ruchu

V roce 2019 bylo v České republice zaměstnáno 239 506 osob v cestovním ruchu. Tato zaměstnanost tvořila 4,4 % z celkové zaměstnanosti státu. V Maďarsku bylo v cestovním ruchu ve stejném období zaměstnáno 421 tisíc osob, a podíl na celkové zaměstnanosti byl 9,5 %, což je největší podíl ze států Visegrádské skupiny. Slovensko mělo

v cestovním ruchu zaměstnáno 184 498 osob a podíl cestovního ruchu na celkové zaměstnanosti činil 7,6 %. (32) V Polsku byl počet zaměstnaných osob v cestovním ruchu 307,3 tisíc a zaměstnanost v cestovním ruchu se podílela pouze 1,9 % na celkové zaměstnanosti v Polsku. (33)

### 6.1.9. Módnost destinace

Tabulka 16 ukazuje nejnavštěvovanější státy Evropy zahraničními turisty v roce 2022. Rok 2022 byl stejně jako předchozí roky ovlivněný pandemií Covid-19, která však mohla být příčinou pro změny návštěvnosti destinací Evropských států zahraničními turisty.

*Tabulka 16<sup>1</sup> Nejnavštěvovanější státy Evropy zahraničními turisty 2022*

Pořadí	Stát	Počet turistů
1.	Španělsko	62 501 719
2.	Itálie	55 086 852
3.	Turecko	46 580 333
4.	Francie	46 221 455
5.	Německo	28 382 919
6.	Řecko	23 101 468
7.	Rakousko	22 874 333
8.	Nizozemsko	16 063 409
9.	Portugalsko	15 328 024
10.	Chorvatsko	15 322 224
<b>13.</b>	<b>Česká republika</b>	<b>7 343 400</b>
<b>15.</b>	<b>Polsko</b>	<b>5 846 611</b>
<b>17.</b>	<b>Maďarsko</b>	<b>4 481 310</b>
<b>27.</b>	<b>Slovensko</b>	<b>1 555 824</b>

*Zdroj 27 Eurostat (27)*

Podrobněji pak rozebírá počet turistů Tabulka 17, kde jsou nejnavštěvovanější místa rozdělena dle regionu NUTS2. Nejvíce zahraničních turistů má ze zemí Visegrádu hlavní město České republiky Praha a je 23. nejnavštěvovanějším regionem mezi státy Evropy v roce 2022.

<sup>1</sup> Turecko je z geografického hlediska euroasijskou zemí, v rámci statistických ročenek UNWTO je však sledováno jako evropský stát.

Tabulka 17<sup>2</sup> Nejnavštěvovanější Evropské destinace zahraničními turisty 2022 dle regionu NUTS2

Pořadí	Stát	Region	Počet turistů
1.	Turecko	Antalya, Isparta, Burdur	22 216 598
2.	Francie	Ile de France	15 876 526
3.	Chorvatsko	Jadran	13 856 550
4.	Španělsko	Katalánsko	13 360 809
5.	Itálie	Benátsko	11 015 264
6.	Španělsko	Baleárské ostrovy	10 733 354
7.	Španělsko	Kanárské ostrovy	10 157 040
8.	Španělsko	Andalusie	9 177 664
9.	Rakousko	Tyrolsko	8 077 165
10.	Itálie	Lombardie	7 948 868
<b>23.</b>	<b>Česká republika</b>	<b>Praha</b>	<b>4 491 611</b>
<b>35.</b>	<b>Maďarsko</b>	<b>Budapešť</b>	<b>2 555 063</b>
<b>72.</b>	<b>Polsko</b>	<b>Varšava</b>	<b>1 375 252</b>
<b>124.</b>	<b>Slovensko</b>	<b>Bratislava</b>	<b>645 121</b>

Zdroj 28 Eurostat (27)

<sup>2</sup> Turecko je z geografického hlediska euroasijskou zemí, v rámci statistických ročenek UNWTO je však sledováno jako evropský stát.

## 6.2. Realizační podmínky

### 6.2.1. Ubytování

Počet ubytovacích zařízení v Polsku a Maďarsku měl od roku 2013 rostoucí trend, zatímco vývoj v České republice a na Slovensku nebyl zcela jednoznačný. Vliv opatření způsobené celosvětovou pandemií negativně ovlivnil počet ubytovacích zařízení v Maďarsku a v Polsku. V Maďarsku se počet zařízení snížil v roce 2021 oproti roku 2019 o 14,7 % a v Polsku o 13,7 %. Na Slovensku vzrostl počet ubytovacích zařízení o 1,2 % a ve stejném období v České republice stoupl o 16,2 %. Počet ubytovacích zařízení zemí Visegrádu v roce 2021 tvořilo pouze 4,7 % z celkového součtu Evropské unie. Nejvyšší meziroční nárůst počtu zařízení zemí Visegrádu byl mezi roky 2017 a 2018 a to 4,7 %.

*Tabulka 18 Vývoj počtu ubytovacích zařízení v zemích Visegrádu a Evropské unii 2013-2022*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EU 27	475 200	483 230	501 355	524 752	571 674	599 507	617 953	594 462	597 171	621 157
V4	26 548	25 761	26 451	26 868	26 917	28 176	28 498	-	28 093	-
Česká republika	9 970	9 013	9 163	9 168	9 007	9 426	9 383	-	10 898	10 652
Maďarsko	4 000	4 176	4 356	4 436	4 457	4 587	4 444	-	3 793	4 023
Polsko	9 775	9 885	10 024	10 509	10 681	11 076	11 251	-	9 942	-
Slovensko	2 803	2 687	2 908	2 755	2 772	3 087	3 420	3 331	3 460	-

*Zdroj 29 Eurostat (34)*

Tabulka 19 uvádí počet hromadných ubytovacích zařízení v zemích Visegrádu dle jejich kvality v roce 2022. Nejvíce ubytovacích zařízení nalezneme v České republice, kde je vysoký podíl 42,8 % penzionů a 27,9 % hotelů, nejvíce jsou zastoupeny hotely tříhvězdičkové. Česká republika má rovněž nejvíce kempových míst a turistických ubytoven. Za Českou republikou následuje Polsko s 9 766 hromadnými ubytovacími zařízeními, kde 40,7 % tvoří hotely. Podobný počet ubytovacích zařízení má Slovensko s Maďarskem. Na Slovensku tvoří hotely pouze 20,5 % všech ubytovacích zařízení a převládají spíše jeden až tříhvězdičkové hotely, 29 % tvoří penziony. Maďarsko má nejvyšší podíl ubytovacích zařízení 30,8 % penzionů, počet hotelů zaujímá 24,4 %.

Tabulka 19 Počet hromadných ubytovacích zařízení v zemích Visegrádu dle kategorizace - 2022

	Česká republika	Slovensko	Polsko	Maďarsko
Hromadná ubytovací zařízení celkem	10 652	3 629	9 766	4 023
Hotel *****	71	225	3 974	981
Hotel, motel, hotel ****	837			
Hotel, motel, hotel ***	1 587	520		
Hotel, motel, hotel **	207			
Hotel, motel, hotel *	112			
Hotel garni ****, ***, **, *	162	-		
Penzion	4 555	1 052	-	1 238
Kemp	579	-	-	253
Chatová osada	305	442	-	211
Turistická ubytovna	733		-	350
Ostatní HUZ	1 504	1 390	5 792	990

Zdroj 30 ČSÚ, SŠÚ, GUS, KSH (35) (36) (37) (38)

Tabulka 20 ukazuje počet lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních. Zde vidíme, že nejvyšší počet lůžek v ubytovacích zařízeních a tím nejvyšší kapacitu těchto zařízení má Polsko.

Tabulka 20 Počet lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních v zemích Visegrádu dle kategorizace - 2022

	Česká republika	Slovensko	Polsko	Maďarsko
Hromadná ubytovací zařízení celkem	586 836	208 978	779 900	368 759
Hotel *****	16 502	32 952	23 400	149 483
Hotel, motel, hotel ****	99 630		94 600	
Hotel, motel, hotel ***	114 995	46 957	124 200	
Hotel, motel, hotel **	14 905		138 900	
Hotel, motel, hotel *	5 776			
Hotel garni ****, ***, **, *	8 193	-	-	
Penzion	127 487	33 974	-	35 261
Kemp	36 771	-	-	58 133
Chatová osada	26 313	24 919	-	15 402
Turistická ubytovna	37 340		-	41 365
Ostatní HUZ	98 924	70 176	398 800	69 115

Zdroj 31 ČSÚ, SŠÚ, GUS, KSH (35) (36) (37) (38)



### 6.2.2. Stravování

Výdaje na stravování jsou po ubytování další významnou finanční položkou, za kterou utrácí zahraniční turisté. Zeměmi s vysokým počtem stravovacích zařízení a pohostinství jsou Česká republika a Maďarsko. V České republice bylo k roku 2021 celkem 47 049 stravovacích zařízení a v Maďarsku ke stejnému období 46 947, zatímco v Polsku pouze 18 789. V Maďarsku jsou největší skupinou restaurace, bufety a fastfoody. Na Slovensku je počet stravovacích služeb sledován počtem míst k sezení ve stravovacích zařízeních, kterých bylo v roce 2021 celkem 89 220, z čehož velkou část tvořily restaurace a samoobslužné jídelny. (39) (40) (41) (42)

### 6.2.3. Doprava

Největší síť dálnic nalezneme v Maďarsku a v Polsku. Naopak nejmenší délku dálnic má Slovensko. V porovnání s rozlohou daného státu má nejrozsáhlejší síť dálnic Maďarsko, za kterým následuje Česká republika spolu se Slovenskem. Polsko tak má, vzhledem ke své rozloze, nejmenší hustotu dálnic. Polsko má rovněž rozvinout síť železnic a jejich celková délka je větší než součet všech železnic ostatních zemí Visegrádu dohromady. Rovněž má také největší délku splavných řek.

V roce 2024 by měl být prodloužen noční vlak z Bruselu až do Prahy, jehož mezizastávkami jsou Amsterdam a Berlín. Tento spoj znamená podporu dopravy Ústeckého kraje, přes který rovněž trasa povede. Tyto kroky k rozvoji dopravní infrastruktury i mezi ostatními Evropskými státy jsou dalším důležitým faktorem pro rozvoj cestovního ruchu.

*Tabulka 21 Dopravní infrastruktura v zemích Visegrádu – 2021 (v Km)*

	Délka dálnic	Délka železnic	Délka splavných řek
Česká republika	1 346	15 261	726
Maďarsko	1 859,50	11 586	1 575,10
Polsko	1 761	37 474	3 767,80
Slovensko	849	3 626	172,45

*Zdroj 32 Eurostat (43) (44) (45)*

Rok 2019 byl v součtu rekordním co do počtu odbavených cestujících na mezinárodních letištích zemí Visegrádské skupiny. V nadcházejícím roce 2020 na letiště a mezinárodní leteckou dopravu dopadly omezení a restriktce související s šířením nemoci Covid-19. Jak ukazuje Tabulka 22 zatím se ve většině uvedených letišť nevrátil počet

odbavených cestujících na hodnoty před pandemií v roce 2019. Letecká doprava je i tak rychle rostoucím a velmi využívaným druhem dopravy.

*Tabulka 22 Počet odbavených cestujících na vybraných mezinárodních letištích zemí Visegrádu v roce 2019-2022*

<b>Česká republika</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Letiště Brno	525 584	82 927	177 366	458 162
Letiště Karlovy Vary	62 003	17 201	549	5 248
Letiště Ostrava	307 209	33 624	127 373	274 898
Letiště Pardubice	98 836	33 391	80 048	81 745
Letiště Václava Havla Praha	17 773 456	3 654 229	4 369 824	10 712 597
<b>Maďarsko</b>				
Letiště Ference Listza Budapešť	16 099 519	3 839 945	4 590 249	12 145 274
Letiště Debrecín	248 238	75 164	122 742	601 231
<b>Polsko</b>				
Letiště Bydhošť	424 984	127 657	99 207	253 119
Letiště Frédéricica Chopina Varšava	18 867 506	5 471 894	7 440 056	14 375 671
Letiště Katowice	4 835 348	1 439 561	2 312 561	4 406 303
Letiště Krakov Balice	8 402 773	2 588 830	3 066 661	7 385 172
Letiště Lecha Walesy Gdaňsk	5 362 727	1 710 726	2 139 494	4 559 249
Letiště Lodž	242 134	75 524	69 979	180 937
Letiště Lublin	356 340	123 512	107 362	329 439
Letiště Poznaň Lawica	2 372 245	648 268	1 035 326	2 216 388
Letiště Řešov Jasionka	772 105	231 802	251 897	683 035
Letiště Štětín	573 760	183 926	181 849	419 872
Letiště Varšava Modlin	3 104 275	870 831	1 455 315	3 124 944
Letiště Vratislav	3 543 305	1 003 536	1 409 067	2 868 012
<b>Slovensko</b>				
Letiště Bratislava	2 284 735	404 068	475 977	1 403 032
Letiště Košice	555 826	96 596	166 850	540 092

*Zdroj 33 Eurostat (46)*

Vlivem pandemie došlo ke zrušení přímých leteckých linek z České republiky do Číny. Tento deficit by mohl být nahrazen jiným trhem. Zvýšení návštěvnosti v zemích Visegrádu by mohlo napomoci zavedení nových přímých linek Prahy s Tchaj-wanem. Státy střední Evropy, jimiž jsou země Visegrádské skupiny by mohli těžit z jejich polohy. Česká republika i Polsko mají velké předpoklady stát se leteckým přestupním uzlem, ve kterém by bylo mnoho příležitostí pro přímé lety ze vzdálenějších destinací, počínaje znovuzavedením přímého letu Praha – Soul nebo nové linky Praha – Tchaj-pej v roce 2023. V České republice

pak stále chybí více přímých leteckých spojení se severní Amerikou, se kterou má více přímých linek Polsko.

## 7. Technické památky na území zemí Visegrádu

### 7.1. Solný důl Wieliczka

Za 700 let bylo v dole při těžbě soli vytvořeno 26 šachet a vyvrtáno 9 m<sup>3</sup> sutin. Solný důl má svou jedinečnou geologickou stavbu, která byla vytvořena tektonickým pohybem Karpat, což zapříčinilo zvlnění solných vrstev. Solné ložisko je dlouhé přibližně 10 km a široké až 1,5 km a skládá se z několika druhů soli. Labyrint chodeb je tak velký, že návštěvníci mohou projít pouze 2 % z celkové rozlohy solného dolu. Těžba soli byla v dole již zastavena, ale stále se pracuje na udržení dolu pro další využití, případně na zpřístupnění dalších částí. Z průmyslového závodu se tak stala turistická atrakce známá po celém světě. Při prohlídce turistické trasy se návštěvníci zastaví v mnoha vytesaných komnatách jako je například Pieskowa Skala, které jsou považovány za nejhezčí místa v dole. (47)

*Obrázek 1 Solný důl Wieliczka*



*Zdroj 34 wieliczka-saltmine.com (48)*

## 7.2. Hala století ve Wroclawi

Halu století navrhl architekt Max Berg. Byla dokončena v roce 1913 ke stému výročí, kdy Fridrich Vilém III. vydal prohlášení „Mému lidu“ a vyzval tak k odporu proti Francouzům a stému výročí Bitvy národů u Lipska a vítězství Pruska nad Napoleonem. Při stavbě byla použita nová stavební technologie a tím se zkrátila výstavba haly pouze na 14 měsíců. Kolem haly byly postaveny koleje, po kterých se pohybovaly dvě elektricky poháněné věže spojené ocelovými lany, které tvořily lanovku nad lešením s nosností 2,5 tuny. (49) V době výstavby měla hala největší rozpětí střechy na světě, dokonce i větší než římský Pantheon, její kopule má průměr 65 metrů a největší volný vnitřní prostor téměř 95 metrů. Toto rozpětí si mohli při výstavbě dovolit díky využívání oceli ke zpevnění stavebních částí a navržení dostatečně pevné železobetonové konstrukce. V roce 2006 byla hala zapsána na seznam památek UNESCO. (50)

*Obrázek 2 Hala století ve Wroclawi*



*Zdroj 35 halastulecia.pl (51)*

### 7.3. Ruční papírna Velké Losiny

Ruční papírna ve Velkých Losinách byla založena již v 16. století. Dal jí vybudovat Jan mladší ze Žerotína v místech bývalého obilního mlýna. Dnešní podobu získala papírna na přelomu 17. a 18. století. Kvůli rozvoji strojní průmyslové papírenské výroby v polovině 19. století začaly ruční papírny zanikat, ale ve Velkých Losinách se jí podařilo jejímu tehdejšímu majiteli udržet díky rozšíření papírny o výrobu textilu, bělidla a vybudování vodní elektrárny. Velkolosinská papírna je dosud nejstarším ojedinělým fungujícím podnikem ve svém oboru v Evropě. Ručně vyráběný papír tak našel své využití i v současné době díky své kvalitě, vlastnostem i trvanlivosti. (52)

*Obrázek 3 Ruční papírna Velké Losiny*



*Zdroj 36 rpvl.cz (53)*

### 7.4. Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně

Tato přečerpávací vodní elektrárna se nachází na říčce divoká Desná v pohoří Jeseníky. Elektrárna má horní nádrž, která se nachází 1 350 m nad mořem, a i když se jedná o uměle vytvořenou vodní plochu jedná se o nejvýše položené jezero v České republice a dále má také dolní nádrž. Výstavba začala v roce 1978 a do provozu byla spuštěna v roce 1996. Je třetí největší přečerpávací vodní elektrárnou na světě a zcela největší v České republice. Většina techniky se nachází v podzemí. (54)

Horní část byla vytvořena odříznutím vrchu kopce, čímž více zapadá do krajiny. Její obvod má 1 750 m a je hluboká 26 m. Mezi nádržemi vedou dva převaděče o průměru 3,6 m. Délka potrubí, a tedy rovněž přímá vzdálenost obou nádrží je 1,5 km s převýšením

510,7 m. Elektrárna má dvě soustrojí o celkovém výkonu 650 MW, což odpovídá polovině výkonu jaderné elektrárny Dukovany. Když se voda spouští dolů vyrábí se tím energie. Tento proces probíhá převážně ve dne a v noci se voda naopak čerpá zpět nahoru. Přečerpání celé nádrže trvá 7 hodin. Provoz elektrárny je řízen dálkově z pražské centrály ČEZ. Jádro elektrárny se nachází ve skále, ve které bylo vytvořeno 8,5 km tunelů a chodeb. Suť, která zbyla po vyhloubení byla použita na vytvoření hráze dolní nádrže. Uvnitř se nachází největší reverzní vodní turbíny v Evropě s výškou 24 metrů a průtokem 138 m<sup>3</sup>/s. Průtok je tak velký, že by naplnil plavecký bazén za 4 sekundy. (55)

*Obrázek 4 Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně*



*Zdroj 37 dlouhe-strane.cz (56)*

## 7.5. Depozitář Slovenské Strely

Slovenská Strela je železniční motorový vůz M 290, který byl 13.7.1936 uveden do provozu. Jednalo se o vlak 2. třídy, a byl to první místenkový vlak na českých drahách. Jezdil v úseku Praha – Bratislava, jeho cesta trvala 4 hodiny a 20 minut a byl považován za nejrychlejší spoj československých železnic. V roce 1960 se po vyřazení z provozu vrátila Slovenská Strela do Kopřivnice, kde byla dva roky odstavená. Od roku 1997 do roku 2018 byla vystavena před budovou technického muzea TATRA. V roce 2018 se podařilo ujednat její renovaci, která byla dokončena v květnu 2021 a Slovenská Strela tak mohla opět vyjet na koleje. Spolu s renovací byl v Kopřivnici vystaven i speciální depozitář Slovenské Strely, kde ji mohou vidět návštěvníci v současné době. (57) (58)

*Obrázek 5 Depozitář Slovenské Strely*



*Zdroj 38 tatramuseum.cz (59)*

## 7.6. Dolní oblast Vítkovice

Dolní oblast Vítkovice je bývalý průmyslový areál, který se skládá z dolu Hlubina, koksovny a vysoké pece vítkovických železáren. V letech 1828-1998 se zde těžilo uhlí a vyrábělo surové železo. Dnes slouží areál jako vzdělávací, společenské a kulturní centrum. V areálu se nachází multifunkční hala Gong, která vznikla v roce 2012 vestavbou do plynojemu z roku 1924, který až do roku 1998 sloužil jako zásobárna vysokopecního



plynu. Aula byla navržena architektem Josefem Pleskotem a byla rovněž zařazena mezi top 10 staveb světa. Nejvyšším místem v areálu je Bolt Tower, což je šroubová věž, která vznikla nástavbou vysoké pece číslo 1 a sloužila k výrobě surového železa redukcí z železných rud. Bolt Tower měří 77,7 m a nachází se na ní vyhlídková terasa. Její tvar má symbolizovat plamen ohně. (57) (60)

Kousek od areálu se nachází důl Anselm, nejstarší ostravský důl, ve kterém se těžilo už od roku 1830. Stojí na úpatí kopce Landek, proto se tato část nazývá **Landek park**. Důl je hluboký 622 m a pracovalo v něm až 1 500 horníků. Po ukončení těžby se důl přeměnil na hornické muzeum s rozlohou 10 hektarů. (57) (60)

*Obrázek 6 Dolní oblast Vítkovice*



*Zdroj 39 Vlastní zdroj*

### **7.7. Baťův mrakodrap**

V letech 1912-1945 vystavěla firma ve Zlíně 2 210 domů pro zaměstnance továrny. Dominantní budovou Zlína je **Baťův mrakodrap** nazývaný jednadvacítka, vysoký 77,5 metru. Budovy jsou ve Zlíně číslovány podle amerického vzoru, kdy první číslice udává umístění budovy v řadě od západu k východu a druhá číslice umístění od jihu k severu.

Baťův mrakodrap byl sídlem ředitelství firmy Baťa postavený v roce 1938. Na svou dobu byl velmi moderně a funkčně zařízený. Od roku 1939 v něm funguje oběžný výtah s 30 kabinami a zdvihem 58,5 metru, což z něj dělá nejdelší funkční páternoster v České republice. Dalším unikátním prvkem budovy je Baťova pojízdná kancelář, která byla postavena pro Jana Antonína Baťu, nástupce Tomáše Bati, který však z důvodu zahraniční cesty kancelář nikdy nevyužil. (61)

*Obrázek 7 Baťův mrakodrap*



*Zdroj 40 ic-zlin.cz (62)*

## 7.8. Baťův kanál

Baťův kanál je vodní cesta, která byla dokončena v roce 1938. Je dlouhý 52 kilometrů a spojuje Otrokovice a Rohatec. Původní účel kanálu bylo co nejproduktivnější dopravení lignitu do Otrokovické elektrárny, která zásobovala elektrickou energií kožedělní závod. Tehdejší doprava trvala pouze 10 až 12 hodin. Kanál má celkem 14 plavebních komor a jeho polovina 26 kilometrů vede po řece Moravě, zbytek je uměle vytvořený. (61)

*Obrázek 8 Baťův kanál*



*Zdroj 41 historie.batacanal.cz (63)*

## 7.9. Vodní dílo Gabčíkovo

Vodní dílo Gabčíkovo, někdy nazýváno Slovenské moře. Nachází se na Dunaji jižně od Bratislavy. Vodní elektrárna zahrnuje osm vodních turbín a dokáže pokrýt až 10 % spotřeby elektřiny v zemi. Kromě toho funguje jako protipovodňová bezpečnost a zvyšuje splavnost Dunaje pro velké lodě. (64)

Vodní dílo vzniklo na základě uzavření smlouvy mezi tehdejším Československem a Maďarskem. Tyto země se v roce 1977 dohodly na Společném smluveném projektu, jakým byla výstavba soustavy vodních děl Gabčíkovo – Nagymaros. V roce 1989 došlo z maďarské strany k zastavení výstavby a o 3 roky později Maďarsko od smlouvy odstoupilo. V tu dobu bylo na Slovenské straně postaveno již 90 % vodního díla, a proto přešlo Slovensko k jiné variantě a výstavbu dokončilo ve změněné podobě pouze na svém území. (65)

*Obrázek 9 Vodní dílo Gabčíkovo*



*Zdroj 42 vodarenstvi.cz (66)*

## 7.10. Vodní mlýn v Ráckeve

Vodní mlýny byly k nalezení spíše v horských oblastech, kde spád vody vytvářel velkou energii k pohánění mlýnských kol. Tok řeky v nížinné oblasti mohl pohánět mlýnské kolo pouze při použití správné technologie. K tomu, aby to bylo možné muselo být kolo širší a zasazené na hladinu řeky do lodě, která byla ukotvena ke břehu. S lodí se mohlo pohybovat tak, aby bylo využito nejvýhodnější místo s nejsilnějším průtokem. Jednou z nevýhod takového mlýna je jeho nutnost rozebírání na zimní období. Poslední vodní mlýn se nacházel právě v Ráckeve, kde došlo v roce 1968 k rozbití kola kvůli tuhé zimě. V roce 2006 se město rozhodlo vrátit zpět do města lodní mlýn a připomenout tak místní historii. Díky iniciativě tamních obyvatel vznikl funkční vodní mlýn, který je poháněn elektromotorem a který si mohou návštěvníci prohlédnout. (67)

*Obrázek 10 Vodní mlýn v Ráckeve*

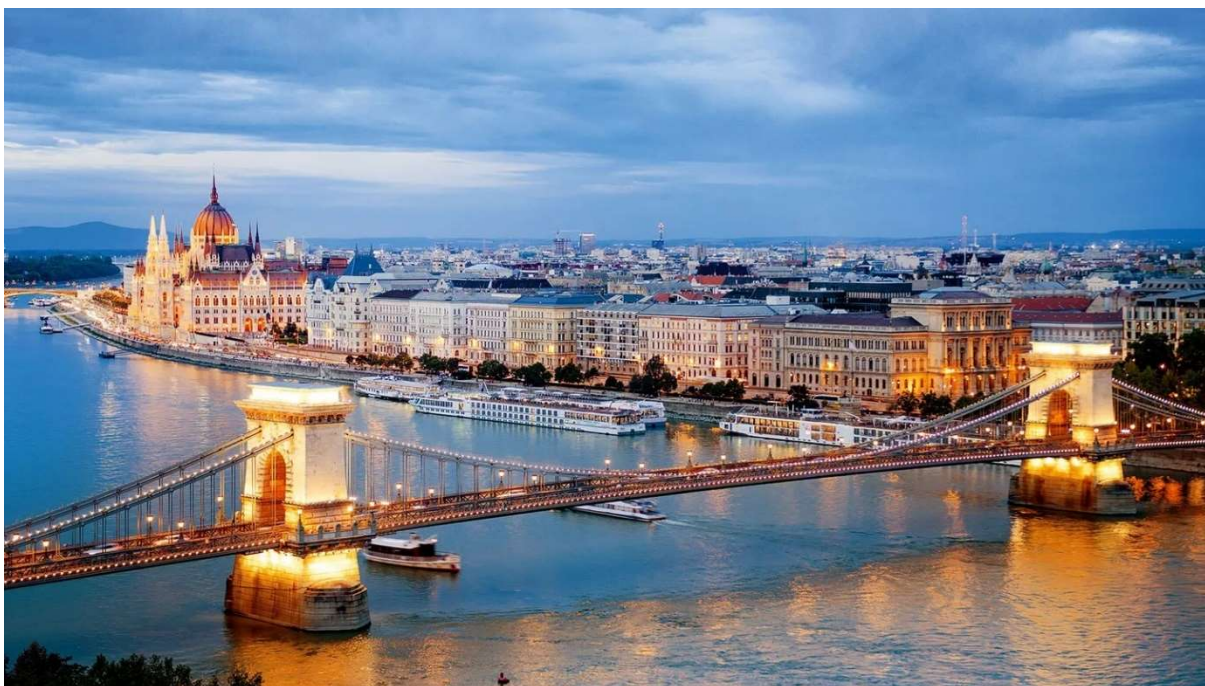


*Zdroj 43 hajomalom.rackeve.hu (68)*

## 7.11. Széchenyiho řetězový most

Tento most bývá označován za nejnámější technickou památku v Budapešti. Most spojuje dvě historická města Budín a Pešt. S návrhem řetězového mostu přes řeku Dunaj přišel István Széchenyi v 19. století, most následně navrhl William Tierney Clark a zrealizoval Adam Clark. Jeho stavba trvala od roku 1839 do roku 1849 a doprovázely jí nemalé problémy. Během druhé světové války byl most vyhozen do povětří a 100 let po jeho otevření přestaven. Na mostě se nachází čtyři lvi na dvou pilířích. (69)

*Obrázek 11 Széchenyiho řetězový most*

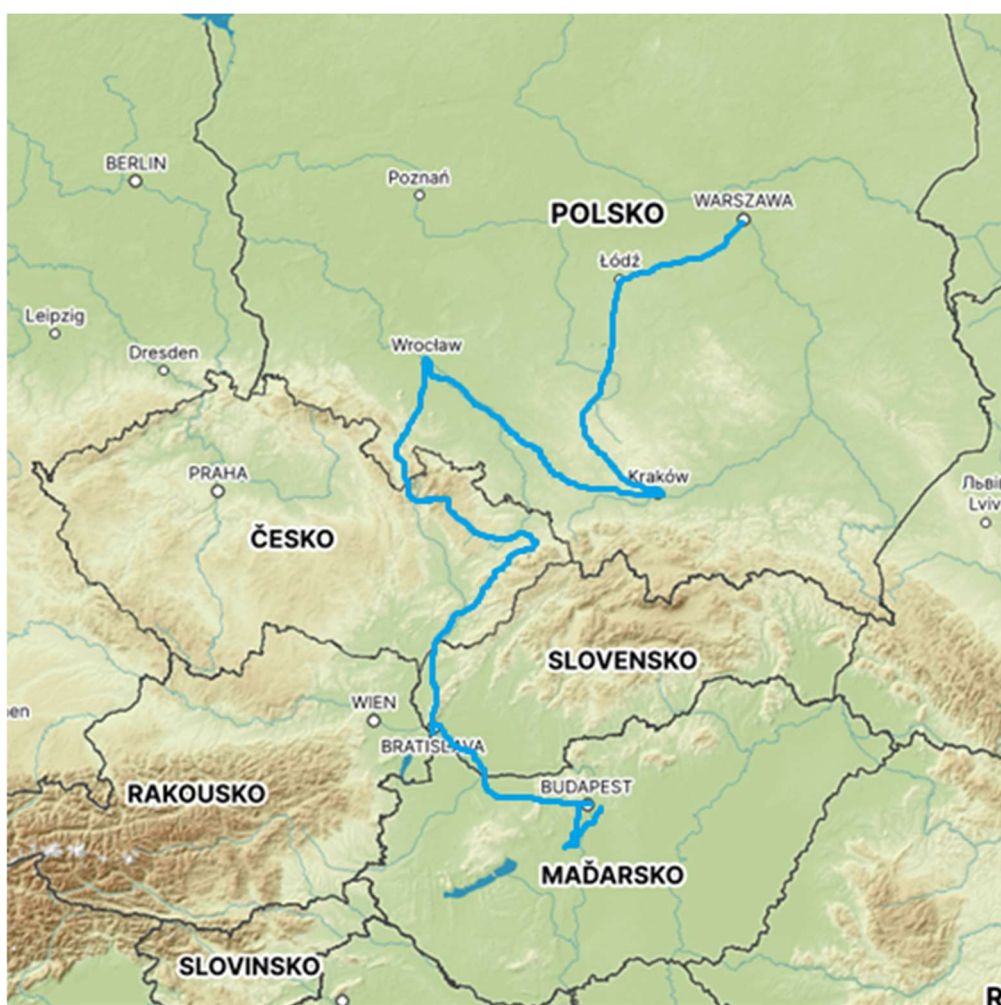


*Zdroj 44 nationalgeographic.co.uk (70)*

## 8. Návrh turistické trasy, zahrnující technické památky v zemích Visegrádu

Návrh turistické trasy dvoutýdenního zájezdu bude začínat v sobotu 11.5.2024 a končit v pátek 24.5.2024. Pro účastníky je připravená poznávací cesta po technických památkách zemí Visegrádské čtyřky. Účastníci se budou přemísťovat autobusem pronajatým speciálně pro tento zájezd. Tato doprava je určena i vzhledem k přístupnosti technických památek. Kapacita zájezdu je 19 osob + průvodce po celou dobu zájezdu. V rámci ubytování jsou v ceně zahrnuty snídaně a večeře.

Obrázek 12 Mapa navržené turistické trasy



Zdroj 45 Mapy.cz, vlastní zpracování

### 8.1. První den – Varšava

Dvoutýdenní zájezd bude začínat na letišti Frédérica Chopina ve Varšavě. Chopinovo letiště se nachází v hlavním městě Polska a je mezinárodním a zároveň největším letištěm v severovýchodní části Evropy. Přístupnost letiště byla v roce 2012 posílena

zprovozněním železniční stanice vedoucí z letiště přímo do centra Varšavy, odkud navazuje na spoje dálkových vlaků. (71)

Sraz účastníků zájezdu bude v 8 hodin v terminálu A u vstupu sektoru B, kde účastníky vyzvedne průvodce, který je dovede k přistavenému autobusu. Autobus cestující dopraví do centra Varšavy.

První zastávkou zájezdu bude **Muzeum Varšavského povstání**. Muzeum zaujme již při pohledu zvenčí, jelikož se nachází v budově staré tramvajové elektrárny. Elektrárna byla vybudována v roce 1908, k ní byla přistavěna železniční vlečka a artéská studna. V roce 1939 a 1944 byla budova značně poškozena při bombardování a část zdí muselo být strženo. Po válce prošla rekonstrukcí a byla předělána na výtopnu. Po několika letech byla zrestaurována její původní červená cihlová fasáda a od roku 2004 slouží jako budova muzea. Muzeum bylo otevřené k 60. výročí od začátku Varšavského povstání a boje za nezávislost proti německým okupantům v roce 1944. Touto událostí se věnuje první část výstavy. Druhá část je zaměřena na příběhy spojeneckých výsadkářů. Dominantu muzea tvoří replika bombardéru Liberator B-24J. Celou výstavu doprovází fotografické, filmové, zvukové a multimediální prvky, které přibližují návštěvníkům atmosféru tehdejší doby a zaujmou i mladší generace. Z věže muzea se návštěvníkům naskýtá výhled na Park Svobody a na polské hlavní město. (72)

Předpokládaná délka prohlídky jsou 2 hodiny, poté bude prostor na oběd.

Druhou zastávkou prvního dne bude **Muzeum polské armády**, která tak bude tematicky navazovat. Muzeum bylo založeno v roce 1920 a ve své sbírce má více než 250 tisíc vojenských předmětů. Svým rozsahem je to největší vojenské muzeum v Polsku. Vnitřní expozice je rozdělena do místností podle časových období a vojenských ér. Příkladem je místnost věnovaná 2. světové válce, ale návštěvníci zde naleznou vývoj vojenské techniky a zbraní již od 10. století. Ve venkovní expozici se pak nachází sbírka vojenských vozidel, děl, tanků, bojových letadel i vrtulníků, které byly používány polskými vojáky. (73) Tato výstava zabere zhruba 1,5 hodiny. (74)

Poslední zastávkou prvního dne bude **Muzeum polské vodky**. Muzeum se nachází v historické budově rektifikačního závodu v komplexu novogotických budov varšavské továrny Praskie Koneser, ve kterých se dříve vyráběly přední značky vodek Luksusowa a Wyborowa. Muzeum vzniklo za účelem šíření povědomí o významu lihovarnictví v historii i v současnosti Polska. Návštěvníci se dozví o postupu výroby a s tím spojené kvalitě polské



vodky, zjistí širokou škálu příchutí, s jakými se vodka vyrábí i jakou má úspěšnost ve světovém měřítku. Celá výstava je doprovázena interaktivními prvky, zájemci budou moci ochutnat vzorky případně koupit suvenýr v podobě polské vodky. (75)

Touto prohlídkou bude končit program prvního dne, následovat bude přesun do hotelu Ibis Warszawa Centrum, ubytování a večeře. Po večeři budou mít účastníci volný čas, který využijí podle svého.

## 8.2. Druhý den – Čenstochová

Druhý den po snídani čeká účastníky přejezd z Varšavy do Čenstochové. Autobus vyjede v 8 hodin ráno, cesta bude trvat přibližně 2,5 hodiny. Autobus účastníky dopraví k **Muzeu zápalek**. Toto muzeum je jediným aktivním muzeem zápalek v Evropě a nejstarší výrobnou sirek v Polsku. (76) Muzeum bylo otevřeno v roce 2002 a představuje dvě výstavní haly a bývalý závod z 30. let 20. století se zachovalou výrobní linkou. Návštěvníci mohou sledovat celý výrobní proces od zpracování dřeva až po balení hotových sirek do krabiček. V roce 1913 byla většina dřevěných budov továrny zničena požárem. Továrna byla znovu obnovena, a dokonce jí byla navýšena kapacita výroby. V roce 1930 pak továrna opět vyhořela. A právě výrobní linku, pořízenou po tomto požáru, využívá továrna dodnes. (77)

Po prohlídce se účastníci vydají pěšky k poutnímu místu **Jasná Hora** přes Alej Panny Marie. Pevnost Jasná Hora je nejvýznamnějším poutním místem Polska. Hlavním důvodem je obraz Panny Marie Čenstochové, který je umístěn v klášteře. Podle pověstí obraz namaloval sám sv. Lukáš Evangelista. V roce 1430 měl být obraz při vyloupení kaple rozsekán šavlí na kusy a tím zničen. Obraz se dostal až ke králi Vladislavu Jagellonskému, který ho měl nechat zrestaurovat. Kvůli značnému poškození musel být obraz částečně přemalován a složen z dochovaných kusů, což dokazují jizvy na tváři Panny Marie. Tento obraz je považován za zázračný a díky němu putují do Jasné Hory poutníci z celého světa. (78)

Po prohlídce Čenstochové a Jasné Hory čeká účastníky přibližně dvouhodinová cesta autobusem do hotelu Galaxy v Krakově, kde se ubytují. Po večeři budou moci k odpočinku využít bazén nebo saunu přímo v hotelu.

## 8.3. Třetí den – Krakov

V 9 hodin po snídani se účastníci vydají na **hrad Wawel**. Vrch Wawel na kterém se hrad nachází, je vápencový výběžek ležící na břehu řeky Visly. Tento výběžek vznikl před 150 miliony let a byl útočištěm mnoha národů. Později se toto strategické místo stalo

hlavně politickým a duchovním centrem. Po staletí zde sídlili polští králové. Na přelomu 18. a 19. století zabrala hrad Rakouská armáda, která jej předělala na vojenskou základnu. Polsko získalo hrad zpět až v roce 1911, a trvalo skoro půl století, než se hrad podařilo vrátit do téměř původního stavu. Po roce 1918 sloužil hrad jako oficiální sídlo hlavy státu a rovněž se v něm nacházelo muzeum historických interiérů. V současné době je hrad kulturním a historicky nejvýznamnějším místem v Polsku, ve kterém se nachází jedno z předních státních muzeí umění. Muzeum vzniklo v roce 1930 a vlastní například sbírky italských renesančních obrazů, vlámských tapisérií nebo největší sbírku osmanských stanů. (79)

Po prohlídce hradu bude čas na oběd. Ve 13 hodin se všichni sejdou na Krakovském náměstí.

Mezi Sukiennicí, což je budova staré tržnice a kostelem Panny Marie se nachází vchod do **Podzemí Krakovského rynku**. Celé náměstí má rozlohu 4 ha a jako centrum veškerého dění a obchodu je již od 13. století. V roce 1978 bylo Krakovské náměstí zapsáno na seznam světových památek UNESCO. (80)

Od roku 2005 až do roku 2010 byl na tomto místě prováděn rozsáhlý archeologický výzkum, díky kterému bylo objeveno mnoho důkazů ukazující historii Krakova. Aby mohly být objevy archeologického výzkumu dostupné pro veřejnost vznikla pod náměstím unikátní podzemní výstava „Po stopách evropské identity Krakova“. Návštěvníci mohou projít podzemím přímo pod Krakovským náměstím mezi pozůstatky kamenných a cihlových zdí od sklepů a obchodních stánků, dochované jsou i zbytky obchodních cest, na kterých je vidět o kolik se zvedl povrch současného náměstí. Lze zde najít i základy chalup nebo pozůstatky zlatnických a kovářských dílen. Celá výstava zahrnuje mnoho nalezených předmětů z různých časových období a je doprovázená multimediálními prvky. (81)

Následovat bude cesta do Wieliczky. Wieliczka je město poblíž Krakova a je proslulé především díky solnému dolu, nazývanému také důl záhad. Stejně jako Krakovský rynek i **solný důl Wieliczka** je zapsaný na seznamu památek UNESCO. (47)

Poté čeká účastníky návrat do hotelu v Krakově a večeře. Stejně jako předchozí dny po večeři může každý využít čas dle svého.

#### 8.4. Čtvrtý den – Wrocław

Po snídani v 9 hodin se autobusem přesunou účastníci zase o kus dál do Wrocławu. Cesta bude trvat přibližně 2,5 hodiny. Po příjezdu bude čas na oběd.

Ve 13 hodin začne prohlídka návštěvnického centra v „**Cenntenial Hall**“. Prohlédnout si vnitřní prostory mohou návštěvníci skrze návštěvnické centrum prostřednictvím dotykových map, zvukových a filmových ukázek i pomocí virtuální reality, díky které se dostanou do míst veřejnosti nepřístupných nebo mohou také sledovat halu z výšky. (82)

Před Cenntenial Hall se nachází velká **multimediální fontána**, která byla otevřena v roce 2009 a je jednou z největších v Evropě a zcela největší v Polsku. Zaujímá plochu téměř 1 ha a obsahuje 300 vodních proudů doplněných světelnými body a 3 požární proudy. Spuštění fontány má svůj časový harmonogram a je doprovázeno hudbou. (83)

Po prohlídce Cenntenial Hall a multimediální fontány se budou moci účastníci rozhodnout, zda navštíví Zoologickou zahradu a Afrikárium nebo se projdou Japonskou zahradou. V 17:30 se všichni sejdou na parkovišti u Cenntenial Hall, kde se autobusem přemístí do hotelu Campanile Wroclaw Centrum. Po ubytování se a večeři bude v 19:30 sraz před hotelem. Večerním programem bude prohlídka nejvyššího mrakodrapu ve Wroclawi **Sky Tower** s výhledem na město za západu slunce.

Budova se nachází v centru Wroclawi ve čtvrti Krzyki a poskytuje výhled především na severní a západní část města. Nejvyšší věž budovy má 212 metrů a je tak čtvrtou nejvyšší budovou v Polsku. Přibližně 200 metrů nad zemí, což je 49. patro budovy, se nachází prosklená vyhlídka. (84)

## **8.5. Pátý den – Dolní Morava**

Po snídani v 9 hodin se účastníci přemístí autobusem z Wroclawi do České republiky na Dolní Moravu. Cesta bude trvat přibližně 2,5 hodiny. Po příjezdu na Dolní Moravu bude čas na oběd. Poté se vydají lanovkou ke vstupu na **Sky bridge 721**.

Sky bridge 721 je nejdelší visutý most pro pěší na světě a jak napovídá název je 721 metrů dlouhý. Most byl postaven v roce 2022 a jeho výstavba trvala 2 roky. Vede k úpatí horského Chlumeckého hřebenu přes údolí Mlýnského potoka a nachází se 1 116 metrů nad mořem. Nejvyšší bod mostu je 95 metrů nad zemí a chodník po kterém se chodí je široký 1,2 metru. Most má 6 hlavních nosných lan, s tím, že každé lano má tažnou sílu 360 tun. Kromě zimního období je most jednosměrný. (85) Zpátky vede dvoukilometrová pěší cesta, která návštěvníky přivede zpět k začátku mostu a také ke **Stezce v oblacích**. Ze stezky je možné vidět Kralický sněžník, Jeseníky i Krkonoše. Stezka je vysoká 55 metrů a délka dřevěné lávky je 710 metrů. (86)

Poté se účastníci svezou lanovkou dolu zpět k autobusu, který je doveze do hotelu Dlouhé Stráně v Jeseníkách.

### 8.6. Šestý den – Jeseníky

V 9 hodin po snídani se účastníci vydají do **Muzea papíru ve Velkých Losinách**. Po prohlídce muzea bude prostor na oběd a poté bude následovat cesta do Loučné nad Desnou k **přečerpávací vodní elektrárně Dlouhé Stráně**.

Po exkurzi se účastníci přemístí do Ostravy do hotelu Harmony Club Ostrava, kde se ubytují. Cesta bude trvat přibližně 2 hodiny.

### 8.7. Sedmý den – Ostrava

Po snídani v 9 hodin bude vyjíždět autobus od hotelu směr Kopřivnice do **technického muzea TATRA**.

Technické muzeum TATRA bylo založeno v roce 1997 při příležitosti stého výročí od začátku fungování tovární výroby automobilů v Kopřivnici. Muzeum ukazuje počátek i vývoj dopravních prostředků. V muzeu se nachází například replika prvního automobilu v habsburské monarchii Präsident. Jediný originál tohoto prvního automobilu se nachází v Národním technickém muzeu v Praze, které odmítlo propůjčit originál do Kopřivnice a z toho důvodu byla v roce 1977 vytvořena jeho replika. Další významnou památkou je vícemístný osobní automobil NW typ B, který je nejstarším originálem v Kopřivnické sbírce automobilů. (87)

V roce 2021 bylo k výstavě osobních automobilů založené i **Muzeum nákladních automobilů Tatra**. Tato výstava představuje sbírku 80 nákladních vozidel a podvozků. (88)

Vedle technického muzea TATRA zde najdeme také **depozitář Slovenské strely**.

Po prohlídce muzea se přemístí účastníci zpátky do Ostravy, kde si dají oběd a pak se vydají do areálu Dolních Vítkovic. Zde se zúčastní prohlídky celého areálu, vystoupají na Bolt Tower a zároveň se podívají do hornického muzea v nejstarším ostravském dole Anselm.

Následovat bude návrat do hotelu v Ostravě, večere a zbytek večera budou moci účastníci využít dle svého.

## 8.8. Osmý den – Zlín

Následující den se v 9 hodin po snídani vydají účastníci opět na cestu, tentokrát do Zlína. Cesta bude trvat přibližně 1,5 hodiny a první zastávkou bude Baťův Mrakodrap.

V roce 1894 založili tři sourozenci firmu Baťa. Podnik se pod vedením Tomáše Bati rozrůstal a šířil dobré jméno značky. V období krize po první světové válce začal tehdejší obuvnický průmysl upadat a mnoho obuvnických podniků zaniklo. Baťovým tehdy klíčovým rozhodnutím bylo v roce 1922 snížení ceny bot na polovinu. Tím se mu podařilo překonat krizi získáním tisíce nových zákazníků a ovládnout trh. Baťův podnik se rozrůstal na velký průmyslový areál s rozsáhlou domácí i zahraniční sítí obchodů. (89)

V průmyslovém výrobním areálu z bývalých výrobních budov 14 a 15 vznikl **Baťův institut**, kde se nyní nachází muzeum. Po obědě účastníci navštíví Muzeum Jihovýchodní Moravy expozici „Princip Baťa“, kde se dozví historii firmy od založení až po její znárodnění po druhé světové válce. Expozice představuje i původní výrobní linku a výstavu Baťovi obuvi a dalších výrobků. (90)

Po prohlídce muzea se účastníci vydají na pěší prohlídku Baťových závodů a celého areálu. V 16 hodin je u areálu vyzvedne autobus, kterým budou pokračovat podél **Baťova kanálu** do Hodonína.

V Hodoníně se ubytují v hotelu Krystal. Zbytek dne mohou účastníci využít k odpočinku nebo se projít centrem lázeňského města Hodonín nebo navštívit vinařský sklep přímo v hotelu.

## 8.9. Devátý den – Skalica, Holíč

Po snídani v 9 hodin se účastníci vydají přes hranice do nedalekého města Skalica, kde jako první navštíví **Mlýn bratrů Pilárikových**.

Ve městě Skalica se nacházelo vícero především vodních mlýnů. Jeden z těchto mlýnů koupily v 20. letech 20. století bratři Pilárikovi. Starý mlýn zbourali a místo něj postavili nový třípatrový mlýn na elektrický pohon. V roce 1939 nechali vyměnit elektrický pohon za efektivnější plynový. Mlýn byl používán širokým okolím města, a tak i přes velikost mlýna docházelo k nedostatkům jeho kapacity. V roce 1951 byl mlýn znárodněn, a nakonec v roce 1962 uzavřen. Mlýn prošel rekonstrukcí a s mimořádně dochovaným funkčním zařízením je nyní zpřístupněný veřejnosti. (91) (92)

Druhou památkou Skalice bude **Expozice knihtisku**.

Knihtisk se začal ve Skalici provozovat již v 70. letech 17. století, kdy první dílnu knihtisku založili jezuité. V roce 1760 ji koupil Václav Šulc, který však nedokázal udržet výdělečnost podniku a později výrobu ukončil. Tehdy byl v bývalé Tiskárně jezuitské zaměstnán Josef Antonín Škarniel, který v roce 1762 založil vlastní Skalickou tiskárnu. Jemu se podařilo vybudovat úspěšnou tiskárnu, která se předávala po čtyři generace. Tiskárna těžila z velké výhody její polohy na pomezí České republiky a Slovenska. Po více jak 130 letech byla nakonec v roce 1898 prodána. (92) (93)

Třetí a poslední památkou Skalice, kterou účastníci navštíví bude **Ledovna**.

Ledovny byly objekty podobné sklepům vybudované do svahu. V zimě se do ledoven navážely kusy ledu, které měly vydržet celý rok. Ledovny měli speciálně vytvořené izolační podlahy z desek, slámy nebo pilin a většinou měli tyto sklepy železné dveře. V těchto ledovnách se uchovávaly potraviny nebo sloužily jako sklady ledu pro další účely. Ve Skalici se nachází ledovny bývalého pivovaru založeného již v roce 1632. (94)

Nyní slouží Skalická ledovna jako restaurace, kde bude možnost se naobědvat. Po obědě doveze účastníky autobus do Holíče.

V **Holíči** se kdysi nacházel nejstarší dřevěný **větrný mlýn** na území České republiky a Slovenska. Mlýn byl německého typu, dvoupatrový se čtyřmi rameny na dubovém sloupu. Původní dřevěný mlýn vyhořel a místo něj byl na stejném místě postaven třípatrový kamenný mlýn se sklepem, který měl kuželovitou střechu s otočným větrným kolem. (95)

Po prohlídce větrného mlýna čeká účastníky cesta do hlavního města Slovenska, do Bratislavy. Cesta do hotelu Ibis Bratislava Centrum bude trvat přibližně 1 hodinu. Po příjezdu a ubytování se bude podávat večeře v hotelové restauraci.

## **8.10. Desátý den – Bratislava**

Na celý den v Bratislavě je plánovaná pěší procházka po hlavním městě. Účastníci po snídani vyrazí k **mostu Slovenského národního povstání a vyhlídkové věži UFO**.

V roce 1967 začala v Bratislavě výstavba jednopylonového mostu s vyhlídkovou věží. Stavba trvala 5 let a po otevření mostu i vyhlídkové věže v roce 1972 byl konstrukčně takový most teprve druhým na světě. Most je dlouhý 460 metrů a výška věže je 95 metrů. (96)

Most je zavěšený na jednom pylonu, a jediná ukotvení jsou na březích Dunaje, takže svou konstrukcí nezasahuje do koryta řeky. (97)

Jen něco málo přes kilometr je od mostu vzdálený **Bratislavský hrad**. Počátky hradu se datují již od 13. století, původní menší hrad byl však v 15. století zbourán a vybudován znovu. Až později byly k hradu dostavěny hradby. Hrad sloužil především jako sídlo uherských králů a uchovávaly se zde korunovační klenoty. V současné době se zde nachází Slovenské národní historické muzeum. S prohlídkou muzea si mohou návštěvníci prohlédnout interiéry hradu i vystoupat na Korunní věž odkud se nabízí díky jeho poloze 80 m nad Dunají výhled na Bratislavu. (98)

Asi 1,5 kilometru od hradu se nachází historická budova **Staré tržnice** z roku 1910. Budova za svou dobu existence sloužila již mnoha účelům. Původní tržnice sloužila jako skladovací prostory, ale měla zde studia i Slovenská televize, nyní se vrátila ke svému původnímu účelu a v současné době slouží jako místo trhů a kultury. V budově lze krom tradičních sobotních trhů najít místo pro coworking, společnou dílnu, pivovar, street food, vinárny, výrobu sodovky a další. (99)

Zde budou mít účastníci rozchod a zbytek dne mohou využít individuálně. Stará tržnice se nachází necelý kilometr od hotelu, takže do hotelu se každý vrátí dle svého.

### **8.11. Jedenáctý den – Gabčíkovo, Győr**

Jedenáctý den čeká účastníky poslední slovenská technická památka. V 8:30 po snídani se účastníci vydají autobusem k největší vodní elektrárně na Slovensku k **vodnímu dílu Gabčíkovo**.

Po prohlídce vodní elektrárny se účastníci přesunou do Maďarského Győru. Zde navštíví **návštěvnické centrum továrny Audi Hungaria**.

Areál má rozlohu více než 5 milionů m<sup>2</sup>. Audi je největším exportérem v Maďarsku. Návštěvníci mohou vidět proces výroby automobilů, i práci několika průmyslových robotů v živém provozu. Výroba je z 80 % automatizovaná.

Společnost byla založená v roce 1993, od roku 1998 začala s výrobou vozidel a v roce 2001 s technickým vývojem. Od roku 2013 provozuje Audi vlastní karosárnu, lisovnu i lakovnu, a tudíž pokrývá všechny oblasti výroby ze svých zdrojů. V roce 2018 začala i s výrobou elektromotorů. Společnost Audi spadá pod koncern Volkswagen. Novou vizí společnosti je co nejvíce šetřit životní prostředí a snižovat uhlíkovou stopu pomocí

technologíí. Na střeše hal, tak můžeme najít přes 36 tisíc solárních panelů, ve výrobě se používá recyklovaný hliník, a k využití tepelné energie používá geotermální zdroj. Mimo auta vyvinula Audi například senzory do včelích úlů, které by měly napomoci při předpovídání klimatu nebo lapač odpadu na Dunaji. (100)

Po exkurzi v továrně Audi se účastníci v Györu ještě zdrží. Následovat bude zastávka na oběd a poté prohlídka **věže biskupského paláce**. Tento palác je jedinou středověkou stavbou v Maďarsku, která vždy patřila biskupství. Při stoupaní do věže si návštěvníci prohlédnou historii stavby, erby a portréty biskupů nebo díla porcelánky. Z její 40metrové věže je výhled na celý Káptalandomb, což je barokní centrum Györu. (101)

Pár set metrů od biskupského paláce se nachází nejhezčí barokní náměstí v Györu u Vídeňské brány. Po pěší prohlídce centrem města vyzvedne účastníky autobus, kterým se tentokrát přemístí do Budapešti. Cesta bude trvat přibližně 1,5 hodiny a cílem bude Royal Park Boutique Hotel, ve kterém budou účastníci ubytováni zbytek zájezdu.

## **8.12. Dvanáctý den – Ráckeve**

Další den po snídani bude v 9:30 odjezd od hotelu do města **Ráckeve**, které leží na Dunaji a je vzdálené okolo 50 km cesty jihozápadně od Budapešti. Zde se nachází jediný **lodní mlýn** v Maďarsku.

Účastníci budou mít po exkurzi volný čas na oběd a prohlídku města. V 16 hodin se všichni sejdou u autobusu a vrátí se zpět do hotelu v Budapešti. Zbytek dne bude volný program.

## **8.13. Třináctý den – Budapešť**

Předposlední den zájezdu bude věnován prohlídce hlavního města Maďarska. Prohlídka Budapešti začne v 10 hodin před hotelem, odkud začne společná cesta k první zastávce, kterou je **náměstí Hrdinů**.

Stavba tohoto náměstí začala v roce 1896, tisíc let od založení Maďarského státu. Uprostřed náměstí je sloup, na jehož vrcholu je Archanděl Gabriel, který je obklopený sedmi maďarskými náčelníky. Okolí je tvořené půlkruhem dvou řad soch tvořící čtrnáct postav maďarské historie. (102)

Cestou z náměstí Hrdinů povede trasa okolo **západního nádraží**. Trasa bude pokračovat směrem k Dunaji k **budově Parlamentu**. Budova byl stavěna v letech 1885-1902 a její stavba trvala 17 let. Na budově se nachází 365 věží, stejně jako dnů v roce,



různých velikostí. Dle projektu byl na stavbu použitý pouze materiál pocházející z Maďarska, stejně jako stavba byla vykonávána pouze Maďarskými řemeslníky. Jedinou výjimkou je 8 žulových sloupů, které byly dovezené ze zahraničí a kterých bylo na světě vyrobeno pouze 12 kusů. (103)

Po prohlídce budovy Maďarského parlamentu bude trasa pokračovat přes **Széchenyiho řetězový most**.

Na druhém břehu Dunaje se nachází Rybářská bašta. Rybářská bašta byla postavena v letech 1895 až 1902. Nachází se na ní 7 věží představující 7 maďarských kmenů, které byly u zrodu současného Maďarska. Hrad nese název podle rybářů, kteří jej v době středověku chránily. Současné hradby a vyhlídková místa nikdy nesloužila jako opevnění, ale nabízejí krásné výhledy na Dunaj a památky ležící na pobřeží Dunaje. (104)

Cesta nazpět bude znovu přes Széchenyiho řetězový most a povede k poslední zastávce předposledního dne zájezdu k Velké tržnici. Velká tržnice v Budapešti byla postavená v roce 1897 a ve 3 patrech najdou návštěvníci nejen čerstvé potraviny, ale i maďarské speciality a suvenýry. (105) Zde budou mít účastníci rozchod, po kterém se společně vrátí do hotelu.

#### **8.14. Čtrnáctý den – Konec zájezdu**

Zájezd bude končit hotelovou snídaní po které v 10 hodin vyzvedne cestující autobus před hotelem a dopraví je na mezinárodní letiště Ference Liszta v Budapešti. Letiště v Budapešti je v provozu od roku 1950, kdy nahradilo původní letiště a v roce 2019 nabízelo let do 153 destinací ve 49 různých zemích. Letiště je vzdáleno přibližně 16 km od centra Budapešti. (106)

### 8.15. Kalkulace nákladů zájezdu

Doprava bude zajištěna minibusem Mercedes-Benz Sprinter 519 CDI, který má kapacitu 19+2, součástí je lednice, klimatizace, polohovatelná sedadla, bezpečnostní pásy a panoramatická okna. (107) Tabulka 23 ukazuje předběžnou kalkulaci dopravy.

*Tabulka 23 Kalkulace nákladů zájezdu - náklady na dopravu*

Doprava	Cena	V €
Počet km	1806,4	
Sazba za km	30 Kč	1,25
Smluvní cena dopravy (1 řidič)	150 000 Kč	4151,10
Cena dopravy na účastníka	10 209,60 Kč	423,81

*Zdroj 46 Vlastní zpracování*

Účastníci za svůj pobyt vystřídají celkem 8 hotelů. Hotely byly vybrány na základě recenzí, které splňovaly hodnocení alespoň 8/10 a byly také vhodné svou polohou.

*Tabulka 24 Kalkulace nákladů zájezdu - náklady na ubytování za osobu*

Ubytování	Cena	V €
Ibis Warszawa Centrum	73,43 €	73,43
Galaxy Hotel Krakov (2 noci)	878,4 PLN	196,51
Campanile Wroclaw Centrum (2 noci)	77,21 €	77,21
Resort Dlouhé Stráně	1 668,8 Kč	69,27
Harmony Club Hotel Ostrava (2 noci)	3 258 Kč	135,24
Hotel Krystal Hodonín	1 080 Kč	44,83
ibis Bratislava Centrum (2 noci)	166,5 €	166,5
Royal Park Botique Hotel Budapest (3 noci)	350,64 €	350,64

*Zdroj 47 Vlastní zpracování*

V ceně ubytování je zahrnuto cestovní pojištění od ERV Evropské pojišťovny. Cestující budou pojištěni především na veškeré léčebné výlohy, úrazy, osobní věci a odpovědnosti za škodu.

*Tabulka 25 Kalkulace nákladů zájezdu - náklady na cestovní pojištění za osobu*

Cestovní pojištění	Cena	v €
ERV Evropská pojišťovna - Premium	1 090 Kč	45,25

*Zdroj 48 Vlastní zpracování*

Následující Tabulka 26 ukazuje výčet nákladů spojených se všemi vstupy v průběhu zájezdu.

*Tabulka 26 Kalkulace nákladů - náklady na vstupy za osobu*

<b>Vstupy</b>	<b>Cena</b>	<b>v €</b>
Muzeum Varšavského povstání - Varšava	30 PLN	6,71
Muzeum polské armády - Varšava	25 PLN	5,59
Muzeum vodky - Varšava	55 PLN	12,30
Muzeum zápalek - Čenstochová	20 PLN	4,47
Rynek Glowny a podzemí rynku - Krakov	28 PLN	6,26
Wieliczka solný důl	126 PLN	28,19
Hala století - Wroclaw	45 PLN	10,07
Japonská zahrada - Wroclaw	21 PLN	4,70
Afrikárium - Wroclaw	50 PLN	11,19
Sky tower - Wroclaw	30 PLN	6,71
Lanovka, Sky Bridge, Stezka v Oblacích - Dolní Morava	1 195 Kč	49,61
Muzeum papíru Velké Losiny	310 Kč	12,87
Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně	5000 Kč/skupina + 50 Kč/osoba	12,45
Technické muzeum TATRA - Kopřivnice	600 Kč	24,91
Dolní Vítkovice - Ostrava	250 Kč	10,38
Hornické muzeum - Ostrava	220 Kč	9,13
Bat'ův mrakodrap - Zlín	50 Kč	2,08
14. budova muzeum - Zlín	149 Kč	6,19
Ladovňa, Mlýn bratov Pilárikových, Expozícia kníhtlače - Skalica	5,50 €/osoba + 15 €/skupina	6,25
UFO Bratislava	9,50 €	9,50
Bratislavský hrad muzeum a klenotnica	12 €	12,00
Vodní dílo Gabčíkovo - vodní elektrárna	15 €	15,00
Návštěvnické centrum továrny audi Győr	900 HUF	2,35
Biskupský hrad a palác Győr	1500 HUF	3,92
Starý mlýn na lodi - Ráckeve	300 HUF	0,78
Budova parlamentu Budapešť	10000 HUF	26,14

*Zdroj 49 Vlastní zpracování*

V celkových nákladech je zahrnut i náklad na jednoho průvodce po celou dobu zájezdu. Celkové náklady pro 1 osobu činí 2 166,29 €. Pro návrh prodejní ceny zájezdu byla stanovena marže cestovní kanceláře ve výši 20 %.

*Tabulka 27 Kalkulace nákladů zájezdu – celkové náklady pro 1 osobu a návrh prodejní ceny zájezdu (v €)*

<b>Celkové náklady pro 1 osobu</b>	<b>v €</b>
Celkem	1 981,52
Vstupy	299,75
Ubytování	1 113,63
Doprava	423,81
Cestovní pojištění	45,25
Výdaje na průvodce	99,08
Marže 20 %	396,30
Návrh prodejní ceny zájezdu	2 377,82

*Zdroj 50 Vlastní zpracování*

## 9. Závěr

Jak bylo ukázáno cestovní ruch je stále rostoucím odvětvím a významným odvětvím podporujícím růst ekonomiky. Ze zemí Visegrádu má nejvyšší podíl cestovního ruchu na HDP Maďarsko. Rozvíjející odvětví dokládá i rostoucí vývoj příjezdového cestovního ruchu ve všech čtyřech zemích Visegrádské skupiny. Zásadní ránu zasadila cestovnímu ruchu pandemie Covid-19 v roce 2020. V tomto roce táhly cestovní ruch především domácí turisté, pokles zahraničních turistů byl v Maďarsku v roce 2020 dokonce 78 % oproti předchozímu roku 2019. I tak se dokázal cestovní ruch vrátit k rostoucímu trendu, který byl před pandemií.

Ačkoliv počet nocí strávených v ubytovacích zařízeních zahraničními turisty v roce 2013-2019 lehce rostl, tak průměrná délka pobytu naopak klesala. V souhrnu tedy počet zahraničních turistů sice roste, ale délka pobytů je spíše kratší. Výjimku tvořil rok 2020 a 2021 kdy se délka pobytu strávená zahraničními turisty v ubytovacích zařízeních prodloužila, mohlo to být však způsobené omezeným pohybem osob, kteří tak déle setrvali na jednom místě. I tak země Visegrádu v průměrné délce pobytu zahraničních turistů zaostávají za průměrem Evropské unie. Možností, jak zvýšit průměrnou délku pobytu zahraničního turistů jsou poznávací zájezdy, které umožní turistům poznat mnoho míst dané země, bez starostí se zařízením zejména ubytování a dopravy. S tím souvisí dostatečná nabídka zajímavých atraktivit cestovního ruchu, která přiměje turisty setrvat na daném pobytu déle. Koncentrace atraktivit cestovního ruchu je největší ve velkých městech, a proto jsou nejnavštěvovanějšími destinacemi zahraničními turisty ve všech zemích Visegrádu jejich hlavní města a blízká okolí, kterými jsou Praha, Budapešť, Varšava a Bratislava.

Země Visegrádu mají poměrně velké množství penzionů. U hotelů pak převládají ty tříhvězdičkové. V porovnání počtu lůžek s počtem ubytovacích zařízení se v Polsku nachází kapacitně větší hotely, než je tomu v České republice. Počet stravovacích zařízení a pohostinství je ze zemí Visegrádu nejvyšší v České republice a v Maďarsku. V tomto případě mají výhodu ubytovací a stravovací zařízení v centrech hlavních měst, které mají vysoký standard služeb a jsou více v povědomí turistů. Zde by bylo vhodné více propagovat podniky z ostatních regionů a pokusit se nabídkou služeb vyrovnat zahraničním standardům.

K rozvoji cestovního ruchu je třeba i rozvoj dopravní infrastruktury, ať už zavádění nových leteckých spojení a přímých leteckých linek či výstavba dálnic nebo podpora železniční dopravy. Pro země Visegrádu je novou příležitostí znovuoobnovení přímého

leteckého spojení Praha – Soul a vznik nového přímého spojení Praha – Tchaj-pej. Polsko má pak více příležitostí pro trhy v Severní Americe, z důvodu většího počtu přímých leteckých linek z Varšavy.

Veškeré kroky pro rozvoj cestovního ruchu povedou ke zvýšení příjmů z cestovního ruchu. V zemích Visegrádu jsou příjmy z cestovního ruchu na zahraničního turistu pod průměrnou hodnotou Evropské unie. V zemích Visegrádské skupiny je třeba získat vyšší počet zahraničních turistů, zejména ze vzdálenějších zemí, kteří zde utrací více peněz a tím zvyšují tento příjem na turistu. Atraktivní by mohl být pro zahraniční turisty organizovaný poznávací zájezd, během kterého by navštívili několik turistických atraktivit a poznali i další regiony zemí střední Evropy.

Vzhledem k vysoké konkurenci je třeba nalézat nové oblasti, kterými můžou být nevšední atraktivita cestovního ruchu. Příkladem může být přiblížení zahraničním turistům několik tuzemských značek známých po celém světě, u kterých lze navštívit jejich průmyslové areály a dozvědět se o jejich historii, příkladem jsou v České republice Škoda auto, Baťa, TATRA, Pilsner Urquell.

Technické památky jsou výjimečné svou rozmanitostí a vlivem na své okolí, dokazují vývoj technologií a jsou tak naučným a zajímavým zážitkem pro všechny generace. Kromě poznání nového místa si turisté odnesou i poznání technických procesů v naší historii. Vzhledem k poloze technických památek mohou významně podpořit cestovní ruch v regionech mimo hlavní turistická centra.

V rámci toho byla navrhována turistická trasa tak, aby využila mezeru na trhu a byla zajímavá i pro náročné turisty. Dvoutýdenní zájezd je plný poznáním technických památek, který umožní navštívit i známé atrakce a poznat státy střední Evropy. Cílem turistické trasy je využít čas v maximální možné míře a spoluprací zemí Visegrádu podpořit rozvoj mezinárodního cestovního ruchu. Návrh turistické trasy je primárně tvořen pro zahraniční turisty, ale může být inspirací i pro domácí turisty při poznávání technických památek.

## 10. Seznam použitých zdrojů

1. **OECD.** *OECD Tourism Trends and Policies 2022.* [<https://doi.org/10.1787/a8dd3019-en>] Paris : OECD Publishing, 2022. ISBN 978-92-64-48119-0.
2. **Stefanovová, Zuzana a Lednický, Václav.** *Cestovní ruch a technické památky.* [<http://emijournal.cz/wp-content/uploads/2020/08/CESTOVN%C3%8D-RUCH-A-TECHNICK%C3%89-PAM%C3%81TKY.pdf>] Ostrava : Ekonomická fakulta VŠB – TU Ostrava, Obchodně podnikatelská fakulta Slezské, 2020.
3. **Frew, Andrew J.** *A Critical Analysis of Tourism Information Technology Research.* Edinburgh : Napier University, Craighouse Campus, 2000. 978-3-211-83483-1.
4. **Xie, Philip Feifan.** *Industrial Heritage Tourism.* Bristol, Buffalo, Toronto : Channel View Publications, 2015. 9781845415136.
5. **Otgaar, Alexander H.J., a další.** *Industrial Tourism: Opportunities for City and Enterprise.* New York : Routledge, 2016. 9781317117049.
6. **Malá, Vlasta.** *Základy cestovního ruchu.* Praha : Oeconomica, 2002. ISBN 80-245-0439-1.
7. **Galvasová, Iva a a kol.** Průmysl cestovního ruchu. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.* [Online] 2008. [Citace: 12. 9 2023.] [http://www.mmr.cz/getmedia/4486b2e3-19ca-4a95-982e-bdaa18ab2252/GetFile5\\_1.pdf](http://www.mmr.cz/getmedia/4486b2e3-19ca-4a95-982e-bdaa18ab2252/GetFile5_1.pdf).
8. **Ryglová, Kateřina, Burian, Michal a Vajčnerová, Ida.** *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi.* Praha : Grada Publishing, a.s., 2011. ISBN 978-80-247-4039-3.
9. **Petrů, Zdenka.** *Základy ekonomiky cestovního ruchu.* Praha : Idea servis, 1999. ISBN 80-85970-29-5.
10. **Pásková, Martina a Zelenka, Josef.** *Výkladový slovník cestovního ruchu.* Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. ISBN 80-239-0152-4.
11. **Dvořáková, Ing. arch. Eva.** *Technické památky. Národní památkový ústav.* [Online] [Citace: 6. 7 2023.] <https://www.npu.cz/technicke-pamatky>.
12. **Mazáč, Josef.** *Technické kulturní památky.* Ostrava : VŠB - Technická univerzita, 2003. 8024802422.

13. **Otgaar, A.H.J.** *Industrial Tourism: Where the Public Meets the Private*. Rotterdam : Erasmus University Rotterdam , Erasmus Research Institute of Management, 2010. 978-90-5892-259-5.
14. **Timothy, Dallen J.** *Cultural Heritage and Tourism: An Introduction*. Bristol, Toronto, Buffalo : Channel View Publications, 2011. 9781845412265.
15. **Šírová Motyčková, Kamila a Šír, Jiří.** *Technické památky České republiky*. místo neznámé : Nakladatelství Rubico, 2012. 9788073461416.
16. **Ministerstvo zahraničních věcí České republiky.** Visegrádská spolupráce. [Online] [Citace: 15. 6 2023.] <https://www.mzv.cz/visegrad>.
17. **ICV.** Visegrádská skupina 1991 - 2011. *Informační centrum vlády*. [Online] 14. 2 2011. [Citace: 25. 6 2023.] <https://icv.vlada.cz/cz/tema/visegradska-skupina-1991---2011-81123/tmplid-560/>.
18. **Eurostat.** Population on 1 January. *Eurostat Data Browser*. [Online] 14. 4 2023. [Citace: 25. 6 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TPS00001/default/table?lang=en&category=demo.demo\\_ind.tps00001](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TPS00001/default/table?lang=en&category=demo.demo_ind.tps00001).
19. **Eurostat.** Area by NUTS 3 region. *Eurostat Data Browser*. [Online] 19. 6 2023. [Citace: 25. 6 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/REG\\_AREA3\\_\\_custom\\_5468707/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=e9572305-224b-4fa0-bf0f-a039d44e272e](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/REG_AREA3__custom_5468707/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=e9572305-224b-4fa0-bf0f-a039d44e272e).  
REG\_AREA3\_\_custom\_5468707.
20. **Eurostat.** GDP and main components (output, expenditure and income). *Eurostat Data Browser*. [Online] 21. 6 2023. [Citace: 25. 6 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/NAMA\\_10\\_GDP\\_\\_custom\\_6658174/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/NAMA_10_GDP__custom_6658174/default/table?lang=en). NAMA\_10\_GDP\_\_custom\_6658174.
21. **The World Bank.** DataBank, World Development Indicators. [Online] [Citace: 2. 9 2023.] <https://databank.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG/1ff4a498/Popular-Indicators>.



22. **Eurostat.** GDP per capita in PPS. *Eurostat Data Browser*. [Online] 21. 6 2023. [Citace: 25. 6 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TEC00114\\_\\_custom\\_7628632/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TEC00114__custom_7628632/default/table?lang=en). TEC00114\_\_custom\_7628632.
23. **Eurostat.** Real GDP growth rate - volume. *Eurostat Data Browser*. [Online] 27. 6 2023. [Citace: 27. 6 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TEC00115/default/table?lang=en&category=na10.nama10.nama\\_10\\_ma](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TEC00115/default/table?lang=en&category=na10.nama10.nama_10_ma). TEC00115.
24. **UNWTO.** UNWTO Tourism Statistics Database. [Online] Madrid, 25. 1 2023. [Citace: 17. 9 2023.] <https://www.unwto.org/tourism-statistics/tourism-statistics-database>.
25. **OECD.** Tourism receipts and spending (indicator). [Online] 2023. [Citace: 17. 9 2023.] <https://data.oecd.org/industry/tourism-gdp.htm>. doi: 10.1787/b08f6469-en.
26. **CzechTourism.** CzechTourism. [Online] [Citace: 11. 11 2023.] <https://www.czechtourism.cz/cs-CZ/>.
27. **Eurostat.** Arrivals at tourist accommodation establishments by NUTS 2 regions. *Eurostat Data Browser*. [Online] 23. 10 2023. [Citace: 29. 10 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tour\\_occ\\_arn2\\_\\_custom\\_8207367/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tour_occ_arn2__custom_8207367/default/table?lang=en). tour\_occ\_arn2\_\_custom\_8207367.
28. **Eurostat.** Arrivals at tourist accommodation establishments by NUTS 2 regions. *Eurostat Data Browser*. [Online] 5. 9 2023. [Citace: 17. 9 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TOUR\\_OCC\\_ARN2/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TOUR_OCC_ARN2/default/table?lang=en). TOUR\_OCC\_ARN2.
29. **UNWTO.** Global and regional tourism performance. *UNWTO*. [Online] [Citace: 27. 10 2023.] <https://www.unwto.org/tourism-data/global-and-regional-tourism-performance>.
30. **Eurostat.** Nights spent at tourist accommodation establishments. *Eurostat Data Browser*. [Online] [Citace: 22. 7 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TOUR\\_OCC\\_NINAT\\_\\_custom\\_7497735/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TOUR_OCC_NINAT__custom_7497735/default/table?lang=en). TOUR\_OCC\_NINAT\_\_custom\_7497735.

31. **UNWTO**. Global and regional tourism performance. *World tourism organization*. [Online] [Citace: 17. 9 2023.] <https://www.unwto.org/tourism-data/global-and-regional-tourism-performance>.
32. **OECD**. Tourism employment (indicator). *OECD data*. [Online] 2023. [Citace: 27. 10 2023.] <https://data.oecd.org/industry/tourism-employment.htm>. doi: 10.1787/3e3a93d4-en.
33. **Podhorodecka, Katarzyna a Bąk-Filipek, Ewa**. ZMIANY NA RYNKU PRACY W SEKTORZE TURYSTYCZNYM W POLSCE W DOBIE PANDEMII. [Online] [Citace: 9. 11 2023.] <https://rynekpracy.praca.gov.pl/api/files/view/1965164.pdf>. DOI: 10.5604/01.3001.0016.0334.
34. **Eurostat**. Establishments, bedrooms and bed-places in tourist accommodation. *Eurostat Data Browser*. [Online] [Citace: 23. 9 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TOUR\\_CAP\\_NAT\\_\\_custom\\_7551596/default/table?lang=en.TOUR\\_CAP\\_NAT\\_\\_custom\\_7551596](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TOUR_CAP_NAT__custom_7551596/default/table?lang=en.TOUR_CAP_NAT__custom_7551596).
35. **ČSÚ**. Kapacity hromadných ubytovacích zařízení podle kategorie. *Český statistický úřad, Veřejná databáze*. [Online] [Citace: 19. 9 2023.] [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=CRU01&z=T&f=TABULKA&katalog=31742&str=v38&c=v3~8\\_\\_RP2022](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=CRU01&z=T&f=TABULKA&katalog=31742&str=v38&c=v3~8__RP2022).
36. **Štatistický úrad SR**. Otvorené údaje štatistického úradu SR. *Štatistický úrad Slovenskej republiky*. [Online] [Citace: 19. 9 2023.] <https://data.statistics.sk/api/detail.php>.
37. **Statistics Poland**. Tourism in 2022. [Online] 29. 6 2023. [Citace: 20. 9 2023.] <https://stat.gov.pl/en/topics/culture-tourism-sport/tourism/tourism-in-2022,1,20.html>.
38. **KSH**. Capacity of tourist accommodation establishments by type of accommodation, 31 July. *Hungarian central statistical office*. [Online] [Citace: 20. 9 2023.] [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/tur/en/tur0083.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/tur/en/tur0083.html).
39. **Štatistický úrad SR**. Sieť pohostinstva veľkých podnikov za 20 a viac zamestnancov. *Štatistický úrad Slovenskej republiky*. [Online] [Citace: 8. 10 2023.] [https://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/vbd\\_sk\\_win2/ob3803rr/v\\_ob3803rr\\_00\\_00\\_00\\_sk.ob3803rr](https://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/vbd_sk_win2/ob3803rr/v_ob3803rr_00_00_00_sk.ob3803rr).

40. **Statistics Poland.** CATERING UNITS IN TOURIST ACCOMMODATION ESTABLISHMENTS. *Statistics Poland*. [Online] 6. 8 2019. [Citace: 8. 10 2023.] <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica>.
41. **KSH.** Number of catering units by type of units. *Hungarian central statistical office*. [Online] [Citace: 8. 10 2023.] [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/tur/en/tur0027.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/tur/en/tur0027.html). 27.1.1.23..
42. **ČSÚ.** Český statistický úřad, Veřejná databáze. *Počet aktivních podniků*. [Online] [Citace: 8. 10 2023.] <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=SLU08&z=T&f=TABULKA&skupId=5632&katalog=31030&pvo=SLU08.SLU08/1>.
43. **Eurostat.** Length of motorways and e-roads. *Eurostat Data Browser*. [Online] 5. 7 2023. [Citace: 23. 9 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD\\_IF\\_MOTORWA/default/table?lang=en.road\\_if\\_motorwa](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD_IF_MOTORWA/default/table?lang=en.road_if_motorwa).
44. **Eurostat.** Railway transport - length of tracks. *Eurostat Data Browser*. [Online] [Citace: 23. 9 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/RAIL\\_IF\\_TRACKS/default/table?lang=en.rail\\_if\\_tracks](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/RAIL_IF_TRACKS/default/table?lang=en.rail_if_tracks).
45. **Eurostat.** Navigable inland waterways, by waterways type. *Eurostat Data Browser*. [Online] 30. 3 2023. [Citace: 23. 9 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/IWW\\_IF\\_INFRASTR/default/table?lang=en.iww\\_if\\_infrastr](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/IWW_IF_INFRASTR/default/table?lang=en.iww_if_infrastr).
46. **Eurostat.** Air passenger transport by main airports in each reporting country. *Eurostat Data Browser*. [Online] [Citace: 23. 9 2023.] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/AVIA\\_PAOA\\_\\_custom\\_7552389/default/table?lang=en.AVIA\\_PAOA\\_\\_custom\\_7552389](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/AVIA_PAOA__custom_7552389/default/table?lang=en.AVIA_PAOA__custom_7552389).
47. **Wieliczka-saltmine.** About the “Wieliczka” Salt Mine. [Online] [Citace: 27. 8 2023.] <https://www.wieliczka-saltmine.com/individual-tourist/about-the-mine>.
48. **Wieliczka-saltmine.** *Weimar Chamber*. [foto] Wieliczka : <https://www.wieliczka-saltmine.com/individual-tourist/about-the-mine/chambers-spaces-hollowed-out-in-salt>

rock?gad=1&gclid=EAIaIQobChMIzoT29PvjgQMVlux3Ch1ITQylEAAAYASAAEgI0qfD\_BwE.

49. **Hala Stulecie.** O Hali. [Online] [Citace: 2. 9 2023.] <https://halastulecia.pl/o-hali/>.
50. **Polish tourism organisation.** HALA STOLETÍ VE VRATISLAVI. [Online] [Citace: 27. 8 2023.] <https://www.polsko.travel/cz/pamatky/unesco/hala-stoleti-ve-wroclawi>.
51. **Hala Stulecia.** *Hala Stulecia.* [foto] Wrocław : <https://halastulecia.pl/o-hali/#pid=1>.
52. **Ruční papírna Velké Losiny a.s.** Historie. [Online] [Citace: 9. 2 2023.] <https://www.rpvl.cz/cz/rucni-papirna/historie>.
53. **RPVL.** *Muzeum papíru Velké Losiny.* [foto] místo neznámé : <https://www.rpvl.cz/cz/>.
54. **Česká televize.** Olomoucký kraj. *Technické památky českých zemí.* [Online] 2021. [Citace: 3. 9 2023.] <https://www.ceskatelevize.cz/porady/13862568241-technicke-pamatky-ceskych-zemi/320294340160003/>.
55. **Gebrian, Adam.** Dlouhé stráně: Zevrubná prohlídka technického divu Česka. [Online] [Citace: 3. 9 2023.] <https://www.youtube.com/watch?v=KcaN4mqje7c>.
56. **Dlouhé Stráně.** *Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně.* [foto] Loučná nad Desnou : <https://www.dlouhe-strane.cz/strane/fotogalerie>.
57. **Česká televize.** Moravskoslezský kraj. *Technické památky českých zemí.* [Online] 2021. [Citace: 3. 9 2023.] <https://www.ceskatelevize.cz/porady/13862568241-technicke-pamatky-ceskych-zemi/320294340160013/>.
58. **Muzeum Kopřivnice.** Depozitář Slovenské strelý. [Online] [Citace: 3. 9 2023.] <https://www.tatramuseum.cz/stranka/slovenska-strela.html>.
59. **TATRA museum.** *Depozitář Slovenské strelý.* [foto] místo neznámé : <https://www.tatramuseum.cz/stranka/slovenska-strela.html>.
60. **Dolní oblast Vítkovice.** O Dolních Vítkovicích. [Online] [Citace: 4. 9 2023.] <https://www.dolnivitkovice.cz/o-dolnich-vitkovicich/>.
61. **Česká televize.** Zlínský kraj. *Technické památky českých zemí.* [Online] 2021. [Citace: 4. 9 2023.] <https://www.ceskatelevize.cz/porady/13862568241-technicke-pamatky-ceskych-zemi/320294340160002/>.

62. **IC Zlín.** *Batův mrakodrap - 21. správní budova.* [foto] místo neznámé : <http://www.ic-zlin.cz/24931-prohlidka-mesta>.
63. **Bat'a canal.** *Stavba Baťova kanálu.* [Foto] Babice : <https://historie.batacanal.cz/>.
64. **Novák, Ladislav.** Před 30 lety vznikla největší slovenská vodní elektrárna Gabčíkovo. Dluh přírodě je patrný dodnes. *iRozhlas.* [Online] 24. 10 2022. [Citace: 10. 9 2023.] [https://www.irozhlas.cz/veda-technologie/priroda/vodni-elektrarna-gabcikovo-slovensko-priroda\\_2210241752\\_pre](https://www.irozhlas.cz/veda-technologie/priroda/vodni-elektrarna-gabcikovo-slovensko-priroda_2210241752_pre).
65. **Allforpower.** Historie výstavby VD Gabčíkovo. [Online] 19. 4 2022. [Citace: 10. 9 2023.] <https://allforpower.cz/zajimavosti/historie-vystavby-vd-gabcikovo-555>.
66. **Vodní dílo Gabčíkovo.** *Vodní dílo Gabčíkovo.* [Foto] Gabčíkovo : <https://www.vodarenstvi.cz/2019/03/16/metrostav-modernizuje-vodni-dilo-gabcikovo-za-375-miliardy/>.
67. **Ráckeve, Hajomalom.** Boat Mill of Ráckeve. [Online] [Citace: 11. 9 2023.] <http://hajomalom.rackeve.hu/>.
68. **Hajomalom Ráckeve.** *Ráckevei Hajómalom.* [Foto] Ráckeve : <http://hajomalom.rackeve.hu/>.
69. **Visit Hungary.** The Széchenyi Chain Bridge. [Online] [Citace: 7. 10 2023.] <https://visithungary.com/articles/the-szechenyi-chain-bridge>.
70. **Goding, Pete.** *Széchenyi Chain Bridge.* [Foto] Budapešť : <https://www.nationalgeographic.co.uk/travel/2019/11/photo-story-highlights-of-hungary>.
71. **Warsaw Chopin Airport.** History. [Online] [Citace: 26. 8 2023.] <https://www.lotnisko-chopina.pl/en/history.html>.
72. **Muzeum Powstania Warszawkiego.** The Warsaw Rising Museum. [Online] 29. 7 2016. [Citace: 26. 8 2023.] <https://www.1944.pl/en/article/the-warsaw-rising-museum,4516.html>.
73. **Polish Army Museum.** Liberation Route Europe. [Online] [Citace: 29. 8 2023.] <https://www.liberationroute.com/pois/193/polish-army-museum>.
74. **Polish army museum.** Muzeum Wojska Polskiego. [Online] [Citace: 26. 8 2023.] <http://www.muzeumwp.pl/?language=EN>.

75. **Polish vodka museum.** About the museum. *Polish vodka museum*. [Online] [Citace: 26. 8 2023.] <https://muzeumpolskiejwodki.pl/en/about-the-museum/>.
76. **Muzeum produkcji zapalek.** Muzeum produkcji zapalek. [Online] [Citace: 26. 8 2023.] <https://www.zapalki.pl/>.
77. **SZLAK ZABYTKÓW TECHNIKI.** Muzeum Produkcji Zapalek. [Online] [Citace: 29. 8 2023.] <https://www.zabytkitechniki.pl/culturalheritage/1704/muzeum-produkcji-zapalek>.
78. **Jasna Góra.** HISTORIA CUDOWNEGO OBRAZU. [Online] [Citace: 31. 8 2023.] <https://jasnagora.pl/pl/o-sanktuarium/historia-cudownego-obrazu/historia-cudownej-ikony/>.
79. **Wawel Krakow.** WAWEL ROYAL CASTLE. [Online] [Citace: 27. 8 2023.] <https://wawel.krakow.pl/en/hours-tickets-reservations-luggage>.
80. **Kraków travel.** Rynek Główny. [Online] [Citace: 27. 8 2023.] <https://krakow.travel/55-krakow-rynek-glowny>.
81. **Muzeum Krakowa.** Following the traces of European identity of Kraków. [Online] 24. 9 2010. [Citace: 27. 8 2023.] <https://muzeumkrakowa.pl/en/exhibitions/following-the-traces-of-european-identity-of-krakow>.
82. **Hala Stulecia.** Visitor Centre. [Online] [Citace: 27. 8 2023.] <https://halastulecia.pl/zwiedzanie/visitor-centre/>.
83. **Hala Stulecia.** Fontanna Multimedialna. [Online] [Citace: 27. 8 2023.] <https://halastulecia.pl/zwiedzanie/fontanna/>.
84. **Sky Tower.** About Sky Tower. [Online] [Citace: 2. 9 2023.] <https://skytower.pl/en/o-skytower/>.
85. **Horský resort Dolní Morava.** SKY BRIDGE 721. [Online] [Citace: 9. 2 2023.] <https://www.dolnimorava.cz/sky-bridge-721>.
86. **Resort Dolní Morava.** Stezka v oblacích. [Online] [Citace: 9. 2 2023.] <https://www.dolnimorava.cz/o-stezce-v-oblacich>.
87. **Muzeum Kopřivnice.** Z našich sbírek. [Online] [Citace: 3. 9 2023.] <https://www.tatramuseum.cz/z-nasich-sbirek/>.

88. **Muzeum nákladních automobilů Tatra Kopřivnice.** MUZEUM NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ TATRA V KOPŘIVNICI. [Online] [Citace: 3. 9 2023.] <https://www.muzeumnj.cz/tatra>.
89. **Horňáková, L., Novák, P. a Pokluda, Z.** Bařův Zlín. *Turistický informační portál města Zlín.* [Online] statutární město Zlín, 2005. [Citace: 4. 9 2023.] <http://www.ic-zlin.cz/24959-batuv-zlin>.
90. **Turistický informační portál města Zlína.** Prohlídka města. [Online] [Citace: 4. 9 2023.] <http://www.ic-zlin.cz/24931-prohlidka-mesta>.
91. **Region Záhorie.** Mlyn bratov Pilárikových Skalica. *Region Záhorie.* [Online] 16. 2 2023. [Citace: 6. 9 2023.] <https://regionzahorie.sk/mlyn-bratov-pilarikovych-skalica/>.
92. **Turistická informačná kancelária mesta Skalica.** Sprístupnené pamiatky. [Online] [Citace: 6. 9 2023.] <https://www.tikskalica.sk/atrakcie/spristupnene-pamiatky/>.
93. **Voit, Petr.** Skalica. *Encyklopedie knihy: starší knihtisk a příbuzné obory mezi polovinou 15. a počátkem 19. století.* [Online] 2006. [Citace: 6. 9 2023.] <https://encyklopedieknihy.cz/index.php/Skalica>.
94. **Ledovňa Skalica.** Ledovňa. [Online] [Citace: 6. 9 2023.] <https://ledovna.sk/ledovna.html>.
95. **Město Holíč.** Veterný mlýn. [Online] [Citace: 6. 9 2023.] <https://www.holic.sk/turisticke-centrum/turisticke-miesta-v-meste/veterny-mlyn/>.
96. **UFO watch.taste.groove.** Vyhlídková věža UFO. [Online] [Citace: 9. 9 2023.] <https://www.u-f-o.sk/sk/ufo-vyhliadka.html>.
97. **EARCH.CZ.** Unikátní most SNP v Bratislavě prohlášen národní kulturní památkou. *EARCH.cz.* [Online] 18. 5 2018. [Citace: 9. 9 2023.] <https://www.earch.cz/revue/clanek/unikatni-most-snp-v-bratislave-prohlasen-narodni-kulturni-pamatkou>.
98. **VisitBratislava.** BRATISLAVSKÝ HRAD. [Online] [Citace: 9. 9 2023.] <https://www.visitbratislava.com/sk/miesta/bratislavsky-hrad/>.
99. **Stará tržnica.** Pre návštevníkov. [Online] [Citace: 9. 9 2023.] <https://staratrznica.sk/sk/pre-navstevnikov>.

100. **Audi Hungaria.** *Audi Hungaria.* [Online] [Citace: 10. 9 2023.]  
<https://audi.hu/en/company/overview.html>.
101. **Káptalandomb.** Püspökvár-Toronykilátó. [Online] [Citace: 11. 9 2023.]  
<http://www.kaptalandomb.hu/hu/kiallitas/3/puspokvar-toronykilato/>.
102. **We Love Budapest.** Heroes' Square. [Online] [Citace: 11. 9 2023.]  
<https://welovebudapest.com/en/venue/heroes-square>.
103. **Visit Hungary.** Hungary's most iconic building: the magnificent House of Parliament. [Online] [Citace: 7. 10 2023.] <https://visithungary.com/articles/parliament>.
104. **Fisherman's Bastion.** Fisherman's Bastion Budapest. [Online] [Citace: 7. 10 2023.]  
<https://fishermansbastion.com/>.
105. **Budapest Market Hall.** Great Market Hall Budapest. [Online] [Citace: 7. 10 2023.]  
<http://budapestmarkethall.com/great-market-hall-budapest>.
106. **Budapest Airport.** Fast Facts. [Online] [Citace: 23. 10 2023.]  
[https://www.bud.hu/en/budapest\\_airport/facts\\_about\\_bud/about\\_the\\_airport/facts](https://www.bud.hu/en/budapest_airport/facts_about_bud/about_the_airport/facts).
107. **VegaTour.** Vozový park. [Online] [Citace: 14. 10 2023.]  
<https://www.vegatour.com/rezervace-vozu/mini-busy>.



## 11. Přílohy

### Příloha 1 Itinerář turistické trasy

			Den	Trvání	Časový harmonogram
Polsko					
Letiště Varšava -> Varšava					
Varšava	Muzeum Varšavského povstání		sobota	2 h	10:00-12:00
		oběd			
	Muzeum polské armády			1,5h	13:30-15:00
	Muzeum vodky			1 h	16:00-17:00
		ubytování			
		večeře			
		snídaně			
Varšava -> Čenstochová					
Čenstochová	Muzeum zápalek		neděle	1 h	11:00-12:00
		oběd			
	Poutní místo Jasná Hora - muzeum				14:00-15:00
	Poutní místo Jasná Hora - svatyně				15:00-16:00
Čenstochová -> Krakov					
Krakov		ubytování	pondělí	2 h	
		večeře			
		snídaně			
	Hrad Wawel			2 h	9:30-11:30
		oběd			
	Rynek glowny a podzemí rynku			1 h	13:00-14:00
	Wieliczka solný důl			2,5 h	15:00-17:30
		večeře			
Krakov -> Vratislav					
Vratislav	Hala století	oběd	úterý		13:00-18:00
	Zpívající fontána, japonská zahrada				
	Afrikárium				
		ubytování			
		večeře			
	Sky tower			0,5 h	20:00-20:30
Česká republika					
Vratislav -> Dolní Morava					
Dolní Morava		snídaně	středa	2,5 h	
		oběd			
	lanovka nahoru			0,25 h	12:30-12:45

	Sky bridge			2 h	13:00-15:00
	Stezka v oblacích			1 h	15:00-16:00
	lanovka dolu			0,25 h	16:15-16:30
Dolní Morava -> Loučná nad Desnou				0,75 h	
		ubytování			
		večeře			
		snídaně			
Velké Losiny	Muzeum papíru		čtvrtek	1,5 h	10:00-11:30
		oběd			
Loučná nad Desnou	Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně			3 h	13:00-16:00
Loučná nad Desnou -> Ostrava				2 h	
		ubytování			
		večeře			
		snídaně			
Kopřivnice	Technické muzeum TATRA		pátek	2 h	9:30-11:30
		oběd			
Ostrava	Dolní Vítkovice			1,75 h	13:00-14:45
	Hornické muzeum			2 h	15:30-17:30
		večeře			
		snídaně			
Ostrava -> Zlín				1,5 h	
Zlín	Bařův mrakodrap		sobota	1 h	11:00-12:00
		oběd			
	14.budova muzeum				13:00-14:00
	Bařovy závody				14:00-16:00
	Bařův kanál				
Zlín -> Hodonín				1,5 h	
		ubytování			
		večeře			
Slovensko					
		snídaně			
Skalica	Ladovňa, mlýn bratov Pilárikových, expozícia kníhtlače		neděle	1 h	10:00-11:00
		oběd			
Holíč	Větrný mlýn				13:00-14:00
Holíč -> Bratislava				1 h	
		ubytování			
		večeře			
		snídaně			
Bratislava	UFO	oběd	pondělí		10:00-17:00
	Bratislavský hrad muzeum a klenotnice				
	Stará tržnice				
		večeře			

		snídaně			
Gabčíkovo	Vodní dílo Gabčíkovo - vodní elektrárna		úterý	1,25 h	10:00-11:15
Maďarsko					
Gyor	Návštěvnícké centrum továrny Audi			1,5 h	12:30-14:00
		oběd			
	Biskupský hrad a palác				15:00-16:00
	Náměstí U Vídeňské brány				16:00-17:00
Gyor -> Budapešť				1,5 h	
		ubytování			
		večeře			
		snídaně			
Ráckeve	Starý mlýn na lodi		středa		11:00-12:00
		oběd			
Budapešť		večeře	čtvrtek		
		snídaně			
	Řetězový most	oběd			10:00-17:00
	Ústřední tržnice				
	Západní nádraží				
	Budova parlamentu			0,80 h	
	Náměstí hrdinů				
	Rybářská bašta				
		večeře			
	snídaně				
Budapešť -> letiště Budapešť			pátek		

*Zdroj 51 Vlastní zpracování*