

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Bakalářská práce

Technické památky spjaté s dopravou a možnosti jejich využití v cestovním ruchu České republiky

Dominik Laža

© 2023 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Dominik Laža

Podnikání a administrativa

Název práce

Technické památky spjaté s dopravou a možnosti jejich využití v cestovním ruchu České republiky

Název anglicky

Technical monuments connected with transport and possibilities of their use in tourism in the Czech Republic

Cíle práce

Práce se zaměří na cestovní ruch České republiky a možnosti podpory jeho dalšího rozvoje, a to ve vztahu k technickým památkám dopravy. Cílem práce je definovat technické památky, jejich význam z hlediska cestovního ruchu, a nastínit i možnosti jejich dalšího využití v rámci turistických cest. Součástí práce bude i návrh vlastní turistické trasy se zapojením technických památek dopravy.

Metodika

Bakalářská práce bude rozdělena na část teoretickou a část praktickou. Bude charakterizován cestovní ruch, jeho základní pojmy, včetně zaměření na technické památky a jejich členění. Sledován bude vývoj cestovního ruchu v ČR. Využita bude relevantní odborná literatura, statistické ročenky a statistické databáze. V praktické části bude navržena vlastní turistická trasa, která by zahrnula technické památky dopravy.

V různé míře budou použity metody analýzy, syntézy a komparace, v praktické části pak i vlastní terénní výzkum.

Doporučený rozsah práce

30-40 stran

Klíčová slova

Technické památky, doprava, cestovní ruch, turismus, turisté, zájezd, Česká republika, dopravní infrastruktura

Doporučené zdroje informací

ČSÚ Statistická ročenka České republiky 2020, ČSÚ, Praha, 2020, 808 s., ISBN 978-80-250-3050-9
EU transport in figures 2021, statistical pocketbook, Luxembourg 2021, 164 s., ISBN 978-92-76-40099-8
INDROVÁ, J. Cestovní ruch, Praha: Oeconomica, 2009, ISBN 978-80-245-1569-4
KOTÍKOVÁ, Halina. Nové trendy v nabídce cestovního ruchu. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4603-6
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
World Tourism Organization, International Tourism Highlights, 2020 Edition, UNWTO, Madrid, 2021, 23 s., ISBN: 978-92-844-2244-9, přístupné: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284422456>
ZELENKA, J. PÁSKOVÁ, M. Výkladový slovník cestovního ruchu, Praha: Linde Praha, 2012, ISBN 978-80-7201-880-2

Předběžný termín obhajoby

2021/22 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Zbyněk Kuna, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomiky

Elektronicky schváleno dne 9. 2. 2022

prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 21. 2. 2022

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 04. 02. 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Technické památky spjaté s dopravou a možnosti jejich využití v cestovním ruchu České republiky" jsem vypracoval(a) samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor(ka) uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15.03.2023

Poděkování

Rád(a) bych touto cestou poděkoval(a) Ing. Zbyňku Kunovi, Ph.D. za všechny cenné a odborné rady, pomoc a ochotné poskytnutí odborných informací. Byl mi skvělým vedoucím při psaní bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval mé rodině za podporu při studiu. Speciálně bych rád poděkoval mé babičce, díky které jsem získal povědomí o části technických památek díky výletům.

Technické památky spjaté s dopravou a možnosti jejich využití v cestovním ruchu České republiky

Abstrakt

Bakalářská práce ukazuje, jak důležitý cestovní ruch pro společnost je. Zabývá se základní charakteristikou cestovního ruchu, jeho vznikem, postupným vývojem a jeho celkovou typologií. V teoretické části se snaží obecně přiblížit toto odvětví, dále ukazuje, co je podstatou cestovního ruchu z ekonomického hlediska, popisuje cestovní ruch jako systém a jsou nastíněny faktory ovlivňující cestovní ruch. Práce je v praktické části zaměřena na technické památky spjaté s dopravou a na praktickém příkladu je ukázáno, jak lze těchto památek využít v cestovním ruchu a turismu České republiky. V této části je podrobný návrh turistického zájezdu na sedm dní, zahrnutý jsou v něm památky Hlavního města Prahy, památky Středočeského a Libereckého kraje. Na závěr práce je ukázán podrobný přehled nákladů na tuto trasu.

Klíčová slova:

Technické památky, doprava, cestovní ruch, turismus, turisté, zájezd, Česká republika, dopravní infrastruktura

Technical monuments related to transport and the possibilities of their use in the tourism of the Czech Republic

Abstract

The bachelor thesis shows how important tourism is for society. It deals with the basic characteristics of tourism, its origin, its gradual development and its overall typology. In the theoretical part it tries to give a general introduction to the industry, it also shows what is the essence of tourism from an economic point of view, it describes tourism as a system and the factors affecting tourism are outlined. The practical part of the thesis focuses on technical monuments related to transport and shows how these monuments can be used in tourism in the Czech Republic. In this part there is a detailed proposal of a tourist tour for seven days, including the monuments of the Capital City Prague, monuments of the Central Bohemia and Liberec regions. At the end of the paper a detailed cost overview of this itinerary is shown.

Keywords:

Technical monuments, transport, tourism, tourists, tour, Czech Republic, transport infrastructure

Obsah

Úvod	10
Cíl práce a metodika.....	11
1.1 Cíl práce	11
1.2 Metodika	11
2 Cestovní ruch a jeho význam	12
2.1 Cestovní ruch	12
2.1.1 Definice cestovního ruchu	12
2.1.2 Typologie cestovního ruchu (druhy a formy cest. ruchu).....	14
2.1.2.1 Druhy cestovního ruchu	14
2.1.2.2 Formy cestovního ruchu	17
2.1.3 Vznik a rozvoj cestovního ruchu	19
2.1.3.1 Vznik cestovního ruchu	19
2.1.3.2 Rozvoj cestovního ruchu	21
2.1.4 Cestovní ruch jako systém	22
2.1.5 Faktory ovlivňující cestovní ruch	24
2.2 Technické památky ČR spjaté s dopravou	24
2.2.1 Technické památky	24
2.2.1.1 Doprava	26
3 Návrh turistické trasy	33
3.1 První den	33
3.2 Druhý den.....	35
3.3 Třetí den	37
3.4 Čtvrtý den.....	39
3.5 Pátý den.....	41
3.6 Šestý den	42
3.7 Sedmý den.....	44
4 Kalkulace nákladů	46
4.1 Ubytovací náklady	46
4.2 Náklady na cestování minibusem.....	47
4.3 Stravovací náklady	47
4.4 Celkové náklady na aktivity.....	47
5 Závěr.....	48
6 Seznam použitých zdrojů	49
6.1 Seznam internetových zdrojů.....	49

6.2	Seznam tištěných zdrojů	51
7	Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk.....	53
7.1	Seznam obrázků	53
7.2	Seznam tabulek	53
7.3	Seznam použitých zkratk.....	53

Úvod

Bakalářská práce se zaměřuje na cestovní ruch České republiky a možnosti podpory jeho dalšího rozvoje ve vztahu k technickým památkám spojeným s dopravou. Cestovní ruch je společenským fenoménem, jež se stal poměrně rychle součástí každodenního života společnosti. Díky neustálému vývoji lze vidět, jak dominantní toto odvětví ve skutečnosti je. Ovlivňuje sociální, ekonomickou i politickou situaci v jednotlivých zemích.

Lidská potřeba zejména v ekonomicky vyspělých zemích je cestovat za poznáním po něčem novém a neznámém, za rekreací a za účelem osobního rozvoje. Cestovní ruch nemá pouze individuální význam, stal se i výrazným ekonomickým fenoménem, právě proto patří spolu s automobilovým průmyslem a obchodem s ropou k jednomu ze tří největších exportních odvětví dnešní doby. A tak zahrnuje oblasti rozvoje regionálních celků, podnikatelských činností, národní a světové ekonomiky.

Faktorů, které dnes zásadně ovlivňují cestovní ruch, je velké množství, jako například dopravní infrastruktura – díky ní je na vybraná místa lepší dostupnost. Dobrá dopravní infrastruktura se vyznačuje zejména širokým pokrytím státu sítí silnic, dálnic a železnic, také letišť a cyklostezek. Mezi další faktory je i nabídka služeb v cílových místech, mezi ně patří kulturní, stravovací a ubytovací zařízení aj. Podmínkou pro provozování cestovního ruchu na dobré úrovni je dosáhnout vysoké úrovně těchto faktorů v daných oblastech a tím se stává tato oblast potenciálně výhodná.

Cestování je v dnešní době mnohem přístupnější a pro více lidí než kdy dříve.

Cíl práce a metodika

1.1 Cíl práce

Práce se zaměřuje na cestovní ruch České republiky a možnosti podpory jeho dalšího rozvoje, a to ve vztahu k technickým památkám spjatých s dopravou.

Teoretická část má za úkol popsat základní informace, které jsou spojeny s tématem práce. Hlavním cílem je představit veřejnosti technické památky, jejich význam z hlediska cestovního ruchu, definovat cestovní ruch jako systém, přiblížit druhy a formy cestovního ruchu a nastínit i možnosti dalšího využití technických památek v rámci turistických cest.

Praktická část je tvořena vzorovou turistickou trasou ve formě poznávacího zájezdu po technických památkách České republiky. Místa, která zde budou navštívena mohou veřejnosti pomoci s inspirací, co mohou navštívit v případě, že se rozhodnou podniknout výlet. Díky tomu může být rozšířeno povědomí o těchto památkách, což napomůže přilákat více návštěvníků i do daných oblastí kde se památky nacházejí.

1.2 Metodika

Ke zpracování bakalářské práce byly použity ověřené internetové zdroje i odborná literatura, které byly důkladně prostudovány. Informace jsou zejména čerpány z tištěných zdrojů kvůli větší důvěryhodnosti a menší možnosti zavádějících informací. V teoretické části je mnoho pojmů a definic, typologie cestovního ruchu, část je i zaměřena na technické památky a jejich členění. V různých mírách byly použity metody analýzy, syntézy a komparace, v praktické části pak i vlastní terénní průzkum.

Díky tomu že na území České republiky je spousta technických památek spjatých s dopravou, pro co nejlepší naplánování trasy v praktické části bylo využito vlastních zkušeností a poznatků z cest. Naše země nabízí skutečně o mnoho takhle zajímavých památek, co by stály za uvedení, a to vše díky naší bohaté historii.

Při výběru památek bylo uvažováno, aby nebylo zmíněno jedno místo a památky v jeho okolí, ale byl kladen důraz na různorodost ve více oblastech. Hlavní město dostalo své slovo stejně tak jako menší, avšak velmi populární průmyslové město Mladá Boleslav, a dále menší, velmi klidná obec v okolí Liberce – Kořenov. Forma cestování a ubytování byla vybrána s ohledem na pohodlí účastníků a zároveň, aby varianta zůstala stále cenově dostupná.

2 Cestovní ruch a jeho význam

2.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch je významný fenomén jak pro společnost, tak pro ekonomiku. Je jedním z nejdůležitějších odvětví světové ekonomiky. Cestovní ruch je součástí spotřeby a způsobu života obyvatel hlavně z ekonomicky vyspělých zemí, a právě proto každoročně představuje největší pohyb lidské populace. Vedle automobilového průmyslu a obchodu s ropou patří v celosvětovém měřítku ke třem největším exportním odvětvím. (Hesková, 2011, s. 7)

2.1.1 Definice cestovního ruchu

Cestovní ruch se dá obecně definovat jako krátkodobý přesun lidí na jiná místa mimo jejich běžná místa pobytu, za účelem rekreace, relaxace, poznávání kultur nebo jiných aktivit a nových míst. Definici je zapotřebí doplnit o oblast kde hlavním smyslem není zábava, ale práce, tedy o lukrativní oblast služebních cest. Kvůli několika faktorům (např. kolik nocí musí lidé strávit mimo svá běžná místa pobytu, jak dlouho musejí cestovat, aby mohli být považováni za turisty), není snadné určit rozdíl mezi cestovním ruchem a cestováním. Je však jasné, že i přes existující silnou spojitost, protože cestovní ruch je odvozený od slova cestování, se oba pojmy liší. (Horner a Swarbrooke, 2003, s. 53-54)

Mnozí lidé považují cestovní ruch za činnost, jež je výsledkem služeb jiných odvětví (doprava, ubytování, stravování), nikoliv za samostatné odvětví. Pokud jde výslovně o nějaký průmysl cestovního ruchu, pak se pravděpodobně skládá ze služeb pořadatelů zájezdů jako jsou cestovní agentury a kanceláře. (Horner a Swarbrooke, 2003, s. 54)

Pokud pojmu cestování rozumíme jako cesty, které jsou spojené s přechodným pobytem na místě jiném, než je běžné místo pobytu, cestovní ruch je tedy pojem mnohem širší. Dá se obecně konstatovat, že o cestovním ruchu mluvíme právě tehdy, když se z cestování stane masový jev a je dále spojováno s poskytnutím specifických služeb, které jsou zabezpečeny specializovanými organizacemi. (Indrová, 2009)

Přestože lidé cestovali od pradávna, cestovní ruch se více začal rozvíjet teprve až od poloviny 19. století. Kromě snah o přesné vymezení pojmu v začátku 20. století se stala z cestovního ruchu nejen teoretická disciplína ale i předmět výzkumů a započalo se o cestovním ruchu vzdělávat. Začátek této teoretické disciplíny v roce 1942 je spojen se švýcarskými vědci a autory jedné z prvních definic pojmu cestovní ruch, později renomovanými profesory Walterem Hunzikerem a Kurtem Krapfem. Pojem definovali jako „soubor vztahů a jevů, které vyplívají z pobytu na cizím místě, pokud cílem pobytu není trvalý pohyb nebo výkon výdělečné činnosti“. V současnosti je obsah jejich díla částečně překonaný, avšak v poválečném období nejen ve Švýcarsku ale i v jiných evropských zemích byl velkým přínosem pro zkoumání cestovního ruchu. Za to se autorům dostalo mezinárodního uznání. (Hesková, 2011, s. 8)

Definice, jež se stala v 80. letech minulého století oficiální definicí AIEST – Mezinárodní sdružení vědeckých pracovníků cestovního ruchu, pochází od švýcarského profesora C. Kaspara. Navázal na definici i práci Hunzikera a Krapfa a definoval cestovní ruch jako „souhrn vztahů a jevů, které vyplívají z cestování anebo pobytu osob, přičemž místo pobytu není hlavním ani trvalým místem bydlení nebo zaměstnání“. (Hesková, 2011, s. 8)

I přes zaznamenání oficiální definice, nebyly stále od mnoha odborníků i prosté veřejnosti zcela sjednocené názory. Právě z tohoto důvodu Světová organizace cestovního ruchu – WTO, zorganizovala mezinárodní konferenci o statistice cestovního ruchu v hlavním městě Kanady Ottawě. Zde účastníci konference přijali návrh, že se cestovním ruchem rozumí „činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa ležícího mimo její běžné prostředí (místo bydliště), a to na dobu kratší než je stanovená, přičemž hlavní účel cest je jiný než výkon výdělečné činnosti v navštíveném místě“. V mezinárodním ruchu se stanovenou dobou rozumí jeden rok, v domácím cestovním ruchu je to šest měsíců. V navštíveném místě není výdělečná činnost založena na přechodném pracovním poměru nebo trvalém pracovním poměru, zároveň to ale nevyklučuje obchodní, služební a podobné cesty, které mají pracovní motivaci hrazené z titulu pracovního poměru u zaměstnavatele v místě bydliště nebo firmy. Definice přijatá u WTO z cestovního ruchu vylučuje pravidelné cesty do zahraničí, cestování v rámci trvalého bydliště, dlouhodobou migraci nebo dočasné přestěhování. (Hesková, 2011, s. 9)

2.1.2 Typologie cestovního ruchu (druhy a formy cest. ruchu)

Z toho důvodu, že se v každodenní praxi projevuje cestovní ruch v různých formách a druzích, tak specifikovat jej ve všeobecné rovině by bylo nedostačující. Formy se také neustále obohacují a vyvíjejí v závislosti na poptávce technologicko-technických možnostech nabídky a účastníků cestovního ruchu.

Když vezmeme motivaci účastníků jako základní faktor pro posuzování cestovního ruchu, tak mluvíme o druzích cestovního ruchu. Motivací je v tomto případě účel, pro který účastníci pobývají na cizích místech a cestují. Když vezmeme jako základní faktor pro posuzování cestovního ruchu různé příčiny, jež ho ovlivňují, ale také důsledky, které přináší, tak mluvíme o formách cestovního ruchu. (Hesková, 2011, s. 19-21)

Tabulka 1: Druhy cestovního ruchu

Druhy cestovního ruchu	
Rekreační cestovní ruch	Lázeňský cestovní ruch
Sportovní cestovní ruch	Zdravotní cestovní ruch
Dobrodružný cestovní ruch	Obchodní cestovní ruch
Myslivecký a rybářský cestovní ruch	Kongresový cestovní ruch
Náboženský (poutní) cestovní ruch	Stimulační cestovní ruch

Zdroj: Hesková, 2011, vlastní zpracování

2.1.2.1 Druhy cestovního ruchu

Druhy cestovního ruchu se v praxi nacházejí ve vzájemné kombinaci, nikoliv v čisté formě, kdy jeden z druhů bývá dominantní a v dnešní době je tedy poměrně dost těžké, přesně určit o jaký druh se jedná. Pro příklad, lázeňský cestovní ruch bývá nejčastěji v kombinaci se zdravotním a kulturním cestovním ruchem, rekreační cestovní druh v kombinaci s kulturním, zdravotním a sportovním cestovním ruchem atd. (Kotíková, 2013, s. 19-21)

Rekreační cestovní druh

Praktická část práce je nejvíce spjata s rekreačním cestovním ruchem, který se charakterizuje jako aktivní, ale také pasivní odpočinek, záleží na preferencích člověka. Tento

druh má být zasazen v příznivém prostředí pro obnovu psychických a fyzických sil jedinců. Cílem je pozitivní vliv na organismus a duševní pohodu člověka, a protože se v dnešním světě stále zhoršuje životní prostředí v místě trvalého bydliště, dostává rekreační cestovní druh postupem času pro společnost čím dál větší význam. V České republice je již z předešlého století, velkou oblibou zahrádkaření a chalupaření. Nebývá to jen záležitost jedince, nýbrž celé rodiny.

Tematický cestovní ruch, součást rekreačního cestovního ruchu, se zaměřuje na uspokojení specifických odborných a rekreačních potřeb. Podřizuje se tedy již konkrétním potřebám a zájmům jak jedince, tak i skupin, jako například technické památky spjaté s dopravou. Pokud je potřebou v relativně krátkém čase zažít komplexní zážitek, pak je tematický cestovní ruch skvělou volbou. (Hesková, 2011, s. 20-21)

Zdravotní cestovní ruch

Tento cestovní druh reaguje na stále narůstající trend zdravotního uvědomění jedinců a jejich snahy o preventivní ovlivnění a zlepšení své zdravotní stránky. Výsledkem počínání má být ochrana před negativními následky dnešního rychlého životního stylu a způsobu života. Díky trendu pohody, péče o své tělo a svou krásu, který vznikl již koncem předešlého století, roste čím dál více poptávka na rozvoj zdravotního cestovního ruchu. Jedním z velkých vlivů na zvýšenou poptávku po tomto druhu je i nárůst vrstvy manažerů, kteří požadují intenzivní a zároveň krátkodobé zotavení. Tato poptávka dala vzniknout většímu počtu produktů jako jsou například sportovně-rekreační, relaxační a rekondiční aktivity. (Hesková, 2011, s. 23)

Lázeňský cestovní druh

Představuje, podobně jako je tomu u zdravotního cestovního ruchu, zdravotně-preventivní a léčebné činnosti, které jsou ale vykonávány pod odborným zdravotnickým dohledem. Rozvoj tohoto druhu je podmíněn existencí některých z léčivých přírodních zdrojů (bahno, přírodní léčivé vody, plyny a klima), které ovlivní zaměření lázeňské léčby. Tato léčba bývá kombinována s dietním stravováním, medikamentózní léčbou a psychofyzikální rehabilitací. Další faktor, který pozitivně dokáže ovlivňovat výsledky lázeňské léčby jsou kulturní a sociální život, který se intenzivně rozvíjí v lázeňských městech. Lázeňský cestovní ruch si klade za cíl zlepšit zdravotní stav jedince a tím snížit jeho pracovní neschopnost. (Hesková, 2011, s. 23)

Sportovní cestovní ruch

Charakteristikou sportovního cestovního ruchu je vykonávání všelijakých sportovních činností (které očekávají již určitou fyzickou kondici jedince) při pobytu ve vhodném přírodním prostředí. Příkladem sportovních činností jsou pěší, horská anebo vodní turistika, mototuristika (kempování a karavanning), cykloturistika. Někteří lidé nedosahují takové fyzické úrovně, která je u náročnějších sportů potřeba, a tak se věnují těmto sportům v pasivní podobě, tedy jako sportovní diváci.

Dále se sportovní aktivity dělí dle ročního období:

- Zimní aktivity: Lyžování/jízda na snowboardu, bruslení, sáňkování aj.
- Letní aktivity: plavání, koupání, tenis, míčové hry, golf aj.

Cílem sportovního cestovního ruchu je nejen zvýšení fyzické zdatnosti jedince, ale také posílení jeho mentální stránky, zlepšení morálních vlastností člověka (u kolektivních aktivit například týmovost).

Z důsledku touhy po neznámém a objevování a touhou po dobrodružství je součástí sportovního cestovního ruchu také dobrodružný cestovní ruch. Tomuto druhu dala vzniknout lidská touha po občasné změně na krátký čas změnit každodenní styl života na alternativní způsob žití vykonáním aktivit jako je cestování, zdolávání vysokých míst nebo také variantou extrémních sportů jako je rafting, horolezectví a bungee jumping. (Hesková, 2013, s. 22-23)

Kongresový cestovní ruch

Jedná se o druh cestovního ruchu, který se zaměřuje na výměnu odborných a vědeckých zkušeností a poznatků ve spojení s cestováním a pobytem v nějakém kongresovém místě. Předmětem kongresového cestovního ruchu bývá nejčastěji organizace konferencí, kongresů, seminářů, veletrhů a taky výstav. Místa, kde se setkávají účastníci tohoto cestovního ruchu jsou označeny jako kongresové akce a služby které jsou těmto účastníkům poskytnuty nesou označení kongresové služby. Různé doprovodné programy, které jsou spojeny s účelným využíváním volného času na kongresových místech, v navštívených regionech nebo státech, jsou součástí kongresových setkání a bývají před nebo po kongresovém setkání. Hlavním rozlišením tohoto druhu cestovního ruchu od ostatních je, že se nekoncentruje do klidných míst a rezortů, ale koncentruje se do velkých

měst. Další zvláštností je, že tento druh je spjatý s nadprůměrnými příjmy prakticky většiny z jeho účastníků. A proto je z ekonomického hlediska jedním z nejvíce efektivních cestovních ruchů, dokazuje to i fakt, že výdaje účastníků těchto akcí jsou 2krát až 3krát větší než výdaje jiných turistů. (Hesková, 2013, s. 23-24)

2.1.2.2 Formy cestovního ruchu

Bližší určení podstaty cestovního ruchu z hlediska cílů i potřeb jeho účastníků umožňují formy cestovního ruchu. Díky tomuto poznávání lze lépe připravit produkt, který se dále nabízí na trhu cílové skupině účastníků cestovního ruchu.

Typologie forem cestovního ruchu využívá více klasifikačních kritérií.

Tabulka 2: Formy cestovního ruchu

Formy cestovního ruchu	
Z geografického hlediska	Podle počtu účastníků
Podle způsobu organizování	Podle věku účastníků
Podle délky účasti	Podle převažujícího místa pobytu
Podle ročního období	Podle použitého dopravního prostředku
Z hlediska dynamiky	Ze sociologického hlediska

Zdroj: Hesková, 2011, vlastní zpracování

Jedno z kritérií je dle místa pobytu neboli geografické hledisko. Toto hledisko nám pomáhá rozdělit formy na zahraniční, domácí a mezinárodní ruch. Další existující formy jsou odvozené formy: vnitřní, regionální a národní cestovní ruch. Je naprosto běžné, že se v praxi setkáme s prolínáním jednotlivých forem a druhů cestovního ruchu. (Petrů, 2007, s. 30-33)

Rozdělení forem z podle místa realizace (myšleno území státu) dle Petrů:

- Domácí cestovní ruch
 - Zahraniční cestovní ruch
- ❖ Domácí cestovní ruch je formou cestovního ruchu, kdy jeho účastníci nepřekročí státní hranice své země.

- ❖ Zahraníční cestovní ruch je forma cestovního ruchu, která zahrnuje výjezdy a příjezdy za hranice příslušného státu. Tato forma se dá dále rozčlenit z hlediska vztahu k národnímu hospodářství státu (platební bilanci státu):
 - Pasivní zahraniční cestovní ruch (v dnešní době také nazýván výjezdový)
 - Pro příslušný stát znamená výjezdy (vycestování) vlastních občanů do zahraničí a jejich následný pobyt v zahraničí. Zatěžuje pasivní stranu bilance, protože jde o výdej platebních prostředků do zahraničí.
 - Aktivní zahraniční cestovní ruch (nazýván častěji příjezdový cestovní ruch)
 - Pro příslušný stát znamená příjezdy (přicestování) a následný pobyt návštěvníků ze zahraničí (cizinců). Pro příslušný stát je přínosem platebních prostředků, tedy přispívá na aktivní stranu bilance státu. (Zelenka, Pásková, 2012)

- ❖ Mezinárodní cestovní ruch
 - Je souhrnem veškerého cestovního ruchu ze zahraničí, tedy cestovního ruchu více zemí. Dělí se dále na vnitřní a národní. Je zde zařazen i tranzitní cestovní ruch.
 - Vnitřní cestovní ruch (vnitrostátní) – je tu zahrnut pobyt a pohyb účastníků cestovního ruchu, který je uvnitř hranic jednoho státu, jde o souhrn všech účastníků příjezdového a domácího cestovního ruchu.
 - Národní cestovní ruch – v tomto ruchu je zahrnut pobyt a pohyb všech účastníků, kteří cestují uvnitř vlastní země a také mimo ni. Je souhrnem pro účastníky domácího a výjezdového cestovního ruchu.
 - Tranzitní cestovní ruch
 - Cestovní ruch, který je spojen s průjezdy na území určitého státu, ale nezahrnuje pobyt a obvykle bývá omezen určitým počtem hodin. Podle pohledů platební bilance národního státu a národního hospodářství, je stejného charakteru, jako aktivní cestovní ruch. (Zelenka, Pásková, 2012)

Rozdělení cestovního ruchu dle formy úhrady nákladů a způsobu účasti:

- ❖ Komerční cestovní ruch (dříve nazýván volný) – účastníci cestovního ruchu si v této formě účast hradí pouze ze svých příjmů a o účasti se rozhodují svobodně.
- ❖ Sociální cestovní ruch (v ČR dříve nazýván vázaný) – úhrada účasti je doplňována nebo plně hrazena ze společenských fondů (příspěvky nemocenského pojištění, fondy kulturní a sociálních potřeb). Účast a poskytnutí příspěvků v těchto případech jsou vázány na splnění určitých podmínek (členství v organizaci, zaměstnání, doporučení od lékaře aj.).

Rozdělení cestovního ruchu podle délky účasti:

- ❖ Krátkodobý cestovní ruch – charakterizuje se pobytem do 4 dnů mimo trvalé bydliště jedince (nejvíce 3 přenocování)
- ❖ Dlouhodobý cestovní ruch – Předpokládaná délka pobytu je více než 4 dny mimo trvalé bydliště jedince, ne-li delší než 6 měsíců v domácím cestovním ruchu a 1 rok v případě mezinárodního cestovního ruchu

2.1.3 Vznik a rozvoj cestovního ruchu

2.1.3.1 Vznik cestovního ruchu

Původní význam cestovního ruchu je, že to byl akorát jiný výraz pro cestování. Je postupně spojován poznáváním, využitím volného času a rekreací.

Můžeme v literatuře najít plno věcí které nás odkazují na to, že lidé cestovali v podstatě už v dávnověku. Mnoho autorů se shoduje, že začátky moderního cestovního ruchu je možné hledat teprve až v 17. a 18. století, hlavně v cestách tovaryšů (za získáváním zkušeností) a šlechticů. V těchto dvou stoletích se již také začínají vyskytovat i zmínky o prvních průvodcích. Ti pocházeli z řad obyvatelstva, které byly důvěryhodné anebo zcestovalých krajanů. Úkol těchto průvodců byl hlavně chránit cestující před přeapadeními a usnadnit celkově cestování tím, že poskytovali informace o možnostech stravování, ubytování, zajímavostech krajiny a o zvycích místních lidí. Masová forma cestovního ruchu vznikla teprve v druhé polovině 19. století a největší rozmach dosáhla

kvůli vlivu demokratizačních změn v období po 2. světové válce, přesněji ve třech posledních desetiletích 20. století. (Petrů, 2007, s. 4-5)

Díky projevu dvou lidských potřeb – potřeba rekreace (odpočinku) a potřeby bezprostředního poznání – se cestovní ruch dále rozvíjel. S rozvojem společnosti a její výrobní silou se obě tyto potřeby začínaly více projevovat. Tím, že vznikla moderní tovární výroba, která byla již v počátcích provázena jak tíživými pracovními ale také ubytovacími podmínkami a velmi, až neúměrně dlouhou, pracovní dobou, u lidí vznikala potřeba odpočinku mimo toto prostředí, nejčastěji v přírodě. (Petrů, 2007, s. 4-5)

Další společenské změny způsobené průmyslovou revolucí:

- Průmyslová revoluce vyvolala potřebu vzdělání; poznání nejen nových výrobních způsobů, ale i dalších, jiných způsobů života
- Na venkově docházelo k rozdělování dřívějších rodinných pospolitostí, protože lidé z venkova odcházeli do měst za prací

Díky lidské přirozené tendenci poznávat dosud poznané a neznámé, obnovovat mezi sebou rodinná spojení, to vedlo k nutnosti opouštět místo trvalého bydliště pouze dočasně, tedy cestovat. (Petrů, 2007, s. 4-5)

Za základní příčiny, které daly vzniknout modernímu cestovnímu ruchu, můžeme označit potřeby, které byly vyvolané dělbou práce ve společnosti a rozvojem výrobních sil:

- Potřeba obnovit spojení s přírodou, vnímanou jako zdroj regenerace pracovní schopnosti lidu.
- Potřeba obnovovat styk s lidmi, protože nové výrobní podmínky je od sebe dělily; potřeba nového navazování styku s lidmi z důvodu poznání a výměny zkušeností
- Potřeba se vzdělávat jako předpoklad pro uplatnění se v nových výrobních podmínkách a potřeba poznat nové výrobní postupy pro urychlení a zefektivnění dalšího technického rozvoje.

Cestovní ruch má svá omezení, musí být splněny určité podmínky, když uvažujeme o jeho dalším vývoji. Podmínky jako jsou osobní svoboda pohybu člověka, uspokojení základních životních potřeb, nejprve však dosažení určitého stupně životní úrovně, aby měli obyvatelé určité základní množství finančních prostředků a také přiměřený fond

volného času. V dřívějších časech těmito základními podmínkami oplývala pouze šlechta a bohatí průmyslníci, ovšem další vrstvy obyvatelstva, hlavně tedy rolníci a dělníci, dosáhli těchto podmínek až při dalším rozvoji výrobních sil, po zrušení nevolnictví a po vzniku moderního velkopřůmyslu.

Vznik cestovního ruchu není pouze následkem lidské touhy po objevování historických památek a přírodních krás ani následkem migračního pudu lidí. Cestovní ruch vznikl právě i díky dosažení určitého stupně vývoje, zejména tedy materiálních podmínek života společnosti. Za vytvořením nejen potřeb, které vyvolávají cestovní ruch, ale současně vytvořením základních podmínek pro schopnost tyto potřeby uspokojovat, stojí rozvoj výrobních (ekonomických) sil. (Petrů, 2007, s. 4-5)

2.1.3.2 Rozvoj cestovního ruchu

Rozvoj výrobních sil, který podmiňuje, jak růst, rychlost i směry růstu, ale i stagnaci cestovního ruchu, je základní podmínkou pro vznik a další rozvoje cestovního ruchu. Další nezbytná podmínka pro rozvoj cestovního ruchu jsou mírové životní podmínky, kdy při nedodržení by nebyl možný ani rozvoj cestovního ruchu. Právě pro velký význam míru pro cestovní ruch a také naopak cestovního ruchu pro mírovou spolupráci mezi státy jsou některé otázky pro cestovní ruch také zařazeny do Závěrečného aktu o bezpečnosti a spolupráci v Evropě, jež byl podepsán v Helsinkách roku 1975. (Petrů, 2007, s. 6)

Existuje řada dalších podmínek, které působí na rozvoj cestovního ruchu a dělit je lze do následujících skupin:

- Ekonomické
- Ekologické
- Demografické
- Pracovní
- Materiálně-technické
- Administrativní

Ekonomické činitele jsou především celková úroveň ekonomiky země, vyjádřena hrubým domácím produktem, složením platební bilance. Další činitele jsou fond volného času, materiální stránka životní úrovně, celková úroveň cen na trhu zboží, služeb a výše disponibilních příjmů obyvatel.

Ekologické činitele jsou příznivé přírodní a celkové životní prostředí. Dostatek atraktivního rekreačního prostoru a zajímavé přírodní aktivity.

Demografické činitele jsou vše, co se týká obyvatelstva, jeho složení a stavu. Patří sem věkové a rodinné složení, hustota obyvatelstva a zdravotní stav obyvatel.

Pracovní zabezpečení je jeden z významných faktorů, které ovlivňují a podporují cestovní ruch. Je potřeba zabezpečit cestovní ruch dostatečným počtem kvalifikovaných pracovníků.

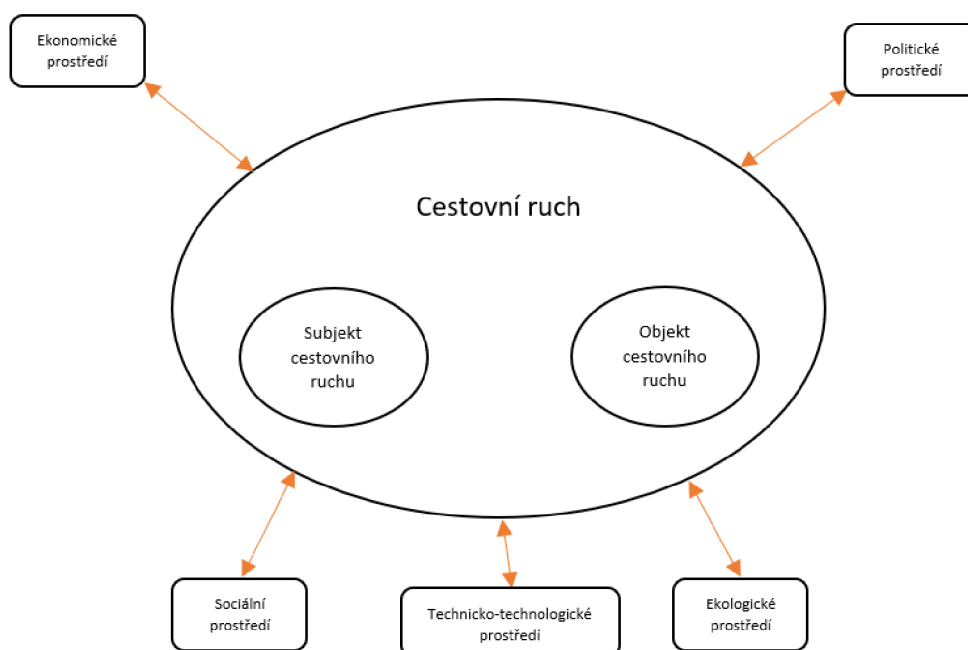
Materiálně-technické podmínky jsou především materiálně technická základna cestovního ruchu v užším slova smyslu, tedy stravovací a ubytovací zařízení, doprava, dostatečná síť obchodu a služeb, směnaren, sportovně-rekreačních zařízení, zdravotnické a bezpečnostní služby.

Administrativní podmínky se týkají zejména zahraničního cestovního ruchu a jsou spojeny s výjezdními a vstupními formalitami. Patří sem pasové, vízové, celní a směnárenské předpisy. (Petrů, 2007, s. 6-9)

2.1.4 Cestovní ruch jako systém

Cestovní ruch se dá zkoumat jako systém, který tvoří prvky, mezi kterými se nachází určité vzájemné vazby.

Obrázek 1: Cestovní ruch jako systém



Zdroj: Kaspar C., 1995, vlastní zpracování

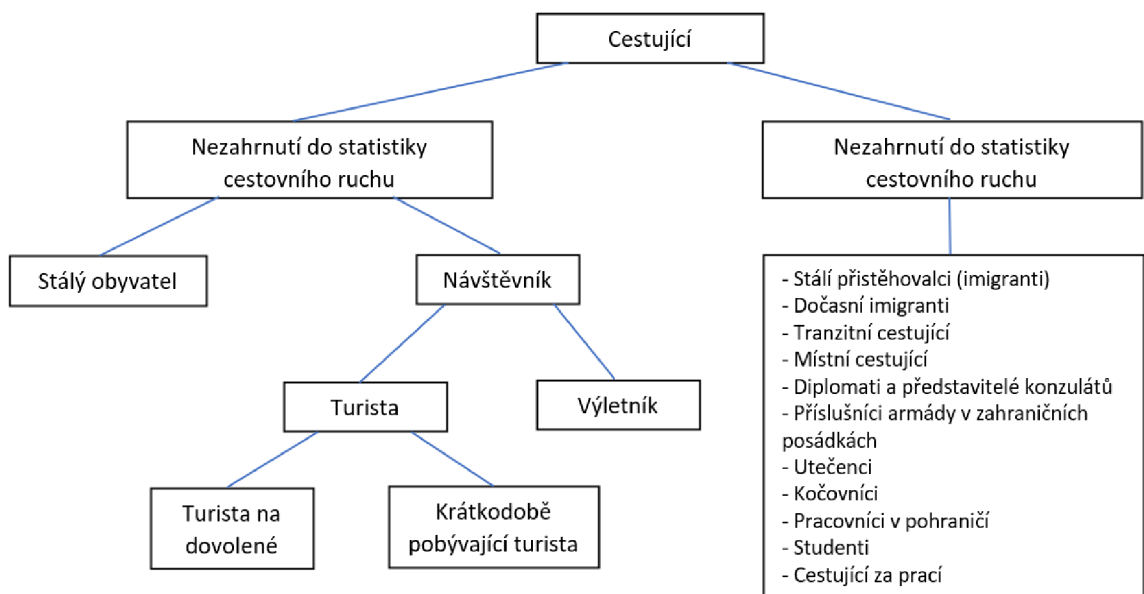
CR je otevřeným a dynamickým systémem, jež je tvořen dvěma podsystémy včetně vzájemných vazeb mezi sebou:

- Objekt cestovního ruchu
- Subjekt cestovního ruchu

Mezi jinými systémy, které tvoří okolí CR (vnější prostředí) a mezi CR jako systémem existují vazby sociální, politické, ekonomické, ekologické prostředí a vazby technicko-technologické.

Subjekt cestovního ruchu – je reprezentován účastníkem cestovního ruchu, tedy v podstatě každým, kdo z ekonomického hlediska uspokojuje ve volném čase během pobytu a cestování mimo místo jeho trvalého bydliště své potřeby. Potřeby si uspokojuje spotřebou statků cestovního ruchu. Každý, kdo je označen návštěvníkem, turistou a výletníkem je účastník cestovního ruchu z hlediska statistiky. (Beránek, 2013, s. 18-19)

Obrázek 2: Struktura cestujících podle závěrů mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu



Zdroj: Ottawa, 1991, vlastní zpracování

Objekt cestovního ruchu – je reprezentován vším, co je příčinou změny místa pobytu účastníka cestovního ruchu. Může tím tedy být cílové místo, destinace, příroda, kultura, dokonce instituce a podniky cestovního ruchu, apod. Subjekt se rozhodne cestovat do

cílového místa právě když existuje vhodná možnost pro uspokojení jeho potřeb. (Beránek, 2013, s. 19)

Z následujícího vyplývá, že subjekt cestovního ruchu je nositelem poptávky a objekt cestovního ruchu je nositelem nabídky.

2.1.5 Faktory ovlivňující cestovní ruch

Faktory pro vznik a vývoj cestovního ruchu v České republice se nijak výrazně nelišily od faktorů pro vznik a vývoj cestovního ruchu ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi. V jednotlivých zemích se začaly postupně projevovat ekonomické i mimoekonomické faktory, které působily na nabídku i poptávku cestovního ruchu v různých mírách. (Petrů, 2007)

Faktory, které ovlivňují vznik a vývoj cestovního ruchu:

- Ekonomické faktory
 - Poznávání a vzdělávání
 - Obnova styku s lidmi
 - Obnovit spojení s přírodou
- Mimoekonomické faktory
 - Svoboda pohybu
 - Podmínky pro mírový život
 - Existence budoucnosti pro rozvoj turismu

2.2 Technické památky ČR spjaté s dopravou

2.2.1 Technické památky

Česká republika patří podle různých statistik k nejbohatším zemím na historické, přírodní i kulturní památky. Možná lehce trochu stranou stojí památky technického rázu, nicméně i těchto památek se u nás nachází mnoho. Technické památky, ač si to třeba vůbec neuvědomujeme, tak nás doslova velmi obklopují. V dnešní době zažíváme tak rychlý technický rozvoj, ve větší míře než kdykoliv předtím a proto s lze s nadsázkou říci, že v podstatě co je dnes postaveno nebo uvedeno do provozu, se dá zítra již považovat za

technickou památku. Technické památky jsou důkazem šikovnosti, umu a vynalézavosti našich předků. (Šírová-Motyčková, Šír, 2012)

Téma technických památek je velmi široké a při podrobnějším průzkumu zjistíme, že sem patří industriální:

- stavby
- dřevařství
- elektrotechnika
- elektroenergetika
- doprava
- hutnictví
- hornictví
- strojírenství
- slévárenství
- zařízení kožedělného, potravinářského, papírenského, chemického, keramického anebo textilního průmyslu
- sklářství
- vodohospodářství
- vojenská zařízení

Technické památky jsou kvůli své povaze značně nesourodé, proto například jízda vlakem, který táhne parní lokomotiva nebo návštěva vodního mlýna přinese jiný zážitek, než třeba obdivování mostní konstrukce nebo hráze rybníka. (Šírová-Motyčková, Šír, 2012)

Technické a průmyslové dědictví je reprezentováno dochováním hmotných dokladů výrobních činností, dále pak zahrnutím vědeckých, architektonických, uměleckých, výzkumných a sociálních zkušeností s jejich propojením v rámci nejen Evropy, ale také celého světa. (Národní památkový ústav)

2.2.1.1 Doprava

Pojem doprava je opravdu velmi široký. Vlastně se jedná o přemístění z místa na místo, s tím, že se jedná o zvířata, předměty, osoby, také je zde zahrnuta energie či informace. Z pohledu technických památek, se tento pojem omezí na některé způsoby dopravy předmětů a osob. K nejstarším způsobům dopravy je nošení nákladu a chůze, jenomže nosič moc nákladu nepřepraví. Při rozvoji obchodu lidé také hledali a rozvíjeli způsoby, aby docílili přepravy většího množství zboží a materiálů. Prvně využívali pro přepravu zvířata a plavidla na vodních tocích (v ranné fázi tohoto způsobu na řekách a mořích byly potřeba k pohonu lidské síly a na moři energie větru). S rozvojem obchodu začaly jednotlivá lidská sídla spojovat obchodní stezky. S nárůstem těchto obchodních stezek se cesty začaly zpevňovat kamenným podkladem pro usnadnění cestování a zrychlení přepravy. První silnice byly postaveny již za dob starověkých civilizací, nejznámější silnice byly v antickém Římě. Český pojem silnice má původ z dob Karla IV., ten nechal zesílit tehdejší hlavní cesty, a proto silní cesta = silnice. Nicméně až do průmyslové revoluce a obchodu s ní spojeného platilo, že čím horší je silnice, tím více to zbrzdí protivníka při případném vpádu na území. (Šírová-Motyčková, Šír, 2012, s. 8-9)

Do podoby, v jaké silnice známe dnes, se začaly stavět v 19. století a měly šterkový podklad. Ve 20. století se díky automobilové dopravě začaly silnice dláždít. Ve stejném století se také v sousedním Německu začaly objevovat betonové dálnice. Na území České republiky byly první realizované úseky okolo let 1938-1939, kdy Němci jednak začali stavět na území Sudet dálnici Streitau – Cheb – Karlovy Vary – Lovosice – Česká Lípa – Liberec – Görlitz, a jednak byl v okleštěném Československu vypracován projekt dálnice Praha – Humpolec a Zástřizly – Lužná. Poté co vznikl protektorát Čechy a Morava, byla rozestavěná dálnice začleněná do německé sítě a v Posázaví bylo vystavěno několik mostů. Avšak protože nebyl dostatek oceli, byly později práce zastaveny. Zároveň byla dálnice Breslau (dnes již Wrocław) – Vídeň rozestavěna. (Šírová-Motyčková, Šír, 2012, s. 8-9)

2.2.1.1.1 Železnice

Kůň byl dlouhá staletí základní hybnou silou, žádné jiné zvíře se tak moc neosvědčilo nejen jako jízdní zvíře, ale hlavně jako zvíře k táhnutí nejrůznějších kočárů a povozů. Jedině kdy byl předstihnut bylo v pouštních oblastech, a to velbloudem. Zajímavý objev

byly železnice, které nejdříve našly své využití v dolech, nejpozději v roce 1530. Nejprve měly kolejnice podobu pouze dřevěných trámů a desek a to koncem 18. století, vedení kol zajišťovalo vodící prkno na vnější straně trámu. S počátkem 19. století byly po celém světě stavěny koňské dráhy. První veřejně koněspřežná železnice na evropském kontinentu začala v rakouské monarchii a spojovala České Budějovice a Linec v roce 1825. Hlavní důvod těchto staveb bylo snížení nákladů a koňské spřežení díky snížení jízdních odporů bylo schopné táhnout mnohonásobně těžší náklad než na formanském voze. (Šírová-Motyčková, Šír, 2012, s. 35)

Obrázek 3: Koněspřežná železnice



Zdroj: Kudyznudy.cz

V druhé polovině byly koněspřežky uplatněny i v městech, avšak v meziměstské dopravě byly vytlačeny parostrojní železnicí. Ta měla původ v Anglii a odtud se rozšířily do Evropy hřibové kolejnice, které koncem 19. století pak nahradily kolejnice širokopatní, které jsou užívány do dnes. Ve městech byly uplatněny první parní tramvaje, které na přelomu 19. a 20. století byly nahrazeny elektrickými tramvajemi. (Šírová-Motyčková, Šír, 2012, s. 35)

Obrázek 4: Parní lokomotiva 464.102 „Ušatá“, jeden ze dvou prototypů



Zdroj: Kudyznudy.cz

2.2.1.1.2 Mosty

Mosty jsou velmi důležitým prvkem pro dopravu. Mostem se běžně označuje překlenutí překážky, ať přírodní či umělé. Příkladem přírodního mostu je např. Pravčická brána, která je v Evropě nejznámější a největší skální mostem. Přírodním mostem může být i padlý strom, který je přes skalní průrvu nebo potok. Takovýto typ mostů můžeme nazvat prvními „mosty“ dávných předků. Když se lidé naučili porážet stromy, začaly využívat tuto schopnost mimo jiné k vytváření primitivních lávek. Se zlepšením technologií práce se dřevem se lidé propracovali až ke konstrukcím, co jsou vidění dnes. Dnes chápeme mostem především dopravní stavbu, která má za cíl převádět cestu, jak pěší tak silniční a železniční. Překážka může být tok řeky, vodní plocha, potok, jiná komunikace nebo terénní nerovnost. Mosty se začínaly vystavovat dřevem, postupem času se proměnily od kamenů, cihel po litinu, ocel až po dnešní využívání betonu, železobetonu a předepjatého betonu. (Šírová-Motyčková, Šír, 2012, s. 8)

Konstrukčně mosty dělíme na:

- Trámový
- Klenbový
- Visutý

Obrázek 5: Největší most na světě, Čína

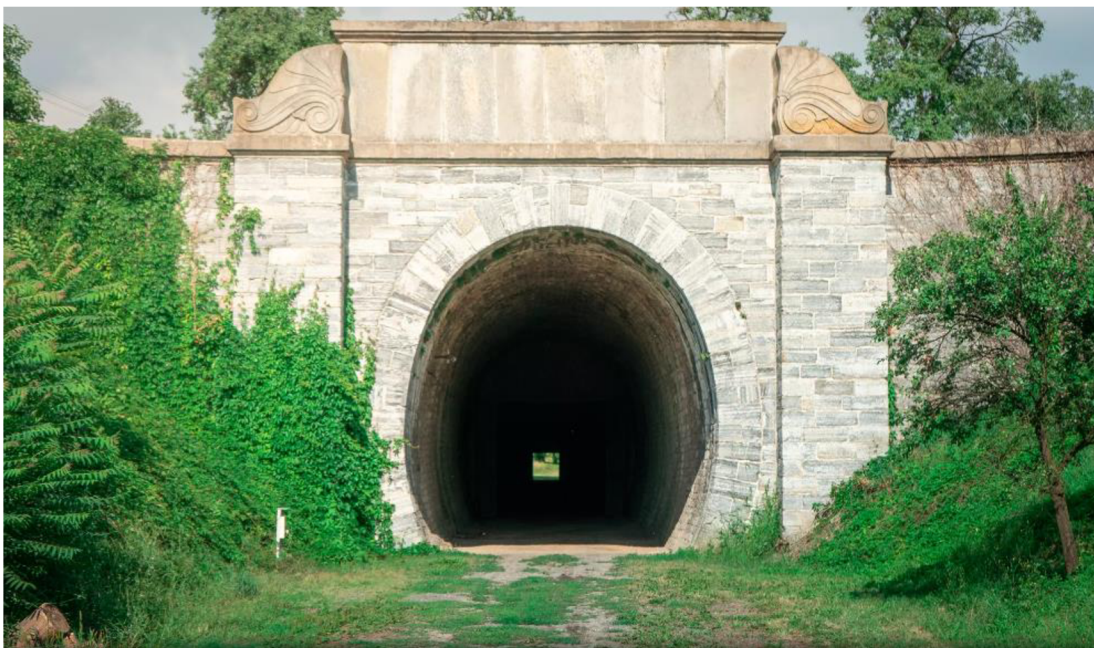


Zdroj: Autoforum.cz

2.2.1.1.3 Tunely

Dopravní stavby, které slouží především pro silniční, železniční a pěší dopravu. Předpoklad je, že nejstarší tunely měly být využívány pro zavlažovací účely. První významný tunel pro přepravu nákladu byl postaven až v roce 1670 nedaleko Beziers ve Francii. Díky výstavbě železničních tratí v 19. století se výrazným způsobem urychlila výstavba tunelů. Na území České republiky se tunely vyskytují ve velkém množství a k těm nejatraktivnějším patří železniční tunely, nicméně obdivovat ze vnitř většinu z nich můžeme pouze při jízdě vlakem. Výjimku činí bývalý tunel severní Ferdinandovy dráhy v obci Slavič, která se nachází mezi Hranicemi a Lipníkem nad Bečvou. (Šírová-Motyčková, Šír, 2012, s. 45)

Obrázek 6: Tunel Ferdinandovy severní dráhy; v jednu dobu sloužil i jako sklad brambor



Zdroj: Kudyznudy.cz

2.2.1.1.4 Městská hromadná doprava

Průmyslový rozvoj velmi přispěl k rozvoji měst. Společně s bouráním opevnění, které již nevyhovovalo, došlo k výstavbě rozsáhlých předměstí, která často pozřela i blízké obce. Díky hustšímu počtu obyvatelstva a s tím spojený zvýšený pohyb obyvatel, bylo nutno systémových řešení, protože individuální způsob dopravy již nedostačoval kapacitně, navíc pro většinu obyvatel byl kvůli vysokým cenám nedosažitelný. První známý pokus o zavedení městské dopravy se uskutečnil v Paříži roku 1662. Tato městská doprava měla jednotný tarif, a protože značně předběhl dobu, nutně ztroskotal. Další první realizované projekty jsou známy taktéž z Paříže a z francouzského Nantes, kdy byla doprava zajištěna omnibusy – ty byly schopny přepravovat 14 cestujících.

Městská doprava se rozvíjela od omnibusu, prvních tramvají taženými koňmi, postupně byly k vidění první autobusy, trolejbusy, tramvaje. V Praze se na přepravě začalo významnou měrou podílet od roku 1974 metro. Ovšem tramvaje patří z technického hlediska k nejzajímavějším prostředkům městské hromadné dopravy. (Širová-Motyčková, Šír, 2012, s. 45)

Obrázek 7: Omnibus tažený koňmi



Zdroj: Transportation history, 2019

❖ Tramvaje

Tramvaje mají původ v dolech, díky důlním vozíkům, kde na podlahy byly kladeny dřevěné trámy, ve kterých byly vyhloubeny drážky. Slovo tramvaj vychází ze spojení anglických slov tram – kolej, důlní vozík, a way – cesta. Slovo tramvaj se nakonec vžilo prvně pro pouliční, později elektrickou dráhu. Hovorově se jí také říká elektrika, na Ostravsku je to tramvajka a v Brně šmirgl anebo šalina. Znamky o první koněspřežné tramvaji pochází z roku 1832 z Ameriky, kde trať vedla mezi Harlemem a tehdejším New Yorkem. První koněspřežka v Evropě byla opět v Paříži, kdy byla zřízena roku 1845. V České republice byla první koněspřežka v provozu roku 1869 a to v Brně. (Šírová-Motyčková, Šír, 2012, s. 45-46)

❖ Lanové dráhy

Lanové dráhy jsou z kategorie dopravních prostředků, které se nazývají zdvihadla. Vozidla tohoto typu jsou kabiny, gondoly, vagóny i tyče se sedačkami, které se pohybují po vodorovných nebo šikmých trasách. Podstatou pohonu těchto vozidel je tažné lano. Místy, kde jsou tyto dopravní prostředky nejvíce k vidění jsou Francie a Švýcarsko, v České

republiky byly nejstarší dvě lanovky zřízeny v Praze. U nás jsou lanovkovým rájem Karlovy Vary. (Šírová-Motyčková, Šír, 2012, s. 48)

V dnešní době je největší využití těchto dopravních prostředků jako podpora zimních sportů – jízdy na lyžích/snowboardu – a jsou tedy k nalezení hlavně v horských střediscích.

Obrázek 8: Lanová dráha na Petřín



Zdroj: Dopravní podnik hlavního města Prahy

3 Návrh turistické trasy

Praktická část bakalářské práce je návrh sedmi denního turistického poznávacího zájezdu (od 26.06. - 02.07. 2023), se zaměřením na prohlídky Národních technických památek spjatých s dopravou v České republice. Turistický poznávací zájezd je pro 18 dospělých lidí, a v zájezdu je zajištěno vše od ubytování, dopravy, vstupných na daná místa a také je částečně řešena strava – je počítáno se snídaněmi v hotelech a penzionech. Doprava je zajištěna pomocí minibusu Mercedes Benz Sprinter Expedition 519 CDI Long Expedition LUXURY CLASS 2016 s kapacitou 20 míst k sezení + řidič. Jedná se o dálkový luxusní minibus s polohovatelnými sedadly s možností vysunutí do uličky, každé sedadlo je pohodlné, má stoleček, loketní opěrku, sklopný tácek na občerstvení, USB port k nabíjení telefonu, individuální klimatizaci. V buse je k dispozici televize s DVD, mikrofon pro průvodce, bar na chlazené nápoje, kávovar. Vozidlo je z Kroměříže, avšak po domluvě lze přistavit kdekoliv po České republice. Počítá se, že účastníci budou mít svá zavazadla při cestování v minibusu. (Frčíme: Doprava minibusem, 2023)

Každý den, navštíví skupina účastníků zájezdu alespoň jednu Národní technickou památku spjatou s dopravou, v některých dnech je i doplňkový program s návštěvou atrakcí v okolí památky. Zájezd je plánován na letní sezónu a je založen na reálných datech, informacích, na aktuálním provozu v sezóně a aktuálních cenách jak za ubytování, dopravu tak za vstupy na památky. Ideálním účastníkem tohoto poznávacího zájezdu je člověk, zajímající se o tento typ památek, který prahne po spojení vícero druhů technických památek spjatých s dopravou (muzea, dráhy, lanovky, plavby aj.)

V závěru praktické části je finální kalkulace všech nákladů poznávacího pobytu.

3.1 První den

Počátek prvního dne je ve 12:00 hodin u hotelu Pyramida v Praze na Břevnově a při ubytování bude jednotlivcům předána jízdenka na pražskou hromadnou dopravu na 24 hodin ve dvou kusech. V hotelu budou celkem účastníci ubytováni na dvě noci, tři dny (26. - 28.06.). Hotel zajistí klid a příjemnou péči účastníkům zájezdu a přispěje tak k lepší náladě při lehce náročnějším programu na území Prahy a pomůže tak ke zklidnění od ruchu velkoměsta a větších letních teplot. Moderní hotel je v blízkosti míst, kde se psala historie.

Počítá se s devíti dvoulůžkovými pokoji (na dvě osoby 4 790 Kč/ 2 noci). Účastníci zde mohou využít, při návratu na hotel, wellness, masáže, a fitness zónu.

Poté co se hosté ubytují bude realizován první výlet – plavba Čertovkou v plně moderní elektrické lodi Elektronemo. Pojede se tramvají ze zastávky Malovanka, která je u hotelu Pyramida, na zastávku Právnická fakulta. Vyplovat se bude z přístaviště u Čechova mostu na nástupišti č. 3, délka plavby je 50 minut. Základní cena plavby pro dospělého je 390 Kč, při objednání online, což je případ výletu, je 10% sleva (tedy 351 Kč). Po plavbě bude rozchod s tím, že ve 20:00 bude setkání v restauraci hotelu Pyramida.

Romantická plavba v odpoledních hodinách do krásného pohádkového zákoutí pražské Čertovky vyplouvá vždy od Čechova mostu. Díky tomu lze vidět nejen vltavská panoramata, také malebná zákoutí slepého ramene řeky Vltavy, a to vše během jedné plavby. Popluje se jako za starých časů kolem krásných a starobylých domů při tichém chodu elektromotoru. Díky velikosti lodi Elektronemo je možno se projet tam, kde se velké lodě jednoduše nevejdou. Loď je v provozu od roku 2010 jakožto první loď tohoto druhu v České republice, napájena solárními panely, jež jsou umístěny na střeše lodi. (Paroplavba: Plavba Čertovkou, 2023)

Obrázek 9: loď Elektronemo



3.2 Druhý den

Druhý den je snídaně 8:00 - 9:00, v 10:00 se bude vyrážet opět ze zastávky Malovanka, tentokrát na zastávku Újezd. Kousek od zastávky Újezd je zastávka lanové dráhy na Petřín (ca 200 m). Lanovou dráhou skupina vyjede na Petřín, kde se dozví zajímavosti od průvodce, lanovku mají v ceně jízdenky na 24 hodin, kterou dostali první den. Na petřínském svahu se rozprostírá rozsáhlý park a nespočet zahrad, které si účastníci projdou. Jsou zde k vidění různá romantická zákoutí a také známá Hladová zeď, postavená císařem Karlem IV. V rámci prohlídky po Petřínských sadech je později i výstup na Petřínskou rozhlednu, kde cena na dospělé osobu je 150 Kč. Dále se půjde do zrcadlového bludiště hned u rozhledny, cena za vstup činí 100 Kč na dospělé osobu. Díky využití slevy pro vstup na obě možnosti a 10% slevou při nákupu online se zaplatí zvýhodněné vstupné 189 Kč na osobu. Oběd si mohou jednotliví účastníci zajistit v přílehlé restauraci Restaurant Petřínské Terasy.

Obrázek 10: Zrcadlové bludiště na Petříně

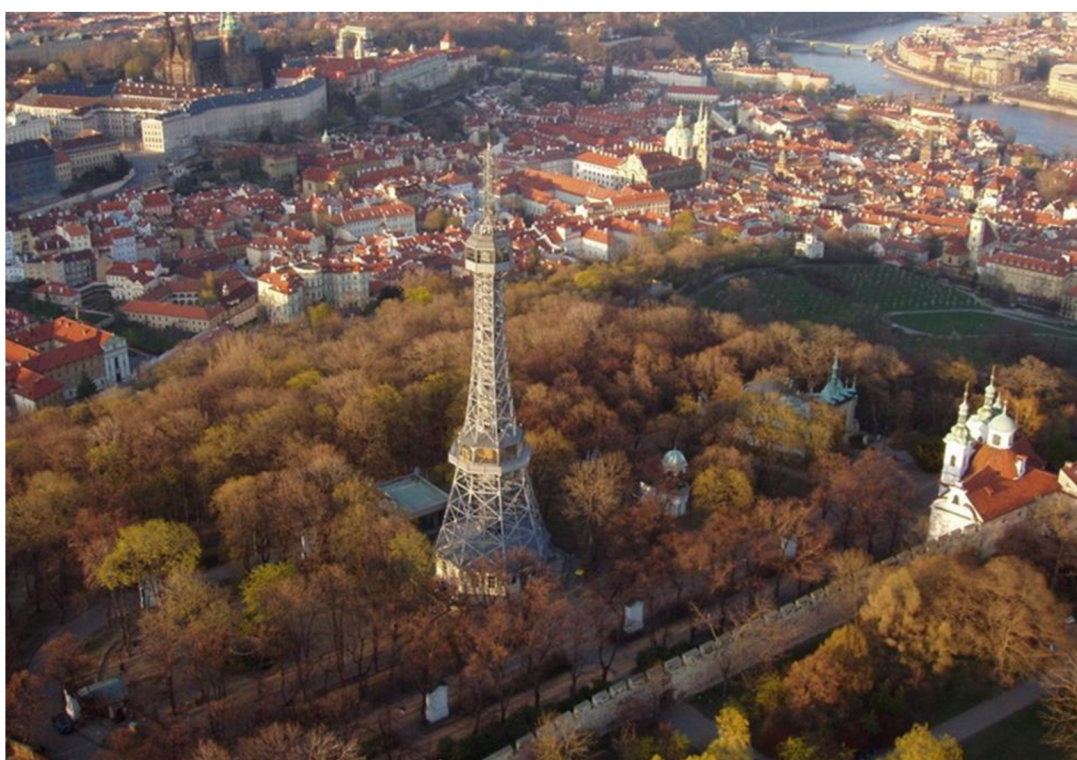


Zdroj: Tipynavylety.cz

Petřínská rozhledna se pyšní výškou 63,5 m a na vrcholu je k nalezení televizní vysílač. Do země zasahuje délkou 11 m. Při pohledu na věž může vzejít myšlenka, kolik to

asi tak může být oceli? Dle záznamů, jen kostra stavby váží neuvěřitelných 175 t. V suterénu se můžeme podívat na mnoho historických informací o Klubu českých turistů. Zajímavá je trvalá expozice, která mapuje tento Petřínský vrch od 17. století. Vyhlídka petřínské rozhledny ve výšce 55 m nabízí nádherný panoramatický výhled na Prahu, Říp a Krkonoše. V prvním patře je k nalezení ještě jedna vyhlídka. Celkem je na rozhledně 299 schodů, které jsou šikovně rozdělené pro chůzi směrem nahoru i dolů. V jádru stavby se nachází i výtah, který mohou návštěvníci s příplatkem 60 Kč využít. (Výšlapy: Petřínská rozhledna, 2023)

Obrázek 11: Petřínská rozhledna



Zdroj: Praguestay.cz

Roku 1891 na pražské jubilejní zemské výstavě bylo zrcadlové bludiště na Petříně původně zbudováno jako pavilon Klubu českých turistů. Postavil tesařský mistr Matěj Bílek podle projektu architekta Antonína Wiehla. Patrně inspiraci pro toto bludiště získal ze zrcadlového bludiště ve vídeňském Prátru. Původně dřevěná budova, v níž se nachází bludiště, stála v blízkosti nároží Průmyslového paláce, později o dva roky byla přemístěna na Petřín vedle Petřínské rozhledny. Stavba byla pokus o vytvoření podoby gotické vyšehradské brány nazvané Špička. Ta byla postavena Karlem IV. V polovině 14. století.

Dioráma, znázorňující boj Pražanů se Švédy na Karlově mostě roku 1648, je k nalezení v prostředním sále. V obou bočních sálech, v průběhu času, byla nainstalována zrcadla, kdy v levé místnosti roku 1911 byly zasazeny zrcadla s různě vydutými i vypouklými zrcadly – také se místnosti přezdívá síň smíchu. V bludišti je celkem 15 zkreslujících a 35 obyčejných zrcadel. (Tipy na výlety a zábava, 2023)

3.3 Třetí den

Třetí den je posledním dnem, který účastníci stráví v hotelu Pyramida. Ráno opět snídaně 8:00 – 9:00 a po snídani v 10:00 se bude vyrážet z hotelu pěšky na zastávku Dlabačov, která je od hotelu ca 650 metrů. Na zastávce účastníci nastoupí na historickou tramvaj číslo 42 která je pro skupinu objednána. Základní cena na celodenní jízdné je 250 Kč na osobu.

Účastníci se svezou po celé trase tramvaje, která je vedena po historickém centru Prahy. Tramvaj také funguje i na principu hop-on, hop-off. Při cestě zpět skupina vysedne na zastávce Vozovna Střešovice, kde se půjdou podívat na prohlídku muzea MHD. Cena muzea na dospělé osobu je 100 Kč.

Poté co se dokončí prohlídka muzea MHD, tak se s účastníky pomocí MHD dojde před hotel Pyramida, kde se naobědvají a bude přistaven minibus. Minibusem se pojedou od hotelu Pyramida do Mladé Boleslavi před hotel Grunt. Cena za km jízdy je 26 Kč, celková jízda k hotelu Grunt čítá 68 km a vyjde na 1 768 Kč.

Cena ubytování v hotelu Grunt na jednu noc a dvě osoby vyjde na 2 635 Kč.

Obrázek 13: Historická tramvaj č. 42



Zdroj: DPP.cz

3.4 Čtvrtý den

Čtvrtý den bude snídaneň 7:30 – 8:30, poté skupina vyjede minibusem k muzeu Škoda, cesta je dlouhá 3 km (cena minibusem díky cestě zpět k hotelu je 156 Kč). Ve Škoda muzeu je domluvena prohlídka na jejich vypsany termín 9:00 a muzeum si účtuje na vstupném 120 Kč na dospělé osobu. Vstupné je kombinované pro Škoda muzeum a Rodný dům Ferdinanda Porscheho.

Při cestě nazpět půjde skupina pěšky s průvodcem, který je provede po centru Mladé Boleslavi a dojdou tak k hotelu Grunt, kde je bude čekat minibus s jejich zavazadly. Cestovat se bude od hotelu Grunt směr Liberec, respektive do Kořenova. V Kořenově je Pension Karlos, který nabízí pohodové a příjemné ubytování všem hostům. Cesta na Pension Karlos je dlouhá 67 km (cena minibusem je 1 742 Kč). Na Pensionu Karlos stráví účastníci zájezdu celkem 3 noci (29. dorazí z Mladé Boleslavi do Kořenova). Pension si

účtuje za dospělého osobu na noc se snídaní 590 Kč, je zde ale možnost využít smluvních cen při skupinových akcích.

Obrázek 14: Uvnitř muzea Škoda



Zdroj: muzeum.skoda-auto.cz

Ve středočeském kraji, na severovýchod od Prahy leží Mladá Boleslav, která je známá především automobilkou Škoda. Automobilka má ve městě sídlo a největší výrobní závod. Roku 1955 tu bylo u stého výročí od založení firmy otevřeno Škoda muzeum, nabízející návštěvníkům prohlídky unikátní sbírky automobilů značek Škoda a Laurin & Klement. Prohlídky návštěvníky seznamuje nejen s historií firmy, ale umožní jim také nahlédnout do depozitáře, ve kterém jsou prototypy a vezme je i do vzdělávacího centra a do současného výrobního provozu. (Muzeum Škoda, 2023)

V Mladé Boleslavi je kromě Muzea Škoda také Letecké muzeum Metoděje Vlacha u letiště Aeroklubu Mladá Boleslav. Muzeum ukazuje letectví již od počátku až po současnost. V muzeu je 28. historických letadel, z toho 22., které jsou plně funkční a stále létají. Expozice nabídne návštěvníkům také kombinézy, uniformy a různé letecké přístroje. Pro odvážné zájemce jsou zde připraveny letecké simulátory dvouplošníku s otevřenou kabinou, seskoku padákem, a dokonce je tu i simulátor přetížení. (Kudy z nudy – Mladá Boleslav, 2023)

3.5 Pátý den

Po noci na Pensionu Karlos, snídaně proběhne 8:00 - 9:00, v 10:00 skupina bude vyrážet minibusem na Ještěd. Cesta tam je dlouhá 38 km a bude tedy stát, při cestě tam i zpět) 1 976 Kč. Příjezd bude ke spodní stanici Skiareál Ještěd P3, skupinu poté čeká 3 km výšlap nahoru k vysílači Ještěd. Zpáteční jízdenka na lanovku je na dospělého 260 Kč. Nahoře ve vysílači Ještěd bude rozchod pár hodin, je tu restaurace, kde si účastníci mohou obstarat oběd, poté se mohou kochat výhledem a projít se po okolí.

Po příjezdu zpět na penzion bude vyhlášen večerní kvíz s otázkami zaměřenými na technické památky České republiky, výherci dostanou věcné ceny.

Obrázek 15: Pension Karlos v Kořenově



Zdroj: Pension-Karlos.cz

Slavná věž na vrcholu Ještědu ukrývá vysílač, krásný horský hotel a restauraci. Těsně pod vrcholem Ještědu je horní stanice kabinové lanovky z Horního Hanychova. Místo nabízí úžasný výhled na všechny světové strany, jedinečný pohled na Liberec a jeho okolí.

Ještěd byl od nepaměti považován za symbol města Liberec, který se pod ním rozprostírá, a jednu z hlavních dominant severních Čech. Vrchol Ještědu zdobí unikátní dílo, které bylo budováno jako hotel s restaurací. V letech 1966-1973 bylo dílo vytvořeno podle projektu od architekta Karla Hubáčka, ten za stavbu obdržel Perretovu cenu

Mezinárodní unie architektů. Hotel nabízí celkem 45 lůžek a 8 přistýlek. Lidé si mohou vybírat ze 2 apartmá a 12 dvoulůžkových pokojů Comfort s vlastní koupelou, anebo jedno z 8 dvoulůžkových pokojů Economy v turistické kategorii – mají společnou koupelnu. V restauraci nalezneme denní menu – chutná jídla, která mají kratší dobu přípravy a večer nabízí večerní menu – nejen pro náročnější hosty.

Většina pobytů je zde na jednu nebo dvě noci, protože se zde jezdí ve většině případů za zážitkem z ubytování. Pro ty, co tu hledají i jiné aktivity, je možnost výletů do krásných Jizerských hor, na zámky Sychrova a Frýdlant, do Lázní Libverdy. V Liberci je konečná stanice přímo pod vrcholem Ještědu a díky ní jsou zde ubytovaní v kontaktu se širokým výběrem kulturního a sportovního vyžití města.

Lanovka, která jezdila z Horního Hanychova na vrchol Ještědu, je aktuálně kvůli generální rekonstrukci mimo provoz. V letní i zimní sezóně lze na vrcholový hřeben vyjet lanovkou Skalka. (České hory, 2023)

Obrázek 16: Lanovka z Ještědu s jedinečným výhledem



Zdroj: Kudyznudy.cz

3.6 Šestý den

V šestém dni poznávacího zájezdu účastníci, jak už je zvykem v tomto zájezdu, jdou na snídani od 8:00 do 9:00 aby v deset mohli vyrážet za dalším dobrodružným dnem. V šestém dni účastníky čeká krátký pochod k nedaleké vlakové zastávce Kořenov. Zde navštíví

zrenovovanou Výtopnu Kořenov a Muzeum ozubnicové dráhy, celková cena za návštěvu je 120 Kč na dospělého člověka. Po prohlídce muzea a Výtopny bude rozchod na oběd, účastníci mohou využít kuchyně v nedalekých hospůdkách nebo v Pensionu Karlos. Odpoledním programem je jízda v lokomotivě na ozubnicové dráze z Kořenova do Harrachova a zpět. Tato cesta tam i zpět vyjde jednoho účastníka na 100 Kč.

Datum tohoto dne vychází na 1.7., kdy událost slouží právě jako slavnostní den zahájení letních prázdnin. Zatím jsou na tento den chystány lokomotivy: motorová ozubnicová lokomotiva ř. T426.0, historický motorový vůz M240.056, historické vozy Balm, další vozy mají být dále do upřesněny. V roce 2023 si také připomeneme i řadu výročí vážících se k Zubačce: například 100 let od elektrizace železnice Jelenia Góra – Kořenov, 60 let od obnovení provozu na trati Kořenov – Harrachov, 60 let motorových vozů řady M240.0, 35 let nostalgických vlaků na Zubačce a 20 let od založení obecně prospěšné společnosti Železniční společnost Tanvald. Na nádraží v Kořenově bude bohaté občerstvení a doprovodný bohatý program, jako svezení důlním vozičkem nebo zde bude k vidění historický autobus. (Harrachov info – ozubnicová trať Zubačka, 2023)

Obrázek 17: Vlak na ozubnicové dráze



Zdroj: Kudyznudy.cz

Kořenovská výtopna sloužila svému účelu do roku 1987, kdy se v tomto roce pod tíhou sněhu zřítla střecha a od té doby tento nevyužívaný objekt chátral. Výtopně se dostalo rekonstrukce až mezi srpnem roku 2015 a červencem 2016, která probíhala dle

návrhu Ivana Lejčara, který vycházel z původních výkresů a plánů. Obnova probíhala s velkým respektem k historické hodnotě a původnímu účelu stavby. Metody použité pro rekonstrukci objektu byly ovšem ze soudobého stavitelství. Objekt byl tímto fakticky zachráněn.

Výtopna nyní nachází nové uplatnění a to tak, že bude sloužit pro remizování historických kolejových vozidel Železniční společnosti Tanvald, které jsou nyní odstavena a pod širým nebem v nevyhovujících podmínkách. Dva motorové vozy a dvě ozubnicové motorové lokomotivy jsou přitom kulturními památkami. Těmito kroky dojde k provázání funkce objektu s jedinou českou ozubnicovou tratí. (Kudy z nudy, 2023)

Ozubnicová trať je zajímavá nejen unikátním stavebním provedením, ale i svou bohatou historií. Pro všechny obdivovatele železnic a technických památek z celé Evropy se stala pravidelným cílem cest. Roku 1992 byl Ministerstvem kultury ČR úsek Tanvald – Kořenov prohlášen za kulturní památku. V dnešní době se 12 kilometrům trati z Tanvaldu do Harrachova, které jsou v provozu, říká lidově „kořenovská Zubačka“. Tato trať se pyšní pěti tunely a mnoha umělými stavbami a dodnes zachovanou dvoupásovou Abtovou ozubnicí v ose koleje měřící 4,43 km na sedmi kilometrovém úseku tratě. Nejdelší tunel měří 940 metrů. Je zde překonáváno 235 metrů výškového rozdílu s maximálním stoupáním až 58 promile, které je tím největším v České republice. (Harrachov info – ozubnicová trať Zubačka, 2023)

3.7 Sedmý den

Sedmý den se skupina po snídani rozloučí s posledním ubytováním jejich poznávacího zájezdu. Přejíždět se bude minibusem od Pensionu Karlos nazpět do Prahy do Leteckého muzea Kbely. Vstup do muzea je zdarma. Cesta je dlouhá 120 km a pojedete se hodinu a půl, kdy cena cesty vyjde na 3 120 Kč.

Po příjezdu k muzeu bude odvolán autobus, cestující si tedy nechají pohlídat své věci v muzeu a mohou se libovolně procházet po exponátech. Po ukončení prohlídky muzea bude zájezd ukončen u stanice metra Letňany.

Obrázek 18: Letecké muzeum Kbely uvnitř



Zdroj: VHU.cz

Založení leteckého muzea Kbely se datuje na rok 1968 v areálu historického vojenského letiště Praha – Kbely. Letiště bylo první letecká základna vybudovaná po vzniku Československa v roce 1918. Muzeum je právě díky kvalitě a početnosti sbírek jedním z největších leteckých muzeí v Evropě. Expozice je bezprostředně zaměřena na historii československého a českého letectví, především vojenského letectví. V současných sbírkách má muzeum na 275 letadel, ze kterých je 85 vystaveno v krytých halách, 25 v nekrytých prostorech a 155 je uloženo v depozitáři, 10 letuschopných je provozováno. Mnoho letounů patří do skupiny světových unikátů. Ke srovnání je zde vystaveno mnoho leteckých motorů, vybrané typy světově významných letounů, součásti draků letounů, výzbroj letadel, výstroj, prapory, vyznamenání, uniformy a mnoho dalších památek, které se vztahují k historii českého a československého letectví.

Z období 2. světové války je k vidění expozice nacházející se v hangáru typu Wagner. Expozice je včetně letadel a dalších exponátů. Proudové letouny první generace, jsou nyní k vidění v uvolněném hangáru typu Pícha, kde byly až dosud letadla z roků 1939–1945. (Vojenský historický ústav Praha, 2023)

4 Kalkulace nákladů

Celková cena za ubytování pro 18 lidí včetně snídaní a rekreačních poplatků je 98 685 Kč. Cena za pronájem minibusu včetně řidiče a přistavení je 8 762 Kč. Cena veškerého vstupného do muzeí, ceny za MHD, turistických atrakcí, jízdného na dopravních prostředcích je 31 140 Kč. Služby průvodce byly 3 500 Kč.

Dohromady tedy cena za celý pobyt pro 18 dospělých účastníků zájezdu je 142 087 Kč, to znamená cena na jednu osobu je po zaokrouhlení 7 894 Kč. Výsledná cena zájezdu bude na 9 399 Kč z toho tedy 1 505 Kč zisk na osobu – celkem zisk z uspořádaného poznávacího zájezdu je 27 090 Kč.

4.1 Ubytovací náklady

Ubytování na hotelu Pyramida v Praze pro 18 osob na dvě noci. Byly využity dvouúžkové pokoje pro dvě osoby, při ceně 4 790 Kč. Bylo objednáno 9 pokojů a celková cena činí 43 110 Kč na dobu pobytu na hotelu. Na tomto hotelu byla možnost wellness, sauny nebo fitness zóny, v případě zájmu si účastníci platili tyto aktivity sami.

Ubytování na hotelu Grunt v Mladé Boleslavi pro 18 osob na jednu noc. Využity byly opět dvouúžkové pokoje pro dvě osoby, co hotel nabízí, cena za pokoj byla 2 635 Kč. Objednáno bylo 9 pokojů a celková cena činila 23 715 Kč.

Ubytování v Pensionu Karlos v Kořenově pro 18 osob na tři noci. Využity byly dvouúžkové pokoje pro dvě osoby, při ceně 1 770 Kč na osobu. Bylo objednáno 9 pokojů a celková cena činila 31 860 Kč. I když se u této možnosti dá využít možnost smluvních cen pro skupiny, tak s ní zde není počítáno.

Tabulka 3: Ubytovací náklady

Ubytovací zařízení	Počet nocí	Počet pokojů	Cena za pokoj	Celkem cena
hotel Pyramida	2	9	2 395 Kč	43 110 Kč
hotel Grunt	1	9	2 635 Kč	23 715 Kč
Pension Karlos	3	9	1 180 Kč	31 860 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

4.2 Náklady na cestování minibusem

Cena minibusu byla 26 Kč/km, kdy přistavení minibusu po celé České republice je zdarma. Celkový počet kilometrů za celý pobyt byl 337 km. Celková cena za cestování minibusem tedy činí 8 762 Kč.

Tabulka 4: Náhrady na cestování minibusem

Den	Počet ujetých km	Cena
3. den	68 km	1 768 Kč
4. den	73 km	1 898 Kč
5. den	76 km	1 976 Kč
7. den	120 km	3 120 Kč
Celkem	337 km	8 762 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

4.3 Stravovací náklady

Poznávací zájezd byl udělán v tom smyslu, že se účastníci ráno nasnídají a v průběhu dne díky velké dynamičnosti programu, se nají na místech dle svého uvážení. V plánu s tím bylo počítáno a vždy byl čas se najíst v klidu. Snídaně byly jako jediné hrazeny.

4.4 Celkové náklady na aktivity

Celková cena všech aktivit, co byly podniknuty dle plánu, na jednoho člověka činí 1 659 Kč. Cena za všech 18 lidí, kteří se na těchto aktivitách účastnili, je 29 862 Kč.

Tabulka 5: Celkové náklady na aktivity

Aktivita	Cena za účastníka	Cena celkem
Jízdenka na MHD na 24 hodin – 2x	240 Kč	4 320 Kč
Petřín (lanovka, zrcadlové bludiště, rozhledna)	189 Kč	3 402 Kč
Plavba lodí Elektronemo	351 Kč	6 318 Kč
Historická tramvaj + muzeum MHD	189 Kč	3 402 Kč
Muzeum Škoda+ rodný dům Porscheho	350 Kč	6 300 Kč
Lanovka z Ještědu	120 Kč	2 160 Kč
Ozubnicová dráha, muzeum dráhy, výtopna	220 Kč	3 960 Kč
Celkem	1 659 Kč	29 862 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

5 Závěr

Za cíle bakalářské práce byly stanoveny charakterizovat cestovní ruch, popsat ho jako celek, představit druhy a formy cestovního ruchu. Dále bylo cílem popsat vznik a rozvoj cestovního ruchu, poté definovat cestovní ruch jako systém. Práce má také ekonomický pohled, který poukazuje i na fakt, že cestovní ruch zaměstnává velký počet lidí, protože účastníci využívají různých podpůrných služeb tohoto odvětví, proto má u většiny vyspělých zemí velký podíl na hrubý domácí produkt. Z práce, mimo jiné vyplývá, že v České republice má cestovní ruch velký potenciál do budoucna, jelikož naše země je na historické a kulturní památky velmi bohatá. Další část je zaměřena na technické památky spjaté včetně dalších možností jejich využití. Rozděleny jsou v několika kategoriích, které jsou pak podrobně charakterizovány.

Praktická část bakalářské práce se skládá z vytvořeného poznávacího zájezdu zaměřeného na technické památky, které jsou spjaty s dopravou. Zájezd je pojat tak, aby alespoň lehce nastínil rozmanitost české krajiny, proto jsou ukázány tři oblasti napříč Čech (Hlavní město Praha, Mladá Boleslav a Liberecko). V plánu trasy se objevují technické památky, které jsou veřejnosti více známé, ale objevují se tu právě i ty památky, které jsou méně známé a jistě stojí za návštěvu. V zájezdu se podařila skloubit nejen rozmanitost oblastí, ale také rozmanitost technických památek, které naše země nabízí. Objevují se tu lanovky, různě zaměřená muzea i svezení jistými zajímavými dopravními prostředky. Zájezd je zpracováván za pomoci reálných cen, míst, a časů. Na závěr je ukázána kalkulace zájezdu, včetně možného zisku pro společnost, jež by takhle tento zájezd plánovala.

6 Seznam použitých zdrojů

6.1 Seznam internetových zdrojů

Geografie cestovního ruchu. *Gis ZCU* [online]. 2004 [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <http://old.gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch16.html>

Zeměpis cestovního ruchu [online]. [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://zemepis-maturita.studentske.cz/2008/03/vvoj-novodobho-cestovneho-ruchu.html>

Technické památky. *Národní památkový ústav* [online]. [cit. 2023-02-15]. Dostupné z: <https://www.npu.cz/technicke-pamatky>

100 tipů na výlety za technickými zajímavostmi a památkami. *Kudy z nudy* [online]. [cit. 2023-02-16]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/aktuality/10-tipu-kam-za-technickymi-zajimavostmi-a-pamatkam>

Největší dálniční most světa. *Autoforum.cz* [online]. [cit. 2023-02-16]. Dostupné z: <https://www.autoforum.cz/fascinace/nejvyssi-dalnicni-most-sveta-stoji-v-cine-vznikl-rekordne-rychle-skyta-uchvatne-scenerie/>

Transportation History. *Transportationhistory.org* [online]. [cit. 2023-02-17]. Dostupné z: <https://transportationhistory.org/2019/01/11/hold-your-horses-this-transit-system-took-its-last-gallop/>

Lanová dráha Petřín. *Dopravní podnik hlavního města Prahy: dpp.cz* [online]. [cit. 2023-02-17]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/zabava-a-zazitky/akce-a-zajimavosti/lanova-draha-na-petrin>

Doprava minibusem [online]. Frčíme.cz [cit. 2023-01-15]. Dostupné z: https://www.frctime.cz/doprava-minibusem.html?gclid=Cj0KCQiAjbagBhD3ARIsANRrqEsW8jvE6DMgopjRhLMoGSRkzi0HFfljlc3aNmEti2HIN-Qx3wCgV9saAoW2EALw_wcB

Paroplavba: Plavba Čertovkou [online]. Paroplavba.cz [cit. 2023-02-28]. Dostupné z: <https://www.paroplavba.cz/plavby-do-certovky>

Tipy na výlety a zábava: Zrcadlové bludiště na Petříně [online]. Tipynavylety.cz [cit. 2023-02-28]. Dostupné z: <https://www.tipnavylety.cz/products/zrcadlove-bludiste-na-petrine/>

Výšlapy: Petřínská rozhledna [online]. vyslapy.cz [cit. 2023-02-28]. Dostupné z: <https://vyslapy.cz/petrinska-rozhledna/>

Pražská integrovaná doprava: Lanová dráha [online]. pid.cz [cit. 2023-02-28]. Dostupné z: <https://pid.cz/lanova-draha/>

Kudy z nudy: Zrcadlové bludiště Petřín [online]. kudyznudy.cz [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/aktivity/bludiste-na-petrine>

Prague stay: Petřínská rozhledna [online]. cz.prague-stay.com [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://cz.prague-stay.com/lifestyle/clanek/202-petrinska-rozhledna/>

DPP: Historická linka č. 42 [online]. dpp.cz [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/zabava-a-zazitky/historie-dpp/historicka-linka-c-42>

DPP: Muzeum MHD [online]. dpp.cz [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/zabava-a-zazitky/historie-dpp/muzeum-mhd>

Škoda Muzeum [online]. museum.skoda-auto.cz [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://museum.skoda-auto.cz/prohlidky-vstupenky>

Kudy z nudy: Mladá Boleslav [online]. kudyznudy.cz [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/kam-pojedete/stredocesky-kraj/pojizeri-polabi/mlada-boleslav>

Pension Karlos [online]. [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.pension-karlos.cz/>

České hory: Lanová dráha Ještěd [online]. ceskehory.cz [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.ceskehory.cz/lanovka/cenik/jested-skalka.html>

Harrachov world cup region: Ozubnicová trať – Zubačka [online]. harrachov-info.cz [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.harrachov-info.cz/aktivity/turisticky-zajimavymista/ozubnicova-trat-zubacka>

Vojenský historický ústav Praha: Expozice Leteckého muzea Kbely [online]. vhu.cz [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.vhu.cz/muzea/zakladni-informace-o-lm-kbely/expozice-lm-kbely/>

6.2 Seznam tištěných zdrojů

HORNER, Susan a John SWARBROOKE. In: *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Grada, 2003, ISBN 8024702029.

KOTÍKOVÁ, Halina. *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Praha: Grada, 2013. ISBN 9788024746036

HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 2011. ISBN 978-80-7373-107-6.

BERÁNEK, Jaromír. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: Mag Consulting, 2013. ISBN 978-80-86724-46-1

ŠÍROVÁ-MOTYČKOVÁ, Kamila a Jiří ŠÍR. *Technické památky České republiky: mosty, železnice, přehrady, elektrárny, mlýny, opevnění, sklárny, doly a další*. 1. Olomouc: Rubico, 2012. Naše země. ISBN 978-80-7346-141-6.

PETRŮ, Zdenka. *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. 2., upr. vyd. Praha: Idea servis, 2007. ISBN 978-80-85970-55-5.

INDROVÁ, Jarmila. *Cestovní ruch: (základy)*. Vyd. 2., přeprac. V Praze: Oeconomica, 2009. ISBN 978-80-245-1569-4.

ZELÉNKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. Výkladový slovník cestovního ruchu. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012. ISBN 978-80-7201-880-2.

JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Marketing v cestovním ruchu*. Praha: Grada, 2009. Marketing (Grada). ISBN 978-80-247-3247-3.

BERÁNEK, Jaromír. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: Mag Consulting, 2013. ISBN 978-80-86724-46-1.

7 Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk

7.1 Seznam obrázků

Obrázek 1: Cestovní ruch jako systém	22
Obrázek 2: Struktura cestujících podle závěrů mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu	23
Obrázek 3: Koněspřežná železnice	27
Obrázek 4: Parní lokomotiva 464.102 „Ušatá“, jeden ze dvou prototypů.....	28
Obrázek 5: Největší most na světě, Čína	29
Obrázek 6: Tunel Ferdinandovy severní dráhy; v jednu dobu sloužil i jako sklad brambor	30
Obrázek 7: Omnibus tažený koňmi	31
Obrázek 8: Lanová dráha na Petřín.....	32
Obrázek 9: loď Elektronemo	34
Obrázek 10: Zrcadlové bludiště na Petříně.....	35
Obrázek 11: Petřínská rozhledna	36
Obrázek 12: Trasa historické tramvaje č.42	38
Obrázek 13: Historická tramvaj č. 42	39
Obrázek 14: Uvnitř muzea Škoda	40
Obrázek 15: Pension Karlos v Kořenově.....	41
Obrázek 16: Lanovka z Ještědu s jedinečným výhledem	42
Obrázek 17: Vlak na ozubnicové dráze	43
Obrázek 18: Letecké muzeum Kbely uvnitř	45

7.2 Seznam tabulek

Tabulka 1: Druhy cestovního ruchu.....	14
Tabulka 2: Formy cestovního ruchu	17
Tabulka 3: Ubytovací náklady	46
Tabulka 4: Náhrady na cestování minibusem.....	47
Tabulka 5: Celkové náklady na aktivity	47

7.3 Seznam použitých zkratk

CR	Cestovní ruch
WTO	Světová obchodní organizace