

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie



Daniel Elicer

Dostupnost atraktivit cestovního ruchu

v Královéhradeckém kraji

Bakalářská práce

Vedoucí práce: doc. Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

Olomouc 2022

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Daniel Elicer (R190677)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji

Title of thesis: Accessibility to places of tourism attractiveness in the Královéhradecký region

Vedoucí práce: doc. Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

Rozsah práce: 74 stran, 6 vázaných příloh

Abstrakt: Tato práce analyzuje dopravní dostupnost vybraných atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji hromadnou veřejnou a individuální dopravou ze zvolených obcí. Dopravní dostupnost je hodnocena na základě výpočtů vážené průměrné časové dostupnosti pro dny 14.8.2021 a 11.9.2021. Časové údaje pro hromadnou veřejnou dopravu byli zjišťováni z internetové aplikace IDOS – Jízdní řády a pro individuální automobilovou dopravu z mapového portálu mapy.cz. V hlavní analytické části jsou interpretovány zjištěné výsledky pomocí mapových výstupů a tabulek.

Klíčová slova: dopravní dostupnost, vážená průměrná cestovní doba, hromadná veřejná doprava, individuální doprava, Královéhradecký kraj, atraktivita cestovního ruchu

Abstract: This thesis analyses the transport accessibility of selected tourist attractions in the Hradec Králové Region by public and individual transport from selected municipalities. Transport accessibility is evaluated on the basis of calculations of weighted average time availability for the days 14.8.2021 and 11.9.2021. Time data for public transport were obtained from the Internet application IDOS - Timetables and for individual car transport from the map portal mapy.cz. In the main analytical part, the results are interpreted using map outputs and tables.

Keywords: transport accessibility, weighted average travel time, public mass transport, individual transport, Královéhradecký region, tourism attractions

Prohlašuji, že jsem svou bakalářskou práci vypracoval samostatně s využitím uvedené literatury a daných zdrojů informací.

V Olomouci dne 28.4.2022

Podpis:

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval svému vedoucímu práce panu doc. Mgr. Pavlu Klapkovi, Ph.D. za odborné rady, podněty a čas, který mi v průběhu tvorby této práce poskytl. Současně bych chtěl poděkovat své rodině a všem přátelům, kteří mě při vytváření této práce podporovali.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Daniel ELICER
Osobní číslo: R190677
Studijní program: B1301 Geografie
Studijní obor: Regionální geografie
Téma práce: Dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji
Zadávající katedra: Katedra geografie

Zásady pro vypracování

Práce se bude zabývat geografickou dostupností atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji. Metody kvantitativního hodnocení dostupnosti budou upřesněny po dohodě s vedoucím práce podle toho, jaká data se podaří získat. Rovněž bude upřesněn seznam hodnocených lokalit.

Rozsah pracovní zprávy: 5 000 – 8 000 slov
Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam doporučené literatury:

- Hoyle, B. S., Knowles, R. (1998): Modern transport geography. Wiley, Chichester.
Kwan, M. P., Murray, A. T., O'Kelly, M. E., Tiefelsdorf, M. (2003): Recent advances in accessibility research: Representation, methodology and applications. Journal of Geographical Systems 5(1), 129-138.
Marada, M. a kol. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. ČGS, Praha.
Páez, A., Scott, D.M., Morency, C. (2012): Measuring accessibility: positive and normative implementations of various accessibility indicators. Journal of Transport Geography 25, 141-153.
Rodrigue, J.-P., Comtois, C., Slack, B. (2013): The Geography of Transport Systems. Third edition. Routledge, New York.
Pearce, D. (1995): Tourism Today: a geographical analysis. Longman, Harlow.
Robinson, G. M. (1998): Methods and Techniques in Human Geography. Wiley and sons, Chichester.
Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. eds. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň.

Vedoucí bakalářské práce: doc. Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 8. ledna 2021
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2022

L.S.

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.
děkan

prof. RNDr. Marián Halás, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 8. ledna 2021

Obsah

1	Úvod	9
2	Cíle práce	11
3	Teoretická východiska	12
3.1	Dopravní dostupnost	12
3.1.1	Časová dostupnost	13
3.2	Charakteristika dopravy	14
3.2.1	Železniční doprava	15
3.2.2	Silniční doprava	16
3.3	Charakteristika cestovního ruchu	17
3.4	Význam dopravy pro cestovní ruch	20
4	Královéhradecká kraj	22
4.1	Doprava v královéhradeckém kraji	22
4.2	Cestovní ruch v Královéhradeckém kraji	23
5	Metodika	25
6	Výsledky a diskuse	31
6.1	Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu na výborné úrovni	31
6.2	Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu na dobré úrovni	35
6.3	Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu na špatné úrovni	39
6.4	Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu na velmi špatné úrovni	43
7	Závěr	49
8	Summary	51
9	Seznam použité literatury a internetových zdrojů:	52
10	Seznam příloh	56

1 Úvod

Doprava je součástí života každého z nás, aniž bychom si to plně uvědomovali. Většina lidí musí chodit do práce, školy, školky, na nákup, na poštu nebo ve volném čase na nějaké sportoviště. Pro dosažení těchto cílových míst je zapotřebí využít určitý druh dopravy. V dnešní době se už tyto místa nemusí nacházet v blízkosti našeho bydliště nebo práce, abychom je mohly dosáhnout nejstarším a zároveň nejjednodušším druhem dopravy chůzí. Velmi často musíme využít služeb veřejné hromadné nebo individuální dopravy. Veřejná hromadná doprava má tu výhodu, že je zpřístupněna všem lidem, kteří mají zájem tento druh dopravy použít, aniž by sebou nesla nějaká omezení. Oproti tomu individuální doprava se vyznačuje využitím vlastních dopravních prostředků k přepravě. Výhodou individuální dopravy je její komfort, který lidem nabízí. Účastník se může dopravit do požadovaného cíle z místa jeho bydliště bez jakékoliv docházkové vzdálenosti, čekání na zastávce nebo přestupování.

Doprava má i velký ekonomický význam, jelikož pomocí ní se může přepravovat velké množství zboží a lidí na malé či velké vzdálenosti. Doprava je rovněž rozhodující pro realizaci cestovního ruchu. Ten podobně jako doprava se stává součástí běžného života většiny lidí. Fenomén cestovního ruchu je oproti dopravě poměrně mladý. Nicméně v poslední době patří mezi nejrychleji rozvíjející se oblasti ve světě. Je to spojené s tím, že lidé mají více volného času a prostředků, které mohou využít k jeho trávení. Aby lidé mohli cestovat a poznávat nová místa nebo věci, a i pro celkový rozvoj cestovního ruchu je nezbytné, aby byla zajištěná dobrá dopravní dostupnost turisticky zajímavých míst. A to se dostáváme k hlavní problematice, které se tato práce věnuje, k dopravní dostupnosti (akcesibilitě).

Jednotlivým druhům dostupnosti se věnuji v následujících kapitolách. Ale je důležité zmínit, že se nejvíce budu zabývat časovou dostupností turistických cílů. Jelikož doba strávená dosažením určité atraktivity cestovního ruchu hraje v současnosti velkou roli. Ať už pro lidi, kteří se rozhodují na dané místo vypravit, tak i pro ty samotné oblasti je úroveň dostupnosti důležitá. Poněvadž je zkoumána dopravní dostupnost na území Královéhradeckého kraje, považuji za důležité si ho krátce představit.

Královéhradecký kraj se nachází v severovýchodní části Čech. Východní hranice je tvořena státní hranicí s Polskem. Na severozápadě sousedí s Libereckým krajem, na

jihozápadě se Středočeským a na jihu s Pardubickým. Kraj je složen z pěti okresů – Trutnov, Jičín, Náchod, Rychnov nad Kněžnou a Hradec Králové. V posledním zmiňovaném okrese leží krajské město Hradec Králové. Na území o rozloze 4 759 km² žije 550 803 obyvatel (ČSÚ, 2020). Na dopravu má velký vliv reliéf dané oblasti. Ten je na území kraje poměrně rozmanitý. Na severu a severovýchodě se rozprostírá pohoří Krkonoš a Orlických hor. Od nich se terén svažuje až do Polabské nížiny, která se rozkládá na jihu a jihozápadě kraje.

2 Cíle práce

Hlavním cílem předkládané práce je provést analýzu časové dostupnosti z vybraných obcí Královéhradeckého kraje do zvolených atraktivit cestovního ruchu nacházející se na tomtéž území. Dostupnost bude zkoumána pro veřejnou hromadnou dopravu, která bude zastoupena autobusovou a železniční dopravou a pro individuální dopravu, tedy dopravu vlastním automobilem. Obce budou zvoleny na základě počtu obyvatel, aby byla dostupnost zjišťována pro 60 % obyvatel kraje. Za turistické cíle jsou považovány přírodně, kulturně nebo historicky významná místa. Na jejichž výběr bude mít rovněž vliv návštěvnost za rok 2020. Dopravní dostupnost turistických cílů bude hodnocena na základě výpočtu vážené průměrné časové dostupnosti, kdy váha bude v tomto případě dána počtem obyvatel v daných obcích k datu 31.12.2020.

K úspěšnému zvládnutí zvoleného cíle bude zapotřebí splnit dílčí úkoly. Nejprve bude nutné si stanovit metodiku podle které bude práce vypracována. Poté najít pro danou metodiku oporu v odborné literatuře. Následně správně formulovat zjištěné výsledky, které budou v práci i kartograficky zobrazeny pomocí aplikace ArcGIS Pro.

3 Teoretická východiska

3.1 Dopravní dostupnost

Podle Hansona (2004) jsou pro pochopení dopravy důležité dva pojmy – dostupnost a mobilita. Dostupnost (akcesibilita) se týká dosahování potencionálních lokalit nebo příležitostí. Akcesibilita závisí na množství ať už příležitostí nebo míst, které jsou dostupné v určité vzdálenosti nebo čase. Rovněž je závislá na schopnosti pohybovat se (na mobilitě) mezi potřebnými místy (např. mezi školou a domovem). V této práci se zaměřuji především na dopravní dostupnost. Té se věnuje ve svém článku Páez (2012), podle kterého má dostupnost v dopravě velký význam, jelikož umožňuje dosahovat prostorově neohrazených příležitostí. Podobně vysvětluje tento pojem i Morris (1978), ten akcesibilitu označuje jako snadnost, se kterou lze dosáhnout určitého místa nebo aktivity pomocí dopravního systému. Z této definice vychází i praktická část této práce, jelikož je zkoumána dopravní dostupnost turistických cílů (míst) pomocí železničního a silničního dopravního systému Královéhradeckého kraje.

Hanson (1995, cit. z Hudeček 2008) vymezil tři typy akcesibility. Prvním typ je akcesibilita místa, tj. jak snadno lze dosáhnout určitého místa. Druhým typem je akcesibilita obyvatel, tj. jak snadno určitá skupina lidí dosáhne požadovaného místa nebo aktivity. A třetí typ je osobní akcesibilita, tj. kolik možných aktivit se nachází v určitém okruhu od konkrétního člověka. V práci jsou zjišťovány první dva typy dostupnosti.

Většina vybraných atraktivit cestovního ruchu se nachází v určité oblasti nebo sídle Královéhradeckého kraje. Z tohoto důvodu je důležité si uvědomit, že dostupnost turistické lokality může být velmi ovlivněná polohou regionu ve kterém se nachází. Jak uvádí ve svém díle Marada (2010) dostupnost určitého místa je ovlivněna jeho velikostí. Například krajské a zároveň největší město Hradec Králové bude velmi dobře dostupné, jelikož do něho směřují hlavní železniční i silniční tahy. Proto je velmi pravděpodobné, že i turistické cíle v tomto sídle budou disponovat dobrou dostupností. Druhý faktor, který ovlivňuje akcesibilitu je vzdálenost od hlavních oblastí nebo center. Tudiž lokality nacházející se v pohraničních oblastech mohou být hůře dostupné. Velmi podobně to vidí i Rodrigue a kol. (2013), podle nich si také nejsou všechny lokality v dostupnosti rovné. Krom velikosti a vzdálenosti jednotlivých regionů za to může i kvalita dopravního

systémů. Rozvinuté a efektivní dopravní systémy umožňují dosahovat vysoké úrovně v dopravní dostupnosti a tím zlepšovat dostupnost vzdálenějších míst.

Na základě zjištěné míry dopravní dostupnosti můžeme popsat akcesibilitu určitých míst nebo oblastí. Problematikou hodnocení dostupnosti se zabýval Horák a kol. (2008). Ty na základě použité metriky dělí míry dostupnosti na metrické, časové, topologické, cenové (nákladové) a ostatní. V práci se budu zabývat zjišťováním časové míry dopravní dostupnosti.

3.1.1 Časová dostupnost

V práci bude zjišťována vážená průměrná časová dostupnost pro hromadnou veřejnou a individuální dopravu. Podle Rodrigua a kol. (2013) to lze označit jako topologickou dostupnost, jelikož je dostupnost měřena v dopravních sítích a je vázaná na konkrétní prvky dopravního systému (zastávky a stanice). Dostupnost určitých lokalit lze měřit různými způsoby, například frekvencí spojů nebo vzdáleností. Mezi nejvíce používané způsoby patří také měření časové náročnosti přepravy, která je v současnosti velmi důležitá. Jelikož čas hraje ve společnosti velmi důležitou roli. Především čas strávený dojížděním z jednoho místa na druhé. Tato doba je pro většinu lidí v některých věcech rozhodujícím faktorem. Například při volbě nového zaměstnání nebo při výběru odpoledního rodinného výletu.

Časovou dostupnost lze charakterizovat jako vzdálenost mezi dvěma místy vyjádřenou v časových jednotkách (minutách nebo hodinách). Pro znázorňování časové dostupnosti v mapě se často používají izochrony. To jsou linie spojující body, do kterých se dostaneme z určitého místa za stejný čas (Michniak, 2002). Srovnání časové dostupnosti mezi individuální a hromadnou dopravou je poměrně obtížné. Je to z toho důvodu, že u hromadné veřejné dopravy nezávisí dostupnost jen na vzdálenosti a kvalitě dopravní sítě jako tomu je u individuální dopravy. Vstupují do toho další proměnné jako jsou například jízdní řády a s nimi spojená návaznost na další spojení (Atlas dopravní dostupnosti, 2016).

Aby byla zjištěná časová dostupnost turistických cílů v Královéhradeckém kraji korektněji vyjádřena, bylo potřeba spočítat váženou průměrnou časovou dostupnost. Tu jsem vypočítal podle vzorce, který určí průměrnou cestovní dobu na základě času a hmotnosti dané obce, ze které je dostupnost počítaná. V práci je hmotnost zastoupena

počtem obyvatel obcí. Hmotnost obce představuje váhu pro určení významu dané trasy. Zjednodušeně se dá říct, že z obcí s vyšším počtem obyvatel mají zjištěné časy vyšší hodnotu než z obcí s nižším počtem obyvatel (Guiérrez, 2001). Rozhodl jsem se použít tento výpočet, abych zvýšil význam zjištěné časové dostupnosti například z Hradce Králové, ze kterého se může potencionálně dostat do vybraných lokalit daleko více lidí než z menší obce například z Opočna.

3.2 Charakteristika dopravy

Přestože se tato práce zabývá dopravní dostupností je podle mě důležité zaměřit se rovněž na oblast, do které daná problematika spadá, tedy na dopravu. V této kapitole se budu věnovat především železniční a silniční dopravě.

Dopravou a problematikou dopravní geografie se zabývá mnoho českých a zahraničních geografů. Z českých autorů bych zmínil např. Křivda a kol. (2006) a Brinke (1999) v jejichž publikacích jsou vysvětlené obecné informace z oblasti dopravy. Podobně zaměřená je i publikace od Toušek a kol. (2008). V této knize se Toušek a kol. hodně věnují i jednotlivým složkám dopravy. Železniční a silniční dopravu obsáhle rozebírá i např. Mirvald (2000). Ze zahraničních publikací je nezbytné uvést *The Geography of Transport Systems* (Rodrigue a kol., 2013).

Doprava je podle Křivdy a kol. (2006) definována jako „úmyslný pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách nebo činnost dopravních zařízení. Jejím výsledkem je pak přeprava, tzn. vlastní přemístění osob a věcí.“ Vymezení pojmů doprava a přeprava najdeme také v Toušek a kol. (2008), kde je přeprava chápána jako „bezprostřední uskutečňování dopravou realizovaných vztahů (tzn. vlastní transport osob nebo zboží).“ Podobně jako Křivda vysvětluje dopravu i Brinke (1999) podle něj je doprava definována jako „záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách.“ Když se koukneme, jak je doprava chápána v zahraničí zjistíme, že v současnosti je doprava pro lidstvo nepostradatelná. Ať už pro fungování hospodářství, k rozvoji regionů nebo prostorových vztahů, tak i pro udržování lidských vztahů (Rodrigue a kol. 2013).

Doprava jako i ostatní odvětví má své vnitřní členění. Podle Mirvalda (1999) se doprava člení na základní složky dopravy (to jsou dopravní cesty, dopravní prostředky a ostatní dopravní infrastruktura) a na základní dopravní druhy dopravy. Ty se dělí na

vzdušnou, mořskou a pevninskou dopravu. Dopravní prostředky lze dále členit podle prostředí na suchozemské, vodní a vzdušné a z hlediska funkce na nákladní a osobní. Dopravní prostředky se pohybují v určitém prostředí utvořeném dopravními cestami. Tato práce se zaměřuje na pevninské prostředí. Do složky ostatní dopravní infrastruktury spadají technická zařízení určená k zabezpečení pohybu dopravních prostředků a organizaci přepravy. Jak už bylo zmíněno výše, v práci se budu orientovat pouze na pevninský druh dopravy. A to konkrétně na silniční a železniční dopravu.

3.2.1 Železniční doprava

Železniční doprava je jedním z druhů pevninské dopravy. Jedná se o kolejovou dopravu, která je určená k převozu nákladů nebo osob. Nákladní vlaková přeprava se využívá hlavně pro převoz velkých nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti. Lidé využívají vlaky například jako dopravní prostředek pro cestu do práce, do školy, nebo do lokalit určených k trávení volného času.

Historie železniční dopravy

Počátek železnice potažmo železniční dopravy se datuje do první poloviny 19. století. Kdy ve 20. a 30. letech 19. století se začali využívat koněspřežné železnice. Netrvalo to dlouho a v Anglii v roce 1825 byla uvedena do provozu první veřejná železnice, kterou obsluhovaly parní lokomotivy. Velmi důležitou roli sehrála železnice v době průmyslové revoluce. V tomto období umožnila železnice hospodářský rozvoj měst a regionů (Mirvald, 2000). Mezi roky 1830 a 1900 docházelo k velmi intenzivní výstavbě nových železničních tratí, což mělo za následek koncentrace obyvatelstva do měst, tzv. proces urbanizace. Po období rozkvětu začal rozvoj železniční dopravy zpomalovat. Za následek to měl nástup dalšího druhu suchozemské dopravy – silniční dopravy (Toušek a kol., 2008).

Klasifikace železniční dopravy na území České republiky

Dopravní systém České republiky se opírá hlavně o železniční a automobilovou dopravu. Tyto dva druhy dopravy se podílejí na přepravě většiny nákladů a osob. Železniční síť je na území republiky velmi hustá. V Evropě se Česká republika nachází na předních příčkách v ukazatelích hustoty jak na plochu, tak na obyvatele. Nicméně

zásluhou historického vývoje je železniční síť na našem území nerovnoměrně rozmístěná (Křivda, 2006). Nej hustší sítě disponují městské okresy a průmyslovější oblasti v severních Čechách. I když hustota železniční sítě je v České republice na vysoké úrovni o kvalitě se toto tvdit už nedá (Mirvald, 2000). I přesto obliba železniční dopravy na našem území stoupá. Když nebudeme brát v úvahu rok 2020, ve kterém byla přeprava osob zasažena pandemií Covidu–19. Tak z ročenky poskytnuté od Ministerstva dopravy (2020) zjistíme, že v roce 2019 bylo vlaky přepraveno 193,8 mil. cestujících. V roce 2018 bylo evidováno 189,5 mil. osob a v roce 2017 183,0 mil. cestujících. Z toho nám vychází, že osobní železniční doprava má svoje využití a potenciál.

3.2.2 Silniční doprava

Silniční doprava je v práci zastoupena hromadnou veřejnou autobusovou a osobní automobilovou dopravou. Tyto dva druhy dopravy patří mezi nejrychleji rozvíjející se. Především automobilová doprava velmi zdařile konkuruje železniční dopravě. Zásluhu na tom mají dobré vlastnosti jako je flexibilita, rychlost a pohodlí. Silniční doprava se využívá hlavně pro převoz nákladů a osob na krátké vzdálenosti (Brinke, 1999).

Historie silniční dopravy

V této kapitole se budu věnovat historii motorizované silniční dopravy. Ta se začala rozvíjet od 20. let 20. století především ve spojených státech Amerických. Zásluhu na tom měla pásová výroba, která byla uvedena do provozu ve Fordových závodech. Díky tomuto kroku se výroba jednoho automobilu výrazně zkrátila a automobily se začaly vyrábět sériově. Což mělo za následek pokles ceny automobilů a možnost distribuovat auta široké veřejnosti. V rozvinutých státech světa docházelo k postupné motorizaci společnosti po druhé světové válce. V méně vyspělých státech docházelo k rozvoji motorizované silniční dopravy pomaleji. To je zapříčiněno horší ekonomickou situací místních obyvatel, ale také špatnou silniční infrastrukturou v dané oblasti. Jelikož s dostupností automobilů souvisel i masivní rozvoj silniční infrastruktury během 20. století (Toušek a kol. 2008).

Klasifikace silniční dopravy na území České republiky

Kvalita silniční sítě není v České republice na vysoké úrovni. V porovnání se západním Evropou zaostáváme. I když se v posledních letech výstavba dálnic a rychlostních komunikací zlepšuje, tak stále nedosahujeme v podílu dálnic na celkovou silniční síť na hodnoty porovnatelné s našimi západními sousedy (Křivda kol., 2006). A naopak stav silnic nižších tříd kvůli nedostatečným opravám a modernizaci se zhoršuje (Marada, 2000).

Když se koukneme na výkony přepravy u hromadné autobusové přepravy v České republice, zjistíme, že se počet přepravovaných osob meziročně zvyšuje. V roce 2019 evidujeme hodnotu 354,7 mil. přepravených osob, v roce 2018 to bylo 340,2 mil. osob a v roce 2017 329,7 mil. osob (Ministerstvo dopravy, 2020). Když tyto hodnoty porovnáme s vlakovou přepravou je rozdíl patrný. Samozřejmě je to zapříčiněno hustotou i rozsahem autobusové sítě. V České republice je obvyklé, že i velmi malé obce mají zajištěnou obslužnost autobusovými spoji (ComparaBUS, 2022).

Individuální automobilová přeprava disponuje ale daleko většími hodnotami. V roce 2019 využilo k přepravě automobil 2 195,3 mil. osob. Jen pro srovnání celkový součet veřejné doprava je 1 924,0 mil. osob. Důležité je poznamenat, že u individuální automobilové přepravy se jedná o odborný odhad, nikoliv o přesnou hodnotu (Ministerstvo dopravy, 2020). Tyto čísla jen potvrzují, že automobil se stal preferovaným druhem dopravy pro osobní přepravu a má dominantní postavení při přepravě na krátké vzdálenosti (Rodrigue a kol., 2013).

3.3 Charakteristika cestovního ruchu

Jelikož je moje práce zaměřená na dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu, považuji za důležité se věnovat také fenoménu 20. a 21. století, a to cestovnímu ruchu. Lidé v dnešní době zásluhou propojenosti téměř celého světa mohou poznávat nová místa, cizí kultury, lidi nebo třeba zajímavé zahraniční kuchyně. V této práci bude cestovní ruch zastupovat místa určené k poznání, zábavě či rekreaci v Královéhradeckém kraji.

Problematikou cestovního ruchu nebo geografii cestovního ruchu se nevěnuje tolik autorů jako třeba dopravě, jelikož se jedná o jednu z nejmladších vědních disciplín.

V České republice se tématem rekreace a trávení volného času zabývá například Toušek a kol. (2008) nebo Francová (2003). V těchto dvou knihách je vysvětlená samotná podstava cestovního ruchu a základní pojmy s ním spojené. Rovněž obecně zaměřená kniha na cestovní ruch je od Mariota (1983). Vystoupil a kol. (2006) se věnuje cestovnímu ruchu v České republice. Ze zahraničních děl bych uvedl například knihu Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času: Aplikovaný marketing služeb od Horner a Swarbrooke (1996).

Definice cestovního ruchu je více a mají různá znění. Podle Hornerové a Swarbrooka (1996) se cestovní ruch definuje jako „krátkodobý přesun lidí na jiná místa, než jsou místa jejich obvyklého pobytu, za účelem pro ně příjemných činností.“ Podobně pohlíží na cestovní ruch i Francová (2003) „Cestovní ruch je spojován s využitím volného času, poznáváním a rekreací. Zahrnuje aktivity osob, které cestují a pobývají v místech mimo jejich obvyklé prostředí (bydliště) po dobu nepřesahující jeden rok.“ Jelikož je ale cestovní ruch mladý obor, který se stále vyvíjí a vznikají nové formy či oblasti jeho výskytu je velmi těžké vytvořit všeobecnou definici (Mariot, 1983).

Cestovní ruch je pro společnost, ale i pro jednotlivce velice důležitý, jelikož může sloužit k využití volného času. Pomáhá lidem například utvářet jejich životní styl, k nasbírání jazykových dovedností nebo k poznání něčeho nového. (Francová, 2003). Lidé si velmi často vybírají k trávení volného času činnost nebo prostředí, ve kterém jsou v běžném pracovním životě velmi málo nebo vůbec (Halás, 2005).

Cestovní ruch je složen ze dvou základních složek, jednou z nich je objekt cestovního ruchu. Ten lze charakterizovat jako neosobní předpoklady realizace cestovního ruchu. Těmito předpoklady jsou například materiálně-technická základna nebo rekreační oblast. Druhou složkou jsou subjekty cestovního ruchu. To jsou jednak orgány a organizace pracující v oblasti cestovního ruchu, ale také pracovníci v tomto odvětví a samotní účastníci cestovního ruchu (Francová, 2003). Cestovní ruch jako i ostatní odvětví má své členění. Konkrétně se dělí na formy a druhy. Formy vycházejí ze zaměření cestovního ruchu na uspokojování konkrétních potřeb účastníka. Nicméně toto členění netvoří pevnou pojmovou klasifikaci, ale je to spíše obchodní a pracovní označení, jelikož se formy stále vyvíjí a mění.

Podle Touška a kol. (2008) jsou základní formy cestovního ruchu:

- městský cestovní ruch (kulturně-poznávací)
- letní rekreace a turistika u vody
- zimní sporty a rekreace
- lázeňský cestovní ruch
- kongresový a veletržní cestovní ruch

Poté existuje ještě celá řada specifických forem cestovního ruchu. Jsou to například:

- cykloturistika
- vinařský cestovní ruch
- lovecký cestovní ruch
- mototuristický cestovní ruch

Druhé dělení je na druhy cestovního ruchu. Ty se rozdělují na základě určitého prvku (hlediska), může to být například délka pobytu nebo způsob organizace. Podle Francové (2003) se druhy cestovního ruchu člení podle hledisek na:

- Členění CR z hlediska místa realizace, to se dále dělí na:
 - Domácí CR – účastníci se pohybují jen na území své země
 - Zahraniční CR – účastníci překračují hranice své země
- Členění CR z hlediska způsobu účasti a formy úhrady nákladů, to se dále dělí na:
 - Volný CR – účastník si cestu platí z vlastních zdrojů
 - Vázaný CR – účastníkovi cestu zcela nebo částečně hradí jiný subjekt
- Členění CR z hlediska způsobu a organizace zabezpečení průběhu, to se dále dělí na:
 - Organizovaný CR – cestu i pobyt zajišťuje cestovní kancelář
 - Neorganizovaný CR – vše si účastník zajišťuje sám nebo jen s částečným přispěním cestovní kanceláře
- Členění z hlediska délky účasti, to se dělí na:
 - Krátkodobý CR – pobyt do 3 dnů
 - Dlouhodobý CR – pobyt delší než 3 dny, ale ne delší než 6 měsíců

Už jsem uvedl v čem je cestovní ruch pro člověka důležitý. Z tohoto důvodu si myslím, že bych měl zmínit nějaké podmínky pro jeho rozvoj. Samozřejmě je dobré, když určitá oblast disponuje přírodními nebo kulturně-historickými místy, které mají vysoký rekreační potenciál (Toušek a kol. 2008). Důležité je také aby v dané oblasti panovaly mírové podmínky a bylo zde bezpečno. Rovněž je přínosné, když je v oblasti dobrá organizace cestovního ruchu. Celkově je ale pro rozvoj cestovního ruchu nezbytné, aby lidé měli dostatek volného času a možnost cestovat (Francová, 2003).

3.4 Význam dopravy pro cestovní ruch

Doprava je pro rozvoj cestovního ruchu velmi důležitá, jelikož je jednou ze složek realizačních předpokladů. Tyto předpoklady umožňují realizovat požadavky účastníků cestovního ruchu v lokalitách s vyhovujícími lokalizačními podmínkami. Tudiž bez těchto předpokladů by nemohl cestovní ruch na žádné úrovni existovat (Drobná a Morávková, 2004). Doprava se podílí na realizaci cestovního ruchu tím, že překonává vzdálenosti mezi výchozím místem účastníka a vybranou destinací cestovního ruchu (Hrala, 1998). Rovněž doprava umožňuje návštěvníkům pohybovat se uvnitř destinace.

Cestovní ruch zažil největší rozmach v druhé polovině 20. století. Způsobeno to bylo také tím, že došlo k velkému rozvoji v oblasti dopravy. Neboť návštěvnost daných turistických oblastí nebo míst je závislá na dobré dopravní dostupnosti. A aby té bylo možné dosáhnout, musí být na daném území kvalitní dopravní síť. Nicméně vztah dopravy a cestovního ruchu je oboustranný, jelikož rozvoj nebo vznik nových forem a druhů cestovního ruchu vyvíjí velký tlak na vznik infrastruktury, která bude schopná uspokojit potřeby účastníků (Špirková, 2019). Proto dochází k modernizaci dopravních sítí, aby bylo možné snižovat přepravní náklady, a naopak zvyšovat rychlost, kvalitu, kapacitu a bezpečnost přepravy. V současnosti doprava propojuje velmi vzdálené lokality a umožňuje tím rozšiřovat cestovní ruch do daleko větších prostorových rozměrů (Hrala, 1998).

Role dopravy je však v systému cestovního ruchu komplexnější, neboť samotná doprava se může stát hlavní náplní cestovního ruchu. Příklady takovéto koncepce cestování je mnoho. Například mohu uvést cestování luxusními třídami v dopravních prostředcích nebo rekreační lodní plavby. Mezi takto pojatou přepravu můžeme zařadit

i cyklistiku, pokud je hlavním cílem cesty sportovní výkon nikoliv návštěva zvoleného místa. Zkrátka pro účastníky je zajímavější samotná cesta než její cíl (Šauer a kol., 2015).

Doprava má na cestovní ruch pozitivní vliv, ale v některých případech se projevují i negativní dopady. Hlavně u velmi navštěvovaných turistických míst, může docházet k překročení určité míry únosnosti v návštěvnosti, po které dojde k snížení hodnoty dané lokality. Způsobeno to může být například znečištěním nebo zhoršením životního prostředí v dané oblasti. Velký vliv na znečišťování má hlavně automobilová doprava, kterou návštěvníci s oblibou využívají (Hrala, 1998).

Jak už bylo řečeno, návštěvnost atraktivit cestovního ruchu je závislá na kvalitní, rychlé a bezpečné dopravě. Díky které můžeme cestovat na různě velké vzdálenosti. Avšak nic z toho by nemohlo probíhat, kdyby lidé neměli možnost se svobodně pohybovat.

4 Královéhradecká kraj

4.1 Doprava v Královéhradeckém kraji

Dopravní systém v Královéhradeckém kraji je nesourodý (různorodý). V nižších nadmořských výškách okolo krajského města je dopravní síť poměrně hustá, směrem k pohraničním oblastem se ale hustota pomalu snižuje. V dopravní síti má dominantní postavení město Hradec Králové, do kterého paprskovitě směřují hlavní dopravní tahy.

Na území kraje se rozprostírá více než 3 700 km silnic. I když hustota silniční sítě je nad celostátním průměrem, tak podíl dálnic a rychlostních komunikací je velmi nízký. Změnit by to měla dostavba dálnice D11, vedoucí napříč krajem k Polským hranicím a dálnice D35 vedoucí do Olomouce. Důsledkem toho jsou silnice nižších tříd velmi přetěžované a dochází k zhoršování jejich technického stavu. Královéhradecký kraj zodpovídá za regionální silniční síť, která je tvořena silnicemi II. a III. třídy. Zásluhou poměrně vysoké hustoty a délky této sítě není v možnostech kraje udržovat všechny silnice ve vyhovujícím stavu.

U železniční sítě je situace dosti podobná. Královéhradecký kraj disponuje 638 km tratí s téměř 200 stanicemi a zastávkami. Opět hustotou sítě patří kraj v rámci celorepublikového srovnání k nadprůměrným. Nicméně územím neprochází žádný železniční koridor. Podobně jako i ostatní kraje se i Královéhradecký kraj potýká s problémem špatného stavu železničních tratí. Mezi významné železniční uzly můžeme zařadit město Hradec Králové, Jaroměř, Starou Paku, Týniště nad Orlicí a Trutnov (Královéhradecký kraj, 2016).

V této kapitole se dále budu věnovat dopravní obslužnosti kraje hromadnou veřejnou dopravou, jelikož stav dopravní obslužnosti má vliv na výsledky dopravní dostupnosti turistických cílů v kraji. Železniční osobní dopravu zajišťují v kraji dva dopravci. Jedním z nich jsou České dráhy a.s., které mají na starosti téměř celou železniční dopravu v kraji. Druhým dopravcem je GW Train Regio a.s. (Královéhradecký kraj, 2016). Tento dopravce zajišťuje provoz vlaků pouze na trati Trutnov – Královec a Polské hranice a sezónní spoj z Polska do Adršpachu (Z Dopravy.cz, 2021). Aby byla charakteristika dopravní obslužnosti kompletní, je důležité doplnit, že na železnicích kraje jezdí také dva rychlíky, které objednává Ministerstvo dopravy. Je to linka R10, na které jezdí vlaky dopravce České dráhy a.s.

a linka R14A, kde zajišťuje dopravu společnost Arriva vlaky s.r.o. (Krajský úřad Královéhradeckého kraje, 2022). U autobusové dopravy je situace trochu složitější, jelikož v kraji zajišťují veřejnou autobusovou dopravu dopravní společnosti jak na krajské, tak na mezikrajské úrovni. Soupis dopravních firem, které jezdí jen v Královéhradeckém kraji je v Tab. 1. A seznam dopravců, který obsluhují mezikrajské linky procházející územím kraje je v Tab. 2.

Tab. 1: Autobusoví dopravci zajišťující dopravu v Královéhradeckém kraji v roce 2021

Autobusoví dopravci
BusLine KHK s.r.o.
CDS s.r.o. Náchod
Konsorcium Transdev Morava s.r.o. a AUDIS BUS s.r.o.
P-transport s.r.o.
KAD spol. s.r.o.

Zdroj: Krajský úřad Královéhradeckého kraje

Tab. 2: Autobusoví dopravci obsluhující mezikrajské linky procházející územím Královéhradeckého kraje v roce 2021

Autobusoví dopravci na mezikrajských linkách
ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY s.r.o.
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.
Zlatovánek dopl. s.r.o.
ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s.
BUSLINE LK s.r.o.
CAR – TOUR spol. s.r.o.
ČSAD Liberec, a.s.

Zdroj: Krajský úřad Královéhradeckého kraje

4.2 Cestovní ruch v Královéhradeckém kraji

Z pohledu cestovního ruchu patří Královéhradecký kraj mezi nejbohatší kraje v České republice. Kraj se může pochlubit řadou zajímavých přírodních lokalit. Mezi ty nejvýznamnější patří určitě Krkonošský národní park. Nachází se zde, ale také řada zajímavých kulturně-historických památek jako jsou hrady, zámky, muzea, ZOO a další pozoruhodné turistické cíle. V Královéhradeckém kraji si lidé najdou i oblasti pro cykloturistiku, lyžování či vodáctví. (Královéhradecký kraj, 2019b). O atraktivitě této oblasti svědčí i velké množství ubytovacích zařízení, které disponují jednou

z nejvyšších návštěvností napříč všemi kraji. Podle statistik, které poskytuje agentura CzechTourism se v roce 2021 ubytovalo v hromadných ubytovacích zařízeních v Královéhradeckém kraji 941 589 návštěvníků (CzechTourism, 2022).

Zajímavých přírodních lokalit je zásluhou rozmanité krajiny v Královéhradeckém kraji dostatek. Jedním z největších lákadel je nejvyšší pohoří v České republice Krkonoše. Na jehož území se rozprostírá nejstarší a největší národní park v republice (Krkonošský národní park), který je umístěn i do sítě biosférických rezervací UNESCO. Dominantou národního parku je nejvyšší hora České republiky Sněžka, která se může pochlubit velmi vysokou návštěvností. Na území parku se rovněž nachází velmi navštěvovaná Stezka korunami stromů. Krkonoše jsou rovněž hodně využívány k zimním aktivitám jako je lyžování a běžkaření. Velmi oblíbenou lokalitou turistů jsou také pískovcová skalní města. Na území kraje se vyskytují tři oblasti takovýchto měst. Největší a nejvíce navštěvované jsou Adršpašské skály, které návštěvníky okouzlí soliterními útvary, jezírky a vodopády. Adršpašským skálám náleží Teplické skály, které společně tvoří Národní přírodní rezervaci. Tento komplex pískovcových skalních útvarů, nenajdeme nikde v Evropě. Posledním pískovcovým městem jsou Prachovské skály v oblasti Chráněné krajinné oblasti Český ráj (Královéhradecký kraj, 2019b).

I v kategorii kulturně-historických památek má Královéhradecký kraj pestrou nabídku. Hodně oblíbené jsou hrady a zámky. Mezi nejvíce navštěvované patří zámek Dětenice, hrad a zámek Staré Hrady, státní zámek Ratibořice s přílehlou národní přírodní rezervací Babiččino údolí a zámek Častolovice (CzechTourism, 2020). Velmi navštěvovaný je také hospital Kuks. Ten je součástí městské památkové rezervace Kuks, složené z barokních staveb a souší. Na území kraje jsou i další městské památkové rezervace jako například MPR Jičín, MPR Josefov nebo MPR Hradec Králové, jehož součástí je i dominanta města Bílá věž (Toušek, 2005).

I fanoušci zábavní a aktivní turistiky si přijdou na své. Turisti mohou například navštívit ZOO Dvůr Králové nad Labem. Řada turisticky zajímavých lokalit je součástí cyklostezky vedoucí podél Labe z Krkonoš až do Hradce Králové. Při cestě mohou cyklisti navštívit hospital Kuks, pevnost Josefov, zámeckou kapli Zjevení Páně a na nakonec i salon republiky Hradec Králové (Královéhradecký kraj, 2019a).

5 Metodika

Prvním krokem pro vypracování předkládané práce bylo zvolit si atraktivitu cestovního ruchu pro které bude zjišťována dopravní dostupnost. Tyto atraktivity byly vybrány na základě regionálního reportu o návštěvnosti, který vypracovala agentura CzechTourism. Konkrétně se jedná o report: Návštěvnost turistických cílů 2020: Královéhradecký kraj. V dokumentu je prezentována návštěvnost vybraných turistických cílů v Královéhradeckém kraji za rok 2020. Data o návštěvnosti získala agentura přímo od provozovatelů jednotlivých turistických cílů. Do návštěvnosti byly započítávány všichni domácí i zahraniční návštěvníci bez ohledu na to, jestli jejich návštěva byla zpoplatněna. Využil jsem data za rok 2020, jelikož to jsou poslední zveřejněná data agenturou CzechTourism v době vypracování této práce.

V práci jsou turistické lokality rozděleny do dvou skupin podle jejich charakteru. Do skupiny *Přírodní turistické cíle* bylo vybráno šest lokalit s nejvyšší návštěvností za rok 2020. Kompletní seznam lokalit i s jejich návštěvností jsou v Tab.3. V seznamu jsou tři lokality jejichž strukturálním prvkem je reliéf (skalní oblasti). Poté jsou na seznamu tři turistické cíle, které nejsou zcela utvořené přírodou, ale vznikly pro turistický ruch zaměřený na poznání přírody. Z tohoto důvodu jsou do skupiny *přírodní turistické cíle* zařazeny. Druhou skupinou jsou *Kulturně–historické turistické cíle*. Pro zjištění dopravní dostupnosti bylo do této skupiny zvoleno třináct atraktivit. O výběru rovněž rozhodovala návštěvnost za rok 2020, ale také aby byly zastoupeny památky z více tematických kategorií. Proto je zjišťována dostupnost i k lokalitám, u kterých nebyla evidována nikterak vysoká návštěvnost. Do jaké tematické kategorie patří daná památka a její návštěvnost naleznete v Tab.3.

Tab. 3: Seznam vybraných atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji

Název atraktivit cestovního ruchu	Návštěvnost	Tematická kategorie
Kulturně-historické cíle		
ZOO Dvůr Králové nad Labem	450,9	ZOO a zahrady
Hospitál Kuks	136,2	Sakrální památky
Zámek Dětenice	128	Zámky
Hrad a zámek Staré Hrady	111,2	Zámky
Zámek Častolovice	69,8	Zámky
Státní zámek Opočno	59,8	Zámky
Státní zámek Ratibořice	51,2	Zámky
Kostel Nanebevzetí Panny Marie Neratov	31,9	Sakrální památky
Bílá věž	25,6	Věže
Valdštejnská lodžie	24,2	Ostatní turistické cíle
Tvrz Stachelberg	20,7	Vojenské turistické cíle
Pevnost Josefov	20,1	Vojenské turistické cíle
Čtyři historické domky	9,1	Lidová kultura
Přírodní cíle	Návštěvnost	Tematická kategorie
Adršpašské skály	286,8	Přírodní turistické cíle
Sněžka	231,5	Přírodní turistické cíle
Stezka korunami stromů Krkonoše	179,7	Přírodní turistické cíle
Prachovské skály	151,2	Přírodní turistické cíle
Rozhledna na Velké Deštné	119,1	Přírodní turistické cíle
Teplické skály	55	Přírodní turistické cíle

Zdroj: Agentura CzechTourism – Návštěvnost turistických cílů 2020: Královéhradecký kraj

Po určení cílových lokalit bylo zapotřebí přistoupit k druhému kroku, a to k vytyčení počátečních lokalit, ze kterých bude zjišťovaná dopravní dostupnost. Abychom mohli korektně zhodnotit dostupnost atraktivit cestovního ruchu Královéhradeckého kraje, bylo důležité, aby se výsledky stahovaly na dostatečný počet obyvatel. Abych splnil tuto podmínku, stanovil jsem velikost vzorku, který bude odpovídat 60 % populace Královéhradeckého kraje. Na základě tohoto bylo z dat od Českého statistického úřadu vybráno pro výzkum 28 nejlidnatějších obcí kraje (viz. Tab.4).

Tab. 4: Seznam vybraných obcí v Královéhradeckém kraji podle počtu obyvatel k 31.12.2020

Název obce	Počet obyvatel k 31.12.2020
Hradec Králové	92 683
Trutnov	29 958
Náchod	19 688
Jičín	16 551
Dvůr Králové nad Labem	15 471
Jaroměř	12 324
Vrchlabí	12 289
Rychnov nad Kněžnou	10 899
Nové Město nad Metují	9 317
Nová Paka	9 044
Hořice	8 439
Červený Kostelec	8 332
Broumov	7 272
Nový Bydžov	6 924
Dobruška	6 651
Kostelec nad Orlicí	6 188
Hronov	6 075
Týniště nad Orlicí	6 050
Třebechovice pod Orebem	5 716
Úpice	5 622
Chlumec nad Cidlinou	5 600
Česká Skalice	5 017
Vamberk	4 579
Hostinné	4 352
Police nad Metují	4 016
Lázně Bělohrad	3 677
Žacléř	3 126
Opočno	3 094
Celkem	328 954
Královéhradecký kraj	550 803

Zdroj: ČSÚ – Databáze demografických údajů za obce ČR

Abych mohl začít zjišťovat dopravní dostupnost turistických cílů bylo nutné si ještě určit, na které dny se bude výzkum zaměřovat a na jaký druh dopravy. Většina zvolených turistických cílů je využívána lidmi hlavně v letní sezóně. Tudíž jsem vybral prázdninovou sobotu 14.8.2021 a zářijovou sobotu 11.9.2021. Zajímavé bude také srovnání dostupnosti mezi obdobím prázdnin a školním rokem. V práci bude zjišťována dopravní dostupnost lokalit hromadnou veřejnou a individuální dopravou. Hromadná veřejná doprava je zastoupená vlakovými nebo autobusovými spoji. V určených dnech byla zjištěna časově nejkratší spojení mezi zvolenou obcí a nejbližší cílovou stanicí

nacházející se u dané turistické lokality. Tento čas byl použit pro výpočet dopravní dostupnosti. U hromadné dopravy jsem nerozlišoval, zda se jedná o vlakové nebo autobusové spojení. Cílem práce bylo zjistit nejrychlejší možné spojení hromadnou veřejnou dopravou. Z tohoto důvodu byly uznávány i spoje kombinované s vlaky a autobusy. Rovněž přestupy nebyly nijak penalizovány. Hlavní zdrojem dat pro analýzu byla internetová aplikace IDOS – Jízdní řády. IDOS je určen k vyhledávání jízdních řádů autobusové, vlakové, letecké a městské hromadné dopravy. Jako počáteční bod jsem do aplikace zadal pouze název obce. Na základě toho aplikace našla nejrychlejší spojení, které platilo pro celé území obce nikoliv jen pro jedno konkrétní nádraží. Konečný bod byla stanovena nejbližší obsluhovaná zastávka u vybrané turistické lokality.

U individuální dopravy byl zdrojem dat mapový portál mapy.cz. Přes tento portál jsem vyhledával nejkratší spojení mezi lokalitami osobním automobilem. Přičemž počáteční bod bylo těžiště (tzv. centroid) dané obce a cílový bod bylo nejbližší dostupné parkoviště u vybrané destinace. Pro stanovení těžiště byla použita aplikace ArcGIS Pro. V této aplikaci jsem použil geoprocessingový nástroj *Feature to Point*, který určí těžiště definovaného území. Definované území jsem zvolil intravilán obce. Vstupní data jsem získal z veřejné databáze ArcČR 500 od firmy Arcdata Praha. Pro některé obce nebyly data dostupné, z toho důvodu jsem pomocí vektorizace vytyčil území (intravilán) obce sám. Poněvadž mapový portál mapy.cz vyhledává pouze spojení v daný moment. Není možné zjistit dobu přepravy zpětně jako tomu je u IDOSu. Z tohoto důvodu jsou použité časy, které jsem zjistil v den provádění analýzy. Tyto časy platí pro oba zkoumané dny. Nicméně v tomto období neproběhla žádná zásadní změna v silniční síti kraje.

Pro přesné určení časové dostupnosti se do celkového času započítaly rovněž docházkové vzdálenosti. U hromadné veřejné dopravy jsem zjišťoval podle mapové portálu mapy.cz dobu docházky z již vygenerovaného těžiště obce k počáteční zastávce. Pokud v obci bylo více počátečních zastávek, tak se doba časů z těžiště k jednotlivým zastávkám zprůměrovala. Například z města Nová Paka odjížděly spoje ze dvou zastávek. První počáteční stanice je Nová Paka aut. st. do které se z těžiště města dostanete za 13 minut a druhou stanicí je Nová Paka k ní trvá cesta 15 minut. Po zprůměrování těchto časů jsem k celkové době přepravy přičetl 14 minut ($(13 + 15) / 2 = 14$). Rovněž se do celkového času započítal docházkový čas z konečné zastávky k turistickému cíli. Když bylo více cílových zastávek, tak se opět jednotlivé časy zprůměrovaly. Například

u památky Valdštejnské lodžie v Jičíně jsou cílové zastávky dvě. Jedna je Jičín, Sedličky vzdálené 2 minuty chůze a druhá je Jičín zastávka vzdálená 6 minut chůze. Tudíž jsem přičítal k celkové době jízdy 4 minuty $((2 + 6) / 2 = 4)$. Oba časy jsem poté přičítal k zjištěné době přepravy samotným dopravním prostředkem.

K časům u individuální dopravy se přičítal pouze jeden docházkový čas. A to pěší vzdálenost z parkoviště k vybrané turistické lokalitě. Tato doba byla rovněž zjišťována na portálu mapy.cz. K času samotné přepravy automobilem jsem přičítal čas, který přesáhl hranici pěti minut. Jelikož parkoviště na rozdíl od zastávek je plocha, a docházkový čas je ovlivněn polohou určitého parkovacího místa. U automobilové přepravy byl začáteční bod těžiště.

Z nashromážděných dat jsem vybral vždy nejkratší možné spojení mezi obcí a vybranou přírodní nebo kulturně-historickou lokalitou. U každé památky jsem měl tedy 28 časů z každé obce. K těmto dobám jsem přičítal docházkové vzdálenosti. Následně jsem celkové časy (28 časů) u jednotlivých památek sečetl. Výsledná hodnota (čas) nám značí jaké je časová dopravní dostupnost turistického cíle ze všech určených 28 obcí Královéhradeckého kraje. Uvedu na příkladu u spojení hromadnou veřejnou dopravou z města Nová Paka k památce Valdštejnské lodžie. Nejkratší možné spojení mezi těmito dvěma body zvládne cestu za 36 minut, k tomuto času přičtu zprůměrované docházkové časy. Pěší čas u města Nová Paka je 14 minut u Valdštejnské lodžie to jsou 4 minuty. Poté všechny tři časy sečtu a celkový čas je 54 minut $(36 + 14 + 4 = 54)$. Takto jsem to udělal u všech ostatních spojů mezi Valdštejnskou lodžii a zbylými obcemi, a nakonec jsem všechny časy sečetl.

Jak už jsem uváděl dříve, pro komplexnější vyjádření časové dostupnosti bude v práci zkoumána „vážená průměrná časová dopravní dostupnost“. Pro výpočet byl zvolen vzorec, který ve své práci uvádí Guitérrez (2001). Vyjádření vzorce je následující:

$$A_i = \frac{\sum_{j=1}^n (T_{ij} \cdot M_j)}{\sum_{j=1}^n (M_j)}$$

Kde A_i je dostupnost (akcesibilita) obce i , T_{ij} je minimální cestovní doba mezi obcí i a turistickým cílem j (v minutách) a M_j je váha zvolené obce (v práci počet obyvatel). Počet obyvatel ve vybraných obcích Královéhradeckého kraje je uveden v tabulce více (viz. Tab.4). Pro lepší vysvětlení vzorce uvedu příklad dostupnosti

hromadnou veřejnou dopravou na turistickém cíli Státní zámek Opočno. Začneme dostupností z krajského města Hradec Králové. Podle Tab.4 má Hradec Králové 92 683 tis. obyvatel a celkový počet obyvatel v obcích je 328 954 obyvatel. Celková cestovní doba mezi Hradec Králové a Opočnem dosáhla hodnoty 96 minut. Jelikož známe všechny potřebné ukazatele, můžeme dosadit do vzorce:

$$A_i = \frac{96 \times 92\,683}{328\,954} = 27,0 \text{ min}$$

Tímto způsobem budeme pokračovat u všech ostatních obcích a poté všechny výsledné hodnoty sečteme:

$$A_i \text{ Státní zámek Opočno} = (A_i \text{ Hradec Králové} + A_i \text{ Trutnov} + A_i \text{ Náchod} + \dots A_i \text{ Opočno}) = \\ A_i \text{ Státní zámek Opočno} = (27,0 + 9,2 + 3,8 + \dots 0) = 100,7 \text{ min}$$

Všechny výsledky jsou zaokrouhleny na jedno desetinné místo. Interpretace výsledků je poměrně jednoduchá: „vážená průměrná cestovní doba z 28 obcí Královéhradeckého kraje na Státní zámek Opočno je prostřednictvím hromadné veřejné dopravy 100,7 minut“. Všechny výpočty byly prováděny v programu Microsoft Excel. Celkové časy a kompletní výsledky vážené průměrné časové dostupnosti naleznete v přílohách (viz. Příloha 4–6).

Když jsem měl výsledné hodnoty pro všechny atraktivity cestovního ruchu, rozdělil jsem je na základě kvantilové metody do čtyř kategorií (na kvartily). U použití kvantilové metody může nastat to, že se velmi blízké hodnoty dostanou do jiných kategoriích. Na tuto nedokonalost je potřeba dávat pozor při analýze výsledků.

Po získání všech potřebných hodnot jsem se věnoval jejich analýze a tvorbě map, ze kterých je úroveň dopravní dostupnosti jednotlivých turistických cílů dobře viditelná. Všechny mapové výstupy byly vytvořeny pomocí aplikace ArcGis Pro od firmy Esri.

6 Výsledky a diskuse

V této části práce představím výsledky analýzy vážené průměrné časové dostupnosti atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji z 28 obcí nacházející se na stejném území. Úroveň časové dostupnosti byla zjišťována pro hromadnou veřejnou dopravu (vlaky a autobusy) a individuální dopravu (vlastní automobil) ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021. Bude zjišťován rozdíl mezi těmito dvěma dny a rovněž mezi druhem zvolené dopravy.

Jak už jsme se dozvěděli v dřívějších kapitolách, tak každý turistický cíl nebo oblast má různou úroveň dopravní dostupnosti. Některá místa disponují dobrou dostupností, jelikož leží například u hlavních silničních nebo železničních tahů nebo se nacházejí v centrální oblasti daného území. Naopak místa nacházející se v periferních oblastech nemusí mít zajištěnou dobrou úroveň dopravní dostupnosti. Okolnostem ovlivňující dostupnost se více věnuji v kapitole 3.1.

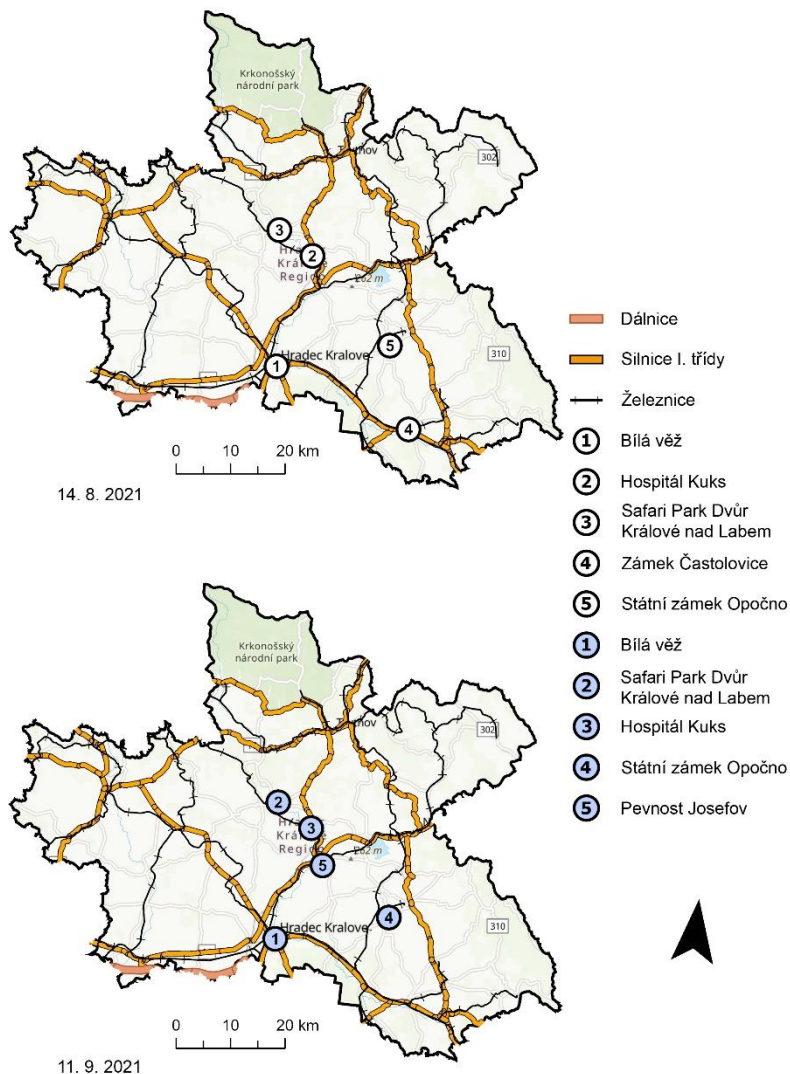
6.1 Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu na výborné úrovni

V této kategorii jsou turistické cíle, kterou mají nejlepší váženou průměrnou časovou dostupnost z 28 obcí Královéhradeckého kraje. Většina těchto cílů jsou i zároveň nejnavštěvovanější turistická místa. Krom Bílé věže, která nedosahuje nikterak vysokých hodnot v návštěvnosti.

Nejlepší úrovně vážené průměrné časové dostupnosti hromadnou veřejnou dopravou v sobotu 14.8.2021 dosáhlo pět turistických lokalit, u kterých evidujeme hodnoty pohybujících se v intervalu 58,8–103,2. Přičemž suverénně nejlépe dostupná památka je Bílá věž. Tento fakt se dal očekávat, jelikož tato historická věž stojí v krajském městě Hradec Králové. Do kterého směřují hlavní železniční a silniční trasy, a i návaznost na městskou hromadnou dopravu je na velmi dobré úrovni. Poté následují dva nejnavštěvovanější turistické cíle v kraji. Je to Hospitál Kuks a ZOO Dvůr Králové nad Labem. Obě tyto místa mají dobré umístění v železniční síti a jsou dobře dostupné z okresních a zároveň nejlidnatějších měst v kraji. A to hraje důležitou roli pro finální údaj vážené průměrné časové dostupnosti. K zisku nízkých hodnot mohla pomoci také poloha uprostřed území kraje, a tudíž se jim vyhnuly extrémní časové hodnoty. Poslední dva cíle, které se vešly do této kategorie, je zámek Častolovice a Státní zámek Opočno.

Oba tyto zámky se nacházejí v jihovýchodní části kraje, jak může vidět na Obr. 1. Kompletní seznam turistických cílů spadající do této kategorie naleznete v Tab. 5.

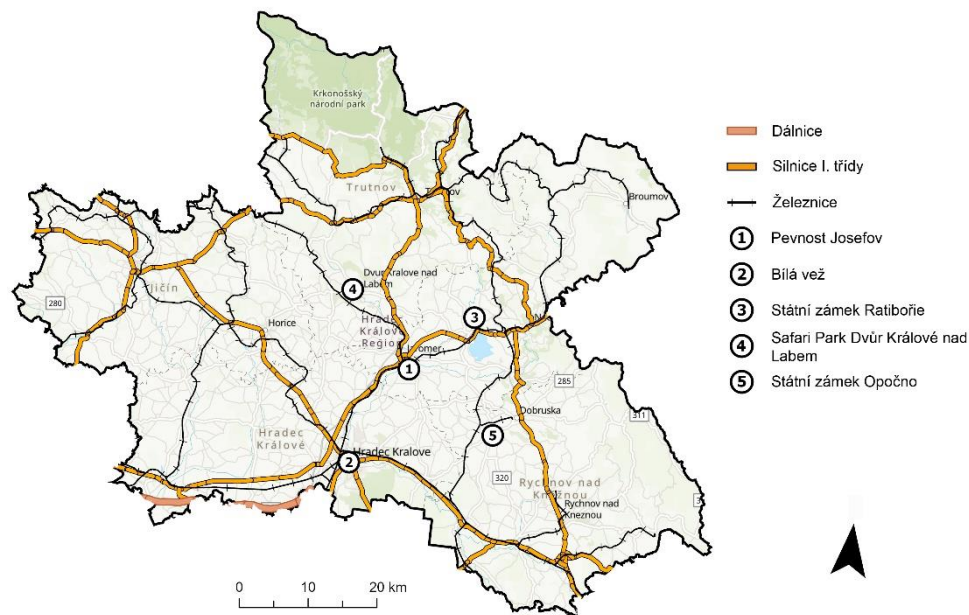
Zjištěné výsledky pro druhou zářijovou sobotu 11.9.2021 jsou téměř totožné s prázdninovou sobotou. Opět se do kategorie s výbornou dopravní dostupností hromadnou dopravou dostalo pět turistických cílů. U všech těchto míst byly zapsány hodnoty v intervalu 55,4–105,6. Z Tab. 5 je patrné, že nám z této kategorie vypadl pouze zámek Častolovice. Byl nahrazen pevností Josefov ležící u města Jaroměř. Ale je důležité poznamenat, že rozdíl mezi těmito dvěma cíli byl pouze dvě desetiny. Jak je zmíněno v metodice, toto je problém použité kvantilové metody. Nicméně tento případ byl ojedinělý.



Obr. 1: Lokalizace atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji s výbornou úrovní dopravní dostupnosti hromadnou veřejnou dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021
Zdroj: ArcČR® 500 , vlastní výpočty

U individuální dopravy se nám výsledky už pozměnily více. Jak už bylo řečeno, zjištěné hodnoty se stahují k oběma zkoumaným sobotám. Vlastním automobilem se nejrychleji dostanete do pevnosti Josefov, která má ideální polohu uprostřed kraje. Další velkou výhodou této lokality je že leží u města Jaroměř, ve kterém se sbíhají silnice I. třídy ze třech největších měst Královéhradeckého kraje (z Hradec Králové, Trutnova a Náchodu). V Tab. 5 můžeme vidět, že se v této kategorii vyskytují opět již známé cíle, které mají jak dobrou polohu v silniční síti, tak jsou rovněž v příznivé vzdálenosti od hlavních center kraje (viz. Obr. 2). Do kategorie o intervalu 29,4–42,6 se

dostala také národní kulturní památka zámek Ratibořice. Tento empírový zámek leží ve známém Babiččině údolí, kterým protéká řeka Úpa. V blízkosti zámku je vedena silnice I. třídy z Hradce Králové do Náchodu a dále na hraniční přechod s Polskem. Do sousedního Náchodu směřuje rovněž silnice I. třídy z Trutnova. Zásluhou těchto okolností dosáhl zámek nízké hodnoty ve vážené průměrné časové dostupnosti.



Obr. 2: Lokalizace atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji s výbornou úrovní dopravní dostupnosti individuální dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021
Zdroj: ArcČR® 500 , vlastní výpočty

Tab. 5: Atraktivity cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji s výbornou úrovní dopravní dostupnosti individuální a hromadnou veřejnou dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021

Název atraktivity cestovního ruchu	Obec	Vážená průměrná časová dostupnost
Individuální doprava 14.8.2021 a 11.9.2021		
Státní zámek Opočno	Opočno	42,6
ZOO Dvůr Králové nad Labem	Dvůr Králové nad Labem	35,9
Státní zámek Ratibořice	Ratibořice	34,6
Bílá věž	Hradec Králové	31,4
Pevnost Josefov	Jaroměř	29,4
Hromadná veřejná doprava 11.9.2021		
Pevnost Josefov	Jaroměř	105,6
Státní zámek Opočno	Opočno	100,7
Hospitál Kuks	Kuks	83,6
ZOO Dvůr Králové nad Labem	Dvůr Králové nad Labem	83,1
Bílá věž	Hradec Králové	55,4
Hromadná veřejná doprava 14.8.2021		
Státní zámek Opočno	Opočno	103,2
Zámek Častolovice	Častolovice	101,8
ZOO Dvůr Králové nad Labem	Dvůr Králové nad Labem	97,4
Hospitál Kuks	Kuks	96,5
Bílá věž	Hradec Králové	58,8

Zdroj: IDOS – Jízdní řády, vlastní výpočty

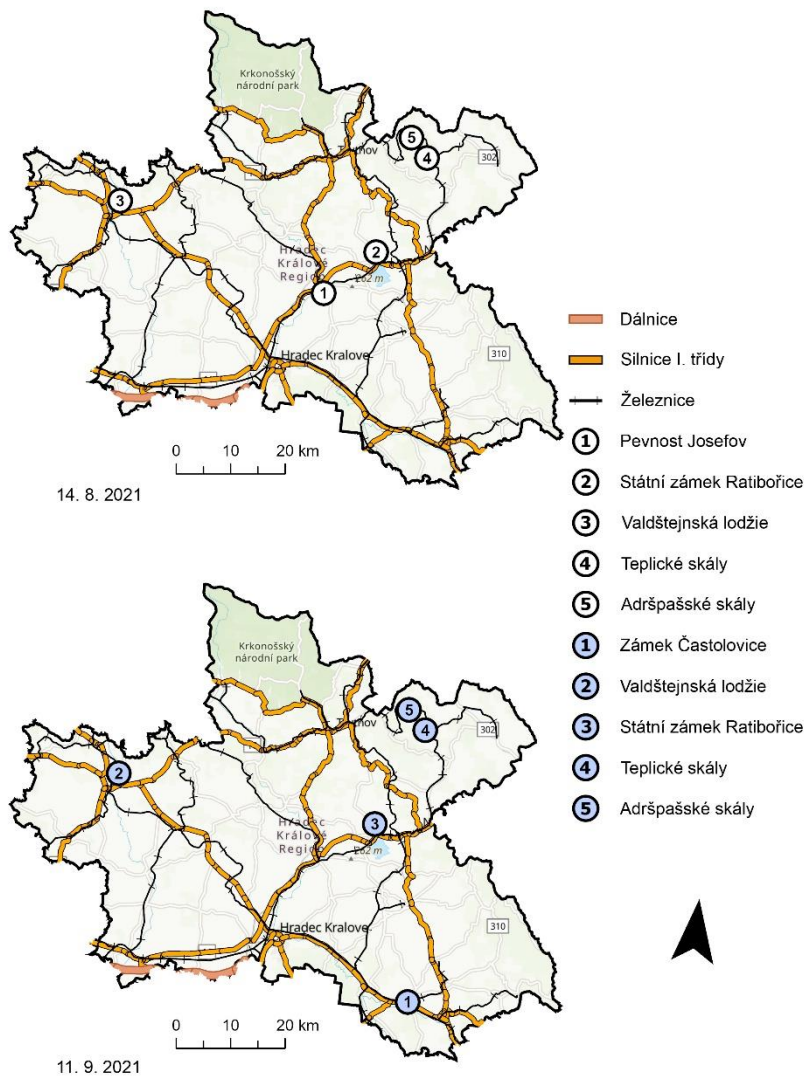
6.2 Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu na dobré úrovni

Turistické cíle v této kategorii rovněž dosáhly uspokojivých hodnot ve vážené průměrné časové dostupnosti hromadnou veřejnou i individuální dopravou. Ve skupině s dobrou úrovní dopravní dostupnosti poprvé evidujeme přírodní atraktivity využívající se k cestovnímu ruchu. Obecně platí, že turistické cíle vytvořené přírodou bývají často kvůli své poloze hůře dostupné.

V sobotu 14.8.2021 atakovalo hodnoty spadající do skupiny s dobrou úrovní dopravní dostupnosti pět turistických lokalit. Když se koukneme do Tab. 6 zjistíme, že nejnižších hodnot dosáhla již vícekrát zmíněna pevnost Josefov. Poté můžeme vidět větší rozestup mezi zbylými lokalitami. Na pomyslném druhém místě se umístil státní zámek Ratibořice. Ten se nedostal do lepší kategorie především zásluhou docházkové vzdálenosti z konečné zastávky k zámku. Jelikož jako konečná zastávka bylo určené hlavní vlakové nádraží v České Skalici. Cesta z nádraží na zámek zabere okolo 50 minut. Bližší autobusová zastávka nebyla vybrána, jelikož čekání na navazující spoj společně

s 30minutovou cestou ze zastávky k zámku vytvořilo delší dobu, než zabere samotný výšlap k zámku. Do kategorie o intervalu 106,6–126,4 se zásluhou své hodnoty dostala rovněž Valdštejnská lodžie. Tato unikátní barokní stavba leží v městské části Jičína. Ten disponuje dobrou dostupností z vybraných obcí Královéhradecké kraje. Valdštejnská lodžie je součástí rozsáhlého komplexu hospodářských budov a parku Libosad s grottou (Sdružení Český ráj, 2022). Jak už bylo řečeno v úvodním odstavci, do této kategorie se dostaly dvě přírodní turistické lokality. Konkrétně to jsou Teplické a Adršpašské skály. Tyto dvě úchvatná skalní města se rozprostírají v severovýchodní části kraje, jak je vidět na Obr. 3. I když jde o periferní lokality kraje, tak zásluhou jejich postavení v železniční síti disponují přijatelnou časovou dostupností.

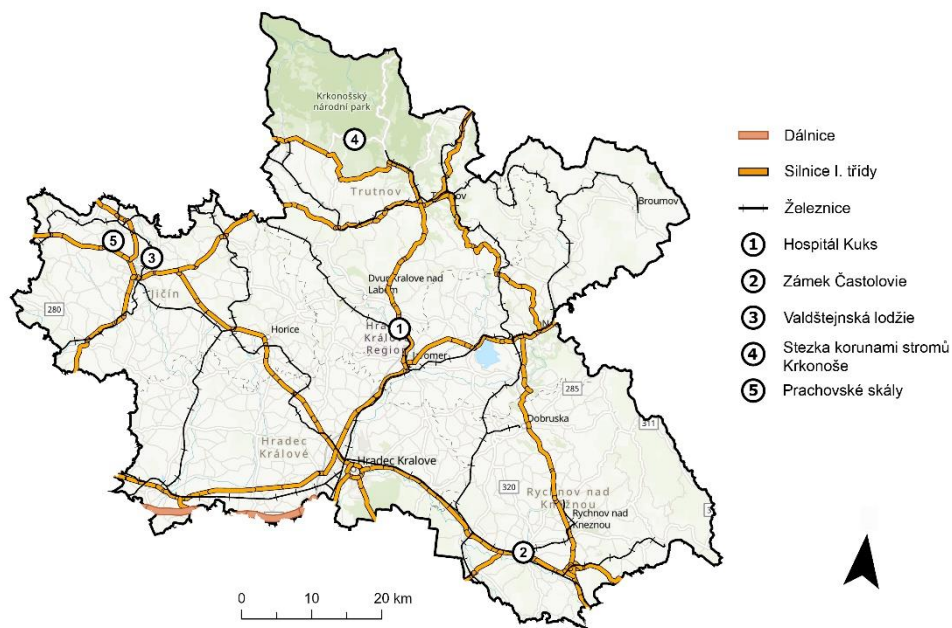
Výsledky u druhé zářijové soboty jsou téměř totožné. Opět se hromadnou veřejnou dopravou dostaneme do pěti turistických cílů. Jediná změna v intervalu 105,8 – 122,7 nastala u zámku Častolovice, který nahradila v této skupině pevnost Josefov. Opět upozorňuji na minimální rozdíl mezi těmito místy.



Obr. 3: Lokalizace atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji s dobrou úrovní dopravní dostupnosti hromadnou veřejnou dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021
Zdroj: ArcČR® 500 , vlastní výpočty

U hodnot vážené průměrné časové dostupnosti osobním automobilem už některé změny proběhly. V této kategorii se objevil Hospital Kuks, který měl hromadnou veřejnou dopravou jednu z nejlepších dostupností. Toto zjištění je poměrně zajímavé, poněvadž Kuks je situován uprostřed kraje a u silnice I. třídy vedoucí z Hradecké Králové do Trutnova. Nicméně je nezbytné podotknout, že rozdíl mezi Kuksem a státním zámekem Opočno, který je ve skupině s výbornou úrovní dopravní dostupnosti, je poměrně malý. Podobně jako u hromadné dopravy jsou v této kategorii o intervalu 43,5 – 57 zámek Častolovice a Valdštejnská lodžie. Naopak se v kategorie s dobrou

úrovní dopravní dostupností vyměnily turistické cíle přírodního charakteru. Místo severovýchodních skalních měst zde evidujeme Prachovské skály, ležící severozápadně od Jičína a stezku korunami Stromů v Krkonoších. Výměna skalních měst není nijak překvapivá. Když se podíváme na Obr. 4, zjistíme, že Prachovské skály mají daleko lepší polohu v silniční síti než Adršpašské nebo Teplické skály. Stezka Korunami stromů se nachází na okraji Krkonoš nedaleko okresního města Trutnova.



Obr. 4: Lokalizace atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji s dobrou úrovní dopravní dostupnosti individuální dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021
Zdroj: ArcČR® 500 , vlastní výpočty

Tab. 6: Atraktivity cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji s dobrou úrovní dopravní dostupnosti individuální a hromadnou veřejnou dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021

Název atraktivity cestovního ruchu	Obec	Vážená průměrná časová dostupnost
Individuální doprava 14.8.2021 a 11.9.2021		
Prachovské skály	Dolní Lochov	57,0
Stezka korunami stromů Krkonoše	Janské Lázně	53,0
Valdštejnská lodžie	Jičín	52,2
Zámek Častolovice	Častolovice	44,0
Hospitál Kuks	Kuks	43,5
Hromadná veřejná doprava 11.9.2021		
Adršpašské skály	Adršpach	122,7
Teplické skály	Teplice nad Metují	120,6
Státní zámek Ratibořice	Ratibořice	119,4
Valdštejnská lodžie	Jičín	119,3
Zámek Častolovice	Častolovice	105,8
Hromadná veřejná doprava 14.8.2021		
Adršpašské skály	Adršpach	126,4
Teplické skály	Teplice nad Metují	123,9
Valdštejnská lodžie	Jičín	121,1
Státní zámek Ratibořice	Ratibořice	119,8
Pevnost Josefov	Jaroměř	106,6

Zdroj: IDOS – Jízdní řády, vlastní výpočty

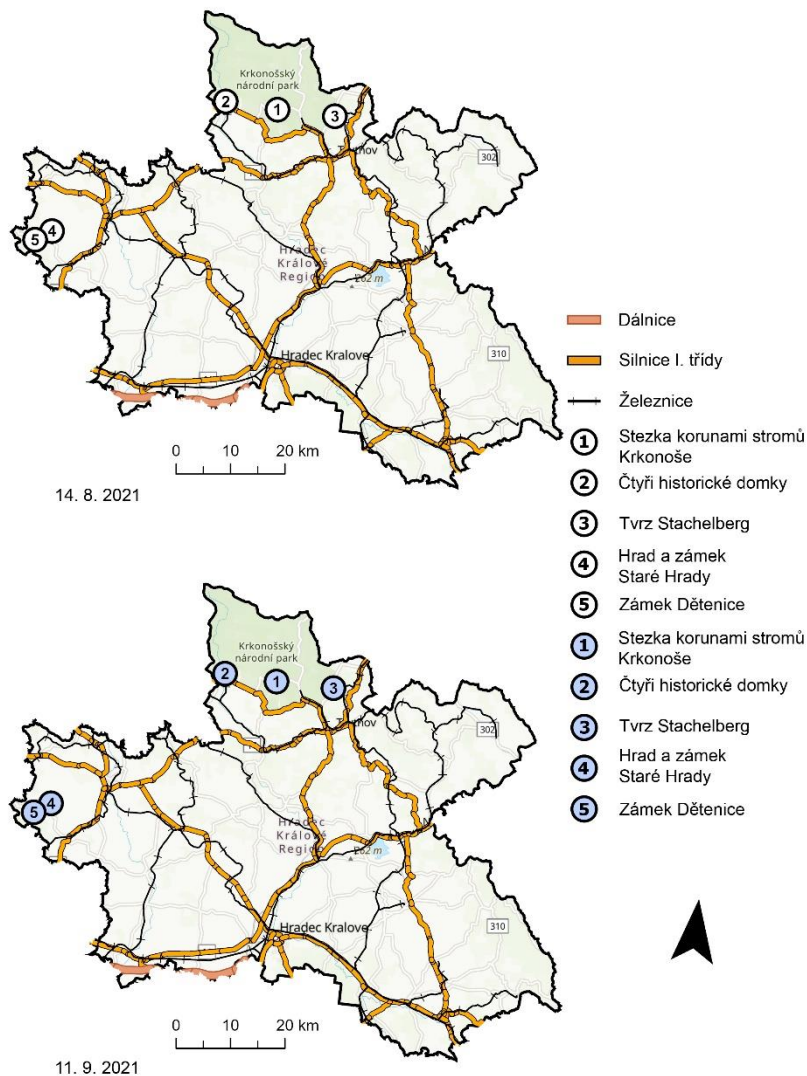
6.3 Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu na špatné úrovni

V této kategorii jsou turistické cíle, které se už nemohou pochlubit dobrou váženou průměrnou časovou dostupností. Do této skupiny se dostaly místa, které jsou v okrajových částech území Královéhradeckého kraje. Z tohoto důvodu je dostupnost těchto míst časově nákladná.

Na základě zjištěných hodnot pro sobotu 14.8.2021 se do této kategorie dostalo pět turistických lokalit. Nejnižší hodnoty v intervalu 138,8–162,3 dosáhla stezka korunami stromů v Krkonoších. Tato vyhlídková věž je nejmladší turistickou atraktivitou, pro kterou byla zkoumaná dopravní dostupnost v této práci. Ačkoliv není dobře dostupná, tak je u turistů velmi oblíbená a může se pyšnit jednou z nejvyšší návštěvnosti v kraji. Poté následují dvě lokality nacházející se v okrese Trutnov. První z nich jsou čtyři historické domky ve městě Vrchlabí. Jedná se o soubor čtyř štítových domů, které reprezentují původní městskou zástavbu (Sdružení Český ráj, 2022). Dostupnost těchto lidových staveb je poměrně časově nákladná. Je to způsobené polohou v okrajové části

Krkonoš, které nejsou dobře dopravně dostupné. Špatná dostupnost hromadnou veřejnou dopravou je jedním z důvodů malé návštěvnosti této historické památky. Druhou lokalitou je vojenská tvrz Stachelberg v obci Babí na Trutnovsku. Poněvadž k této dělostřelecké tvrzi nevede železnice je obsluhována pouze autobusovou dopravou. V podobné situace jsou i poslední dvě památky v této kategorii, a to hrad a zámek Staré hrady a zámek Dětenice. Z Obr. 5 je patrné, že obě tyto památky jsou situovány mimo železniční a hlavní silniční síť. I přesto že nemají dobrou výchozí dopravní polohu jsou hojně navštěvované.

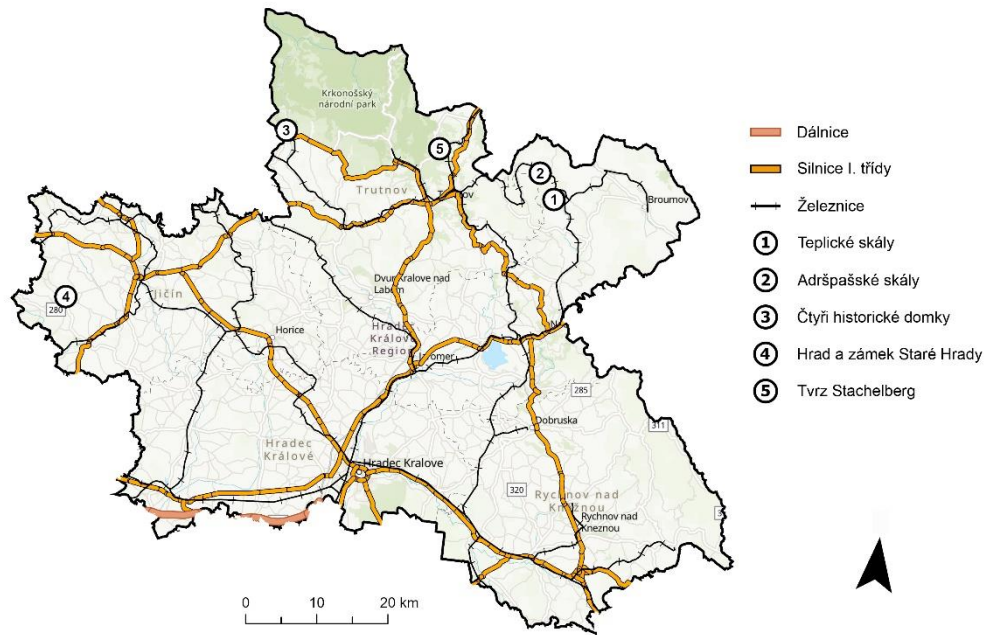
Podobně jako u prvních dvou kategorií se výsledku u soboty 11.9.2021 oproti prázdninové sobotě nezměnily. Tentokrát je i pořadí pěti turistických cílů zcela totožné. To potvrzuje i Tab. 7. Jediná odlišnost mezi sobotami je v krajních hodnotách intervalu. Pro zářijovou sobotu byl zvolen interval u hromadné dopravy 130,7–163,2



Obr. 5: Lokalizace atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji se špatnou úrovní dopravní dostupnosti hromadnou veřejnou dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021
Zdroj: ArcČR® 500 , vlastní výpočty

V Tab. 7 vidíme seznam pěti turistických cílů, které zapsaly hodnoty u individuální dopravy, patří do kategorie se špatnou úrovní dopravní dostupnosti. Do intervalu 60,0 – 64,9 se svými hodnotami dostaly Teplické a Adršpašské skály. Jak už bylo jednou hodnoceno, u těchto skalních měst se dala nedostačující úroveň dostupnosti automobilem očekávat. Jelikož se rozprostírají v odlehlé oblasti kraje v tzv. Broumovském výběžku (viz. Obr. 6). Dále jsou v této skupině čtyři historické domky. Do Vrchlabí se dostaneme po silnici I. třídy. Nicméně zásluhou své západní polohy se historickým domkům nevyhnují extrémní časové hodnoty z obcí ležících na

východě kraje. S podobným problémem se potýkají i poslední dva turistické cíle v této kategorii. První z nich je hrad a zámek Staré Hrady umístěn v západní části kraje v obci Staré Hrady. A druhý je vojenská tvrz Stachelberg v obci Babí. Vysoké hodnoty vážené průměrné časové dostupnosti u těchto dvou cílů potažmo u všech cílů v této kategorii jsou způsobené jejich polohou v okrajových částech kraje.



Obr. 6: Lokalizace atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji se špatnou úrovní dopravní dostupnosti individuální dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021
Zdroj: ArcČR® 500 , vlastní výpočty

Tab. 7: Atraktivity cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji se špatnou úrovní dopravní dostupnosti individuální a hromadnou veřejnou dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021

Název atraktivity cestovního ruchu	Obec	Vážená průměrná časová dostupnost
Individuální doprava 14.8.2021 a 11.9.2021		
Tvrz Stachelberg	Babí	64,9
Hrad a zámek Staré Hrady	Staré Hrady	63,6
Čtyři historické domky	Vrchlabí	63,0
Adršpašské skály	Adršpach	61,5
Teplické skály	Teplice nad Metují	60,0
Hromadná doprava 11.9.2021		
Zámek Dětenice	Dětenice	163,2
Hrad a zámek Staré Hrady	Staré Hrady	155,1
Tvrz Stachelberg	Babí	149,2
Čtyři historické domky	Vrchlabí	139,0
Stezka korunami stromů Krkonoše	Janské Lázně	130,7
Hromadná doprava 14.8.2021		
Zámek Dětenice	Dětenice	162,3
Hrad a zámek Staré Hrady	Staré Hrady	152,3
Tvrz Stachelberg	Babí	149
Čtyři historické domky	Vrchlabí	140,2
Stezka korunami stromů Krkonoše	Janské Lázně	138,8

Zdroj: IDOS – Jízdní řády, vlastní výpočty

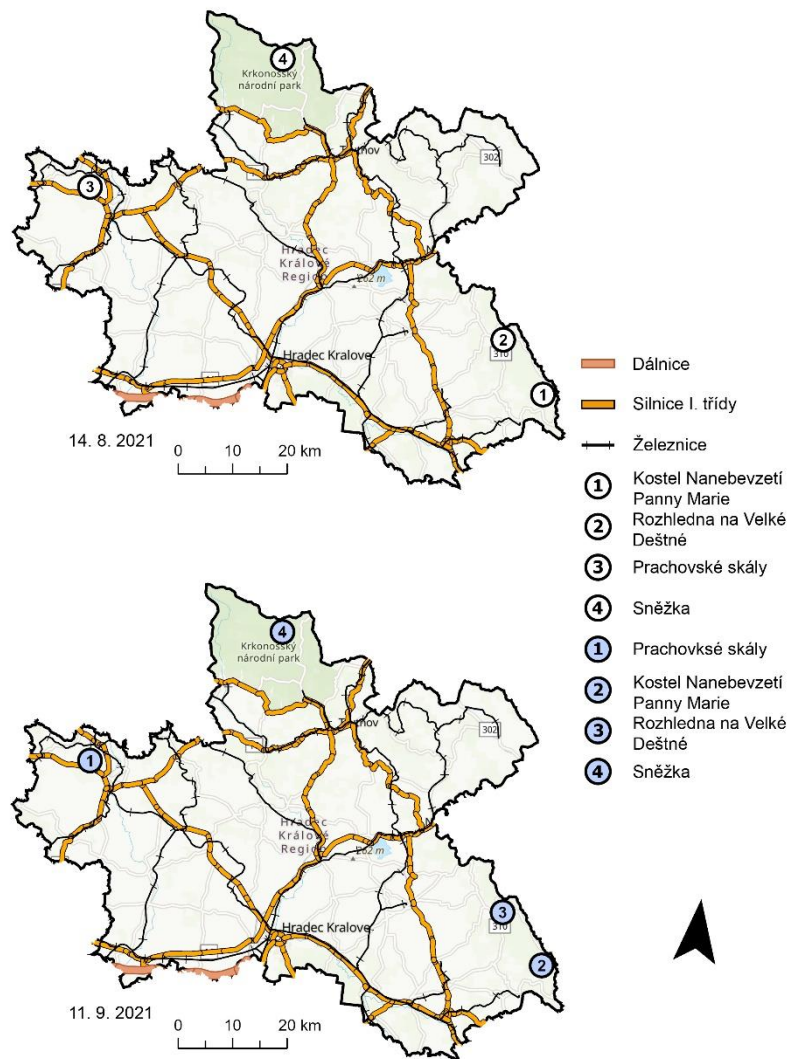
6.4 Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu na velmi špatné úrovni

Jak už je patrné z názvu v této kategorii jsou turistické cíle s nejhorší úrovní dopravní dostupnosti z vybraných obcí Královéhradeckého kraje. Většinu v této kategorii tvoří přírodní turistická místa, která jsou lokalizována v horských oblastech. Ačkoliv dostupnost těchto cílů je časově náročná, mohou se pyšnit nadprůměrnou návštěvností.

V sobotu 14.8.2021 dosáhly nejvyšších hodnot vážené průměrné časové dostupnosti čtyři turistické cíle. Že se jedná skutečně o špatně dostupná místa, potvrzují i zapsané hodnoty, které jsou v poměrně velkém odstupu od ostatních hodnot. Nejlépe je na tom v této skupině kostel Nanebevzetí Panny Marie. Tento barokní kostel, který je pověstný svou prosklenou střechou, stojí v obci Neratov na východní straně Orlických hor. V Orlických horách se nachází i další turistický cíl v této kategorii, a to rozhledna na hoře Velká Deštná. Jelikož je rozhledna umístěna na nejvyšší hoře Orlických hor, není

překvapivé, že velký vliv na vysokou hodnotu dostupnosti měla docházková vzdálenost. Co by ale mohlo být překvapivé je, že se v této kategorii objevily i Prachovské skály, které jsou u individuální dopravy evidovány v kategorii s dobrou úrovní dopravní dostupnosti. Je to způsobené tím, že do Prachovských skal nevede žádná železnice a autobusová spojení jezdí o víkendu pouze do obce Dolní Ločov (viz. Obr. 7). Tudíž cesta do skal zabere zhruba hodinu. Toto zjištění společně s polohou v západní části kraje řadí Prachovské skály právě do této kategorie. Poslední a zároveň nejhůře časově dostupný turistický cíl je nejvyšší hora České republiky Sněžka. Ta zaznamenala bezkonkurenčně nejvyšší hodnotu ze všech turistických cílů, pro které byla dostupnost hromadnou dopravou v této práci zkoumána (viz. Tab. 8).

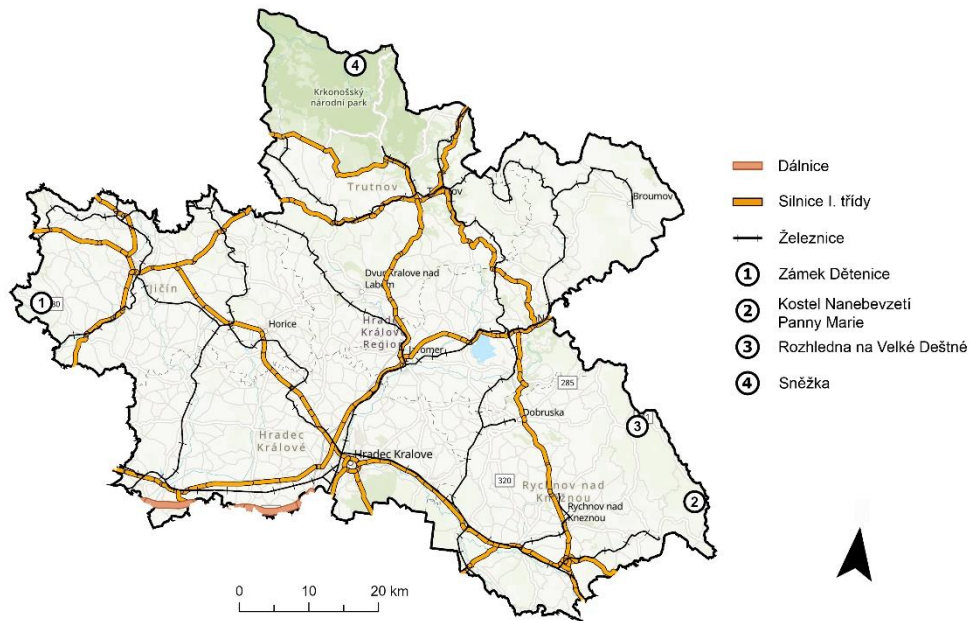
I v této kategorii platí, že se výsledku u soboty 11.9.2021 moc nezměnily. Ze zprůměrovaných časů z vybraných obcí zabere cesta nejdéle času hromadnou veřejnou dopravou do čtyř totožných turistických cílů, jako v sobotu 14.8.2021.



Obr. 7: Lokalizace atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji s velmi špatnou úrovní dopravní dostupnosti hromadnou veřejnou dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021
Zdroj: ArcČR® 500 , vlastní výpočty

Tab. 8 nám ukazuje jaké turistické cíle jsou nejhůře časově dostupné individuální dopravou. Z ní je patrné, že v kategorii o intervalu 69,6–258,5 jsou velké hodnotové rozdíly. Především u posledních dvou lokalit. Nejnižší hodnotu v intervalu má zámek Dětenice, který nahradil již řešené Prachovské skály. Na Obr. 8 je vidět, že poslední tři lokality se nacházejí v horských oblastech kraje, kde jsou pouze silnice nižších tříd (II. a III. třídy). U jedné z těchto silnic se rozprostírá obec Neratov, kde je umístěn kostel Nanebevzetí Panny Marie. Z tohoto důvodu do celkového času nikterak nezasahuje docházková vzdálenost. Na druhou stranu u Sněžky potažmo u rozhledny na Velké

Deštné hraje docházková vzdálenost v celkovém čase velkou roli. Zajisté má na celkový čas vliv i poloha dané atraktivity. Nicméně u Sněžky tento čas dosáhl nejvyšší hodnoty. Je ale důležité sdělit, že se Sněžka umístila na posledním místě, jelikož byla započítána doba pěší vzdálenosti z Pece pod Sněžkou na vrchol bez využití lanové dráhy. S její pomocí by se čas výrazně snížil.



Obr. 8: Lokalizace atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji s velmi špatnou úrovní dopravní dostupnosti individuální dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021
Zdroj: ArcČR® 500 , vlastní výpočty

Tab. 8: Atraktivita cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji s velmi špatnou úrovní dopravní dostupnosti individuální a hromadnou veřejnou dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021

Název atraktivity cestovního ruchu	Obec	Vážená průměrná časová dostupnost
Individuální doprava 14.8.2021 a 11.9.2021		
Sněžka	Pec pod Sněžkou	258,5
Rozhledna na Velké Deštné	Deštné v Orlických horách	133,3
Kostel Nanebevzetí Panny Marie	Neratov	78,4
Zámek Dětenice	Dětenice	69,6
Hromadná doprava 11.9.2021		
Sněžka	Pec pod Sněžkou	322,7
Rozhledna na Velké Deštné	Deštné v Orlických horách	242,2
Kostel Nanebevzetí Panny Marie	Neratov	212,3
Prachovské skály	Dolní Lochov	199,4
Hromadná doprava 14.8.2021		
Sněžka	Pec pod Sněžkou	360,1
Prachovské skály	Dolní Lochov	250
Rozhledna na Velké Deštné	Deštné v Orlických horách	243,9
Kostel Nanebevzetí Panny Marie	Neratov	225,6

Zdroj: IDOS – Jízdní řády, vlastní výpočty

Při shrnutí výsledků zjistíme, že jsou rozdíly, jak mezi druhy dopravy, tak mezi zvolenými dny poměrně značné. Nejdříve se podíváme na veřejnou hromadnou dopravu. Z výše přiložených tabulek je patrné, že nižší hodnoty byly zjištěny pro sobotu 11.9.2021. Průměrná hodnota vážené průměrné časové dostupnosti byla v tento den 143,7. Oproti tomu v sobotu 14.8.2021 atakoval průměr hodnotu 151,5. I přes to je pořadí u obou sobot hodně podobné. Žádná turistická atraktivita si svou hodnotu při porovnání sobot nijak výrazně nevylepšila ani nezhoršila. To tvrzení dokládají i vytvořené srovnávací mapy, které naleznete v příloze (Příloha 1. a 2.). Rozdíl mezi sobotami je pravděpodobně způsobený prázdninovým režim, při kterém některé linky jezdí v jiné časy nebo jezdí v nižší frekvenci. A to může mít za následek špatnou návaznost na další spojení a s tím je spojené delší čekání. To všechno může mít negativní vliv na celkovou dobu přepravy.

Při srovnání druhů dopravy je rozdíl daleko markantnější. Individuální doprava dosáhla na průměrnou hodnotu 67,2. To je o více než polovinu nižší hodnota než u hromadné dopravy. Dokonce nejnižší hodnota u hromadné dopravy (55,4) by se nacházela zhruba v polovině stupnice u individuální dopravy. I pořadí jednotlivých

atraktivit je výrazně pozměněné (viz. Příloha 3). Je ale důležité zmínit, že i individuální doprava nám do celkových časů nijak výrazně nezasáhla doba strávená docházkou ať už k danému cíli nebo na počáteční zastávku.

Jestli je celková dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji dostatečná je těžké tvrdit. Byla by zapotřebí analýza, které by zajistila dostupnost v ostatních krajích České republiky. Na základě této analýzy by se Královéhradecký kraj mohl porovnat s ostatními kraji.

7. Závěr

Tato práce měla za cíl analyzovat dopravní dostupnost veřejnou hromadnou a individuální dopravou z vybraných obcí k určeným atraktivitám cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji. Dostupnost byla zkoumána pro prázdninovou sobotu 14.8.2021 a pro sobotu 11.9.2021. Tyto dny byly zvoleny pro možné porovnání úrovně dostupnosti mezi obdobím prázdnin a běžným rokem. Dopravní dostupnost byla znázorněna pomocí ukazatele vážené průměrné časové dostupnosti. Kde zjištěný časový údaj byl vázán počtem obyvatel ve zvolených obcích. Cestovní doba byla zjištěna pomocí internetové aplikace IDOS – Jízdní řády a počet obyvatel v obcích z databáze Českého statistického úřadu. Zjištěné výsledky byly následně porovnány s odbornou literaturou. Pro lepší přehlednost výsledků byla tato část práce obohacena i o tabulky a mapy.

Obecně je známo, že si nejsou všechny lokality v dostupnosti rovné. Záleží na velikosti daného místa, na jeho poloze v dopravní síti, na samotné kvalitě dopravní sítě, na reliéfu daného území a na dalších ovlivňujících faktorech. Všechny tyto podmínky se projeví i na zjištěných výsledcích. Nejvíce byly výsledné hodnoty ovlivněné reliéfem. Poněvadž nejhůře dostupná místa se vyskytovala v horských nebo v odlehlých oblastech kraje, kde není hustá a kvalitní dopravní síť. Jako je tomu například u Sněžky, nebo u kostela Nanebevzetí paní Marie v Neratově. Naopak turistické cíle, u kterých evidujeme nejlepší hodnoty leží v jižní rovinnatější části kraje. U některých cílů se na dobrých výsledcích podílí i jejich poloha v blízkosti nebo přímo v hlavních centrech kraje, do kterých směřují hlavní dopravní tahy. Tento faktor se projevil například u Bílé věže nebo Hospitálu Kuks.

Nedílnou součástí turistických cílů jsou jejich návštěvníci. Bez nich by některé atraktivity nemohly vůbec fungovat. A návštěvníci jsou zase závislí na dobré dopravní dostupnosti. Proto je doprava jeden z nejdůležitějších realizačních předpokladů cestovního ruchu. Nicméně v práci se zcela nepotvrdilo, že vysoká návštěvnost je podmíněna dobrou úrovní dopravní dostupnosti. Například Adršpašské a Teplické skály nebo zámek Dětenice a další jsou velmi navštěvované i přes jejich špatnou dostupnost. Nejspíše je to způsobena významností a dobrou pověstí těchto míst.

Výsledky práce by mohly být využité pro zlepšení dostupnosti turisticky oblíbených lokalit na území Královéhradeckého kraje. Především by se mohlo zlepšit spojení veřejnou hromadnou dopravou během letních prázdnin.

8. Summary

This thesis deals with the analysis of transport accessibility of selected tourist attractions in the Hradec Králové Region from 28 selected municipalities. The accessibility is examined for public and individual public transport on 14.8.2021 and 11.9.2021. This accessibility is weighted by the population in the selected municipalities. Travel time was determined using the Internet application IDOS - Timetables and the map portal mapy.cz., the number of inhabitants in the villages from the database of the Czech Statistical Office. The results are also displayed in the paper using map outputs and tables. The resulting level of transport accessibility depends on many factors such as the location of the place in the transport network, the quality of the transport network or the geographical location of the place. All these factors have influenced the resulting values of transport accessibility of tourism attractions in the Hradec Králové Region. As the best accessible attractions are located in the largest cities or in the central part of the region. The main road and rail routes are directed to these cities. On the contrary, the least accessible places are located in mountainous areas or on the borders of the region. The study has found that the level of transport accessibility does not have a high impact on visitor arrivals as the most visited attractions include those with poor transport accessibility. The results also show that the selected attractions are more accessible by individual transport than by public transport.

9. Seznam použité literatury a internetových zdrojů:

- 1) BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Karolinum, Praha. ISBN 80-7184-923-5.
- 2) DROBNÁ, D., MORÁVKOVÁ E. (2004): Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost. Fortuna, Praha. ISBN 8071689017.
- 3) FRANCOVÁ, E. (2003): Cestovní ruch. Univerzita Palackého, Olomouc. ISBN 8024407191.
- 4) GUTIÉRREZ, J. (2001): Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border. *Journal of Transport Geography*, 9 (4), s. 229–242.
- 5) HALÁS, M. (2005): Aktuální otázky a komercializácia cestovného ruchu, nové predpoklady jeho rozvoja a rozmiestnenia. In: FŇUKAL, M., PTÁČEK, P. *Geografie, cestovního ruchu a rekreace*. Univerzita Palackého v Olomouci, s. 37–44. ISBN 80-244-1221-7.
- 6) HANSON, S. (2004): The Context of Urban Travel. Concepts and Recent Trends. In Hanson, S., Giuliano, G. (eds.) *The Geography of Urban Transportation*. Third edition. The Guilford Press, New York, s. 3–29.
- 7) HORNER, S., SWARBROOKE, J. (2003): Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času: aplikovaný marketing služeb. Grada, Praha. ISBN 8024702029.
- 8) HUDEČEK, T. (2010): Dostupnost v Česku v období 1991–2001: vztah k dojízdce do zaměstnání a do škol. Česká geografická společnost, Praha.
- 9) HUDEČEK, T., ŽÁKOVÁ, Z., VONDRÁKOVÁ A., KUFNER, J., VOŽENÍLEK, V., SELNÍKOVÁ, N. (2016): Atlas dopravní dostupnosti v České republice. Univerzita Palackého v Olomouci. ISBN 978-80-244-4982-1.
- 10) HOYLE, B. S., KNOWLES, R. (1998): *Modern Transport Geography*. Second, revised edition. Wiley, Chichester. ISBN 0471977772.
- 11) HRALA, V. (1998): *Geografie cestovního ruchu*. 1. vyd. Vysoká škola ekonomická, Praha. ISBN 807079173x.
- 12) KŘIVDA, V., FOLPRECHT, J., OLIVKOVÁ, I. (2006): *Dopravní geografie I*. VŠB – Technická univerzita Ostrava. ISBN 8024810204.
- 13) MARADA, M. a kol. (2010): *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Česká geografická společnost, Praha. ISBN 978-80-904521-2-1.

- 14) MARIOT, P. (1983): Geografia cestovného ruchu. Veda, Bratislava.
- 15) MICHNIAK, D. (2002): Dostupnosť ako geografická kategória a jej význam pri hodnotení územno-správneho členenia Slovenska. Disertačný práce. Geografický ústav Slovenskej akadémie vied, Bratislava.
- 16) MIRVALD, S. (1999): Geografie dopravy I. 2. upr. vyd. Západočeská univerzita, Plzeň. ISBN 8070825456.
- 17) MIRVALD, S. (2000): Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava. Západočeská univerzita v Plzni. ISBN 8070826738.
- 18) MORRIS, J. M., DUMBLE, P.L., WIGAN, M.R. (1979): Accessibility indicators for transport planning. *Transportation Research Part A: General.*, 13(2), s. 91–109. ISSN 0191-2607.
- 19) PÁEZ, A., SCOTT, D. M., MORENCY, C. (2012): Measuring accessibility: positive and normative implementations of various accessibility indicators. *Journal of Transport Geography* 25, s. 141–153.
- 20) RODRIGUE, J.-P., COMTOIS, C., SLACK, B. (2013): *The Geography of Transport Systems*. Third edition. Routledge, New York. ISBN 978-0-415-82254-1.
- 21) ŠAUER, M., VYSTOUPIL, J., HOLEŠINSKÁ A., kol. (2015): *Cestovní ruch*. 1. Masarykova univerzita, Brno.
- 22) ŠPIRKOVÁ, M. (2019): *Dopravní služby v cestovním ruchu*. Inovace VOV. Litoměřice.
- 23) TOUŠEK, V. (2005): *Česká republika: portréty krajů*. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha. ISBN 80-239-6305-8.
- 24) TOUŠEK, V., KUNC J., VYSTOUPIL, J. (eds.). (2008): *Ekonomická a sociální geografie*. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň. ISBN 978-80-7380-114-4.
- 25) VYSTOUPIL, J. (2006): *Atlas cestovního ruchu České republiky*. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha. ISBN 80-239-7256-1.

Internetové zdroje:

- 26) ARCDATA PRAHA, s.r.o. (2016): ArcČR® 500 [online]. [cit. 2022-03-17]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-4-0>
- 27) COMPARABUS, (2022): Seznam autobusových dopravců v České republice [online]. [cit. 2022-03-16]. Dostupné z: <https://www.comparabus.com/cs/autobusovy-dopravce>

- 28) CZECHTOURISM (2022): HUZ 2021: Královéhradecký kraj [online]. [cit. 2022-03-17]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/regionalni-reporty/huz-2021-kralovehradecky-kraj/>
- 29) CZECHTOURISM (2021): Návštěvnost turistických cílů 2020: Královéhradecký kraj [online]. [cit. 2022-03-17]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/navstevnost-turisticky-ch-cilu-2020-kralovehradecky-kraj/>
- 30) ČSÚ (2021): Databáze demografických údajů za obce ČR [online]. [cit. 2022-03-17]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demograficky-ch-udaju-za-obce-cr>
- 31) HORÁK, J., ŠIMEK, M., RŮŽIČKA, L., HORÁKOVÁ, B. (2000): Možnosti analýzy a hodnocení dopravní dostupnosti. VŠB – Technická univerzita Ostrava [online]. [cit. 2022-03-17]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/148391-Moznosti-analyzy-a-hodnoceni-dopravni-dostupnosti.html>
- 32) IDOS.CZ (2021): Jízdní řády [online]. [cit. 2021-12-17]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>
- 33) KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ (2016): Plán dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje [online]. [cit. 2022-03-17]. Dostupné z: <https://www.dopravakhk.cz/dokumenty-ke-stazeni.html>
- 34) KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ (2019a): Tipy na letní výlety v Královéhradeckém kraji [online]. [cit. 2022-03-17]. Dostupné z: https://www.hkregion.cz/filemanager/pdf-viewer/html5/flipbook_new.inc.php?fileID=266086&app=2431
- 35) KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ (2019b): TOP atraktivity Královéhradeckého kraje [online]. [cit. 2022-03-17]. Dostupné z: https://www.hkregion.cz/filemanager/pdf-viewer/html5/flipbook_new.inc.php?fileID=266091&app=2431
- 36) KRAJSKÝ ÚŘAD KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE (2022): Veřejná doprava Královéhradeckého kraje [online]. [cit. 2022-03-17]. Dostupné z: <https://www.dopravakhk.cz/dopravci-zajistujici-verejnou-dopravu.html>
- 37) MAPY.CZ (2022): Plánovač trasy [online]. [cit. 2022-03-17]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.6019000&y=50.1685000&z=11>
- 38) MINISTERSTVO DOPRAVY (2020): Ročenka dopravy České republiky 2020 [online]. [cit. 2022-03-16]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2020.pdf

- 39) SDRUŽENÍ ČESKÝ RÁJ, (2022): Český ráj [online]. [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.cesky-raj.info/dr-cs/954-valdstejnska-lodzie.html>
- 40) Z DOPRAVY.CZ (2021): Podepsáno: České dráhy mají desetiletý kontrakt v Královéhradeckém kraji, slibují nové vlaky za 4 miliardy [online]. [cit. 2022-03-17]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/podepsano-ceske-drahy-maji-desetiletý-kontrakt-v-kralovehradeckem-kraji-slibuji-nove-vlaky-za-4-miliardy-90913/>

10. Seznam příloh

Příloha 1. – Mapa č. 1: Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji hromadnou veřejnou dopravou ve dne 14.8.2021

Příloha 2. – Mapa č. 2: Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji hromadnou veřejnou dopravou ve dne 11.9.2021

Příloha 3. – Mapa č. 3: Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji individuální dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021

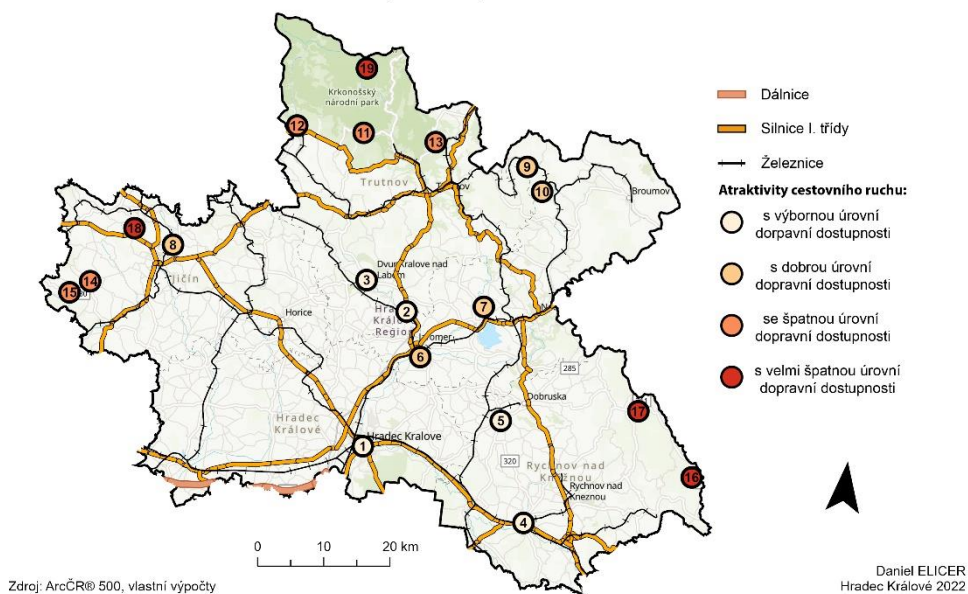
Příloha 4.: Vážená průměrná časová dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji z vybraných obcí individuální dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021

Příloha 5.: Vážená průměrná časová dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji z vybraných obcí hromadnou veřejnou dopravou ve dne 14.8.2021

Příloha 6.: Vážená průměrná časová dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji z vybraných obcí hromadnou veřejnou dopravou ve dne 11.9.2021

Příloha 1. – Mapa č. 1:

Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji
hromadnou veřejnou dopravou ve dne 14. 8. 2021

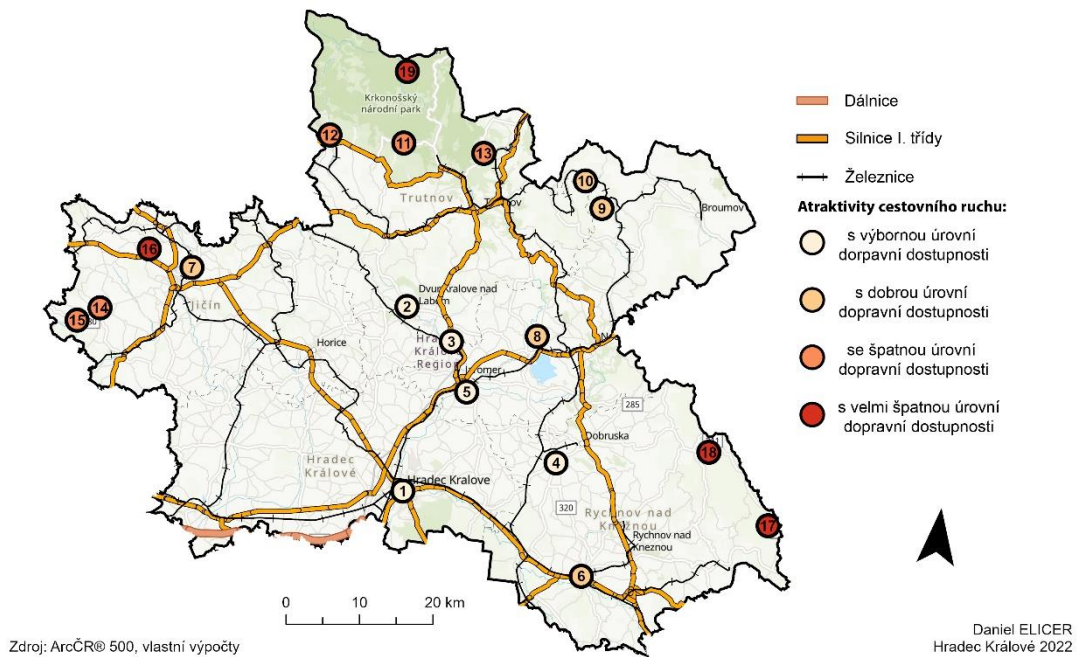


Pozn.:

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 1) Bílá Věž | 11) Stezka korunami stromů |
| 2) Hospitál Kuks | 12) Čtyři historické domky |
| 3) ZOO Dvůr Králové nad Labem | 13) Tvrz Stachelberg |
| 4) Zámek Častolovice | 14) Hrad a zámek Staré Hrady |
| 5) Státní zámek Opočno | 15) zámek Dětenice |
| 6) Pevnost Josefov | 16) Kostel Nanebevzetí Panny Marie |
| 7) Státní zámek Ratibořice | 17) Rozhledna na Velké Deštné |
| 8) Valdštejnská lodžie | 18) Prachovské skály |
| 9) Teplické skály | 19) Sněžka |
| 10) Adršpašské skály | |

Příloha 2. – Mapa č. 2:

Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji
hromadnou veřejnou dopravou ve dne 11. 9. 2021

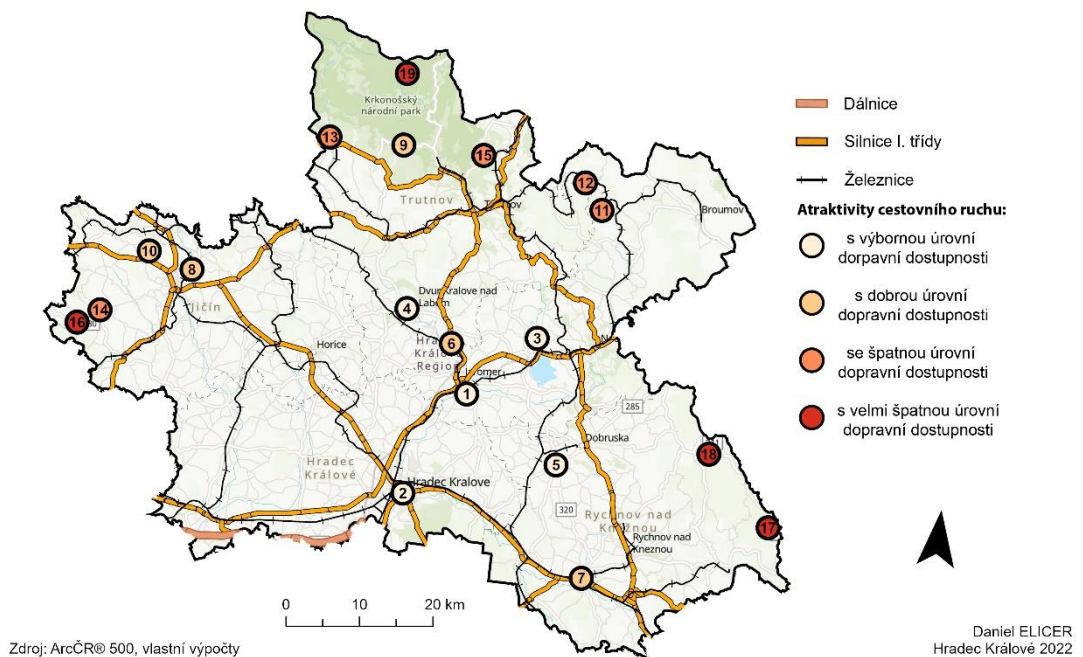


Pozn.:

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 1) Bílá Věž | 11) Stezka korunami stromů |
| 2) ZOO Dvůr Králové nad Labem | 12) čtyři historické domky |
| 3) Hospitál Kuks | 13) Tvrz Stachelberg |
| 4) státní zámek Opočno | 14) Hrad a zámek Staré Hrady |
| 5) Pevnost Josefov | 15) Zámek Dětenice |
| 6) Zámek Častolovice | 16) Prachovské skály |
| 7) Valdštejnská lodžie | 17) Kostel Nanebevzetí Panny Marie |
| 8) Státní zámek Ratibořice | 18) Rozhledna na Velké Deštné |
| 9) Teplické skály | 19) Sněžka |
| 10) Adršpašské skály | |

Příloha 3. – Mapa č. 3:

Dopravní dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji
individuální dopravou ve dnech 14. 8. 2021 a 11. 9. 2021



Pozn.:

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 1) pevnost Josefov | 11) Teplické skály |
| 2) Bílá Věž | 12) Adršpašské skály |
| 3) Státní zámek Ratibořice | 13) Čtyři historické domky |
| 4) ZOO Dvůr Králové nad Labem | 14) Hrad a zámek Staré Hrady |
| 5) Státní zámek Opočno | 15) Tvrz Stachelberg |
| 6) Hospitál Kuks | 16) Zámek Dětenice |
| 7) Zámek Častolovice | 17) Kostel Nanebevzetí Panny Marie |
| 8) Valdštejnská lodžie | 18) Rozhledna na Velké Deštné |
| 9) Stezka korunami stromů | 19) Sněžka |
| 10) Prachovské skály | |

Příloha 4.: Vážená průměrná časová dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji z vybraných obcí individuální dopravou ve dnech 14.8.2021 a 11.9.2021

Název atraktivity cestovního ruchu		ZOO Dvůr Králové nad Labem		Hospitál Kuks		Zámek Dětenice		Hrad a zámek Staré Hrady	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Dvůr Králové nad Labem		Kuks		Dětenice		Staré Hrady	
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	40	11,3	44	12,4	66	18,6	61	17,2
Trutnov	29 958	22	2,0	32	2,9	74	6,7	69	6,3
Náchod	19 688	35	2,1	36	2,2	86	5,1	69	4,1
Jičín	16 551	39	2,0	57	2,9	23	1,2	17	0,9
Dvůr Králové nad Labem	15 471	0	0,0	20	0,9	58	2,7	52	2,4
Jaroměř	12 324	18	0,7	22	0,8	70	2,6	64	2,4
Vrchlabí	12 289	37	1,4	55	2,1	55	2,1	49	1,8
Rychnov nad Kněžnou	10 899	59	2,0	62	2,1	102	3,4	97	3,2
Nové Město nad Metují	9 317	36	1,0	36	1,0	85	2,4	79	2,2
Nová Paka	9 044	30	0,8	52	1,4	34	0,9	28	0,8
Hořice	8 439	20	0,5	38	1,0	43	1,1	37	0,9
Červený Kostelec	8 332	37	0,9	41	1,0	94	2,4	88	2,2
Broumov	7 272	69	1,5	72	1,6	123	2,7	117	2,6
Nový Bydžov	6 924	41	0,9	59	1,2	35	0,7	32	0,7
Dobruška	6 651	42	0,8	43	0,9	87	1,8	83	1,7
Kostelec nad Orlicí	6 188	61	1,1	63	1,2	96	1,8	91	1,7
Hronov	6 075	47	0,9	48	0,9	100	1,8	94	1,7
Týniště nad Orlicí	6 050	47	0,9	51	0,9	85	1,6	80	1,5
Třebechovice pod Orebem	5 716	37	0,6	40	0,7	78	1,4	72	1,3
Úpice	5 622	28	0,5	37	0,6	83	1,4	77	1,3
Chlumeck nad Cidlinou	5 600	51	0,9	63	1,1	41	0,7	39	0,7
Česká Skalice	5 017	26	0,4	28	0,4	76	1,2	70	1,1
Vamberk	4 579	62	0,9	65	0,9	96	1,3	90	1,3
Hostinné	4 352	21	0,3	36	0,5	56	0,7	51	0,7
Police nad Metují	4 016	52	0,6	55	0,7	105	1,3	99	1,2
Lázně Běláhrad	3 677	22	0,2	40	0,4	35	0,4	30	0,3
Žacléř	3 126	35	0,3	46	0,4	81	0,8	75	0,7
Opočno	3 094	38	0,4	42	0,4	83	0,8	78	0,7
Celkem	328 954	1 052	35,9	1 283	43,5	2 050	69,6	1 888	63,6

Název atraktivity cestovního ruchu		Zámek Častolovice		Státní zámek Opočno		Státní zámek Ratibořice		Kostel Nanebevzetí Panny Marie	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Častolovice		Opočno		Ratibořice		Neratov	
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	29	8,2	35	9,9	38	10,7	74	20,8
Trutnov	29 958	65	5,9	52	4,7	25	2,3	84	7,6
Náchod	19 688	37	2,2	29	1,7	11	0,7	51	3,1
Jičín	16 551	72	3,6	74	3,7	66	3,3	116	5,8
Dvůr Králové nad Labem	15 471	53	2,5	44	2,1	26	1,2	141	6,6
Jaroměř	12 324	35	1,3	28	1,0	18	0,7	68	2,5
Vrchlabí	12 289	89	3,3	81	3,0	53	2,0	113	4,2
Rychnov nad Kněžnou	10 899	11	0,4	28	0,9	39	1,3	37	1,2
Nové Město nad Metují	9 317	29	0,8	20	0,6	13	0,4	51	1,4
Nová Paka	9 044	78	2,1	74	2,0	59	1,6	112	3,1
Hořice	8 439	57	1,5	55	1,4	45	1,2	97	2,5
Červený Kostelec	8 332	52	1,3	42	1,1	12	0,3	63	1,6
Broumov	7 272	76	1,7	67	1,5	47	1,0	81	1,8
Nový Bydžov	6 924	63	1,3	63	1,3	60	1,3	101	2,1
Dobruška	6 651	21	0,4	11	0,2	23	0,5	45	0,9
Kostelec nad Orlicí	6 188	4	0,1	31	0,6	44	0,8	42	0,8
Hronov	6 075	49	0,9	41	0,8	22	0,4	56	1,0
Týniště nad Orlicí	6 050	10	0,2	21	0,4	36	0,7	54	1,0
Třebechovice pod Orebem	5 716	19	0,3	22	0,4	31	0,5	65	1,1
Úpice	5 622	58	1,0	46	0,8	17	0,3	80	1,4
Chlumeck nad Cidlinou	5 600	50	0,9	57	1,0	52	0,9	96	1,6
Česká Skalice	5 017	38	0,6	28	0,4	0	0,0	61	0,9
Vamberk	4 579	10	0,1	33	0,5	44	0,6	35	0,5
Hostinné	4 352	77	1,0	59	0,8	42	0,6	95	1,3
Police nad Metují	4 016	57	0,7	49	0,6	30	0,4	66	0,8
Lázně Bělohrad	3 677	62	0,7	58	0,6	46	0,5	98	1,1
Žacléf	3 126	74	0,7	65	0,6	38	0,4	100	1,0
Opočno	3 094	20	0,2	0	0,0	23	0,2	54	0,5
Celkem	328 954	1 295	44,0	1 213	42,6	960	34,6	2 136	78,4

Název atraktivity cestovního ruchu		Bílá věž		Valdštejnská loď		Tvrz Stachelberg		Pevnost Josefov	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Hradec Králové		Jičín - Sedličky		Trutnov - Babí		Jaroměř - Josefov	
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	0	0,0	47	13,2	78	22,0	21	5,9
Trutnov	29 958	51	4,6	58	5,3	26	2,4	31	2,8
Náchod	19 688	44	2,6	69	4,1	61	3,7	24	1,4
Jičín	16 551	48	2,4	0	0,0	77	3,9	52	2,6
Dvůr Králové nad Labem	15 471	41	1,9	41	1,9	46	2,2	20	0,9
Jaroměř	12 324	23	0,9	52	1,9	55	2,1	0	0,0
Vrchlabí	12 289	68	2,5	37	1,4	46	1,7	56	2,1
Rychnov nad Kněžnou	10 899	43	1,4	85	2,8	86	2,8	39	1,3
Nové Město nad Metují	9 317	35	1,0	66	1,9	62	1,8	19	0,5
Nová Paka	9 044	51	1,4	14	0,4	63	1,7	49	1,3
Hořice	8 439	30	0,8	26	0,7	67	1,7	34	0,9
Červený Kostelec	8 332	51	1,3	76	1,9	53	1,3	30	0,8
Broumov	7 272	77	1,7	105	2,3	75	1,7	60	1,3
Nový Bydžov	6 924	34	0,7	36	0,8	87	1,8	42	0,9
Dobruška	6 651	33	0,7	71	1,4	71	1,4	23	0,5
Kostelec nad Orlicí	6 188	35	0,7	78	1,5	89	1,7	40	0,8
Hronov	6 075	54	1,0	81	1,5	60	1,1	35	0,6
Týniště nad Orlicí	6 050	24	0,4	74	1,4	84	1,5	27	0,5
Třebechovice pod Orebem	5 716	18	0,3	59	1,0	74	1,3	17	0,3
Úpice	5 622	51	0,9	64	1,1	42	0,7	29	0,5
Chlumeck nad Cidlinou	5 600	25	0,4	43	0,7	87	1,5	37	0,6
Česká Skalice	5 017	33	0,5	58	0,9	50	0,8	16	0,2
Vamberk	4 579	38	0,5	78	1,1	90	1,3	43	0,6
Hostinné	4 352	52	0,7	37	0,5	40	0,5	34	0,4
Police nad Metují	4 016	60	0,7	86	1,0	65	0,8	43	0,5
Lázně Bělohrad	3 677	39	0,4	17	0,2	65	0,7	34	0,4
Žacléř	3 126	64	0,6	62	0,6	20	0,2	45	0,4
Opočno	3 094	27	0,3	69	0,6	70	0,7	19	0,2
Celkem	328 954	1 149	31,4	1 589	52,2	1 789	64,9	919	29,4

Název atraktivity cestovního ruchu		čtyři historické domky Vrchlabí		Adršpašské skály		Sněžka		Stezka korunami stromů Krkonoše	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Vrchlabí		Adršpach		Pec pod Sněžkou		Jánské Lázně	
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	73	20,6	79	22,3	272	76,6	68	19,2
Trutnov	29 958	39	3,6	27	2,5	221	20,1	17	1,5
Náchod	19 688	73	4,4	38	2,3	255	15,3	51	3,1
Jičín	16 551	43	2,2	79	4,0	264	13,3	52	2,6
Dvůr Králové nad Labem	15 471	48	2,3	47	2,2	241	11,3	36	1,7
Jaroměř	12 324	60	2,2	56	2,1	249	9,3	45	1,7
Vrchlabí	12 289	0	0,0	58	2,2	230	8,6	16	0,6
Rychnov nad Kněžnou	10 899	103	3,4	78	2,6	284	9,4	78	2,6
Nové Město nad Metují	9 317	73	2,1	53	1,5	256	7,3	52	1,5
Nová Paka	9 044	31	0,9	69	1,9	250	6,9	39	1,1
Hořice	8 439	46	1,2	68	1,7	260	6,7	53	1,4
Červený Kostelec	8 332	65	1,6	33	0,8	247	6,3	43	1,1
Broumov	7 272	91	2,0	27	0,6	274	6,1	70	1,5
Nový Bydžov	6 924	67	1,4	87	1,8	282	5,9	75	1,6
Dobruška	6 651	81	1,6	63	1,3	264	5,3	61	1,2
Kostelec nad Orlicí	6 188	103	1,9	79	1,5	287	5,4	80	1,5
Hronov	6 075	74	1,4	28	0,5	254	4,7	49	0,9
Týniště nad Orlicí	6 050	90	1,7	80	1,5	277	5,1	74	1,4
Třebechovice pod Orebem	5 716	81	1,4	75	1,3	271	4,7	65	1,1
Úpice	5 622	55	0,9	39	0,7	237	4,1	33	0,6
Chlumeck nad Cidlinou	5 600	73	1,2	95	1,6	281	4,8	77	1,3
Česká Skalice	5 017	63	1,0	47	0,7	245	3,7	41	0,6
Vamberk	4 579	100	1,4	77	1,1	286	4,0	80	1,1
Hostinné	4 352	27	0,4	57	0,8	229	3,0	21	0,3
Police nad Metují	4 016	75	0,9	19	0,2	259	3,2	55	0,7
Lázně Bělohrad	3 677	37	0,4	76	0,8	257	2,9	45	0,5
Žacléf	3 126	43	0,4	50	0,5	227	2,2	23	0,2
Opočno	3 094	69	0,6	63	0,6	262	2,5	59	0,6
Celkem	328 954	1 783	63,0	1 647	61,5	7 221	258,5	1 458	53,0

Název atraktivity cestovního ruchu		Prachovské skály		Rozhledna na Velké Deštné		Teplické skály		Celkem	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Prachov		Deštné v Orlických horách		Teplice nad Metují			
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	51	14,4	131	36,9	75	21,1	1 282	361,2
Trutnov	29 958	63	5,7	140	12,7	31	2,8	1 127	102,6
Náchod	19 688	72	4,3	114	6,8	33	2,0	1 188	71,1
Jičín	16 551	9	0,5	169	8,5	84	4,2	1 341	67,5
Dvůr Králové nad Labem	15 471	46	2,2	135	6,3	52	2,4	1 147	53,9
Jaroměř	12 324	57	2,1	122	4,6	54	2,0	1 096	41,1
Vrchlabí	12 289	42	1,6	168	6,3	63	2,4	1 316	49,2
Rychnov nad Kněžnou	10 899	91	3,0	108	3,6	72	2,4	1 502	49,8
Nové Město nad Metují	9 317	71	2,0	105	3,0	46	1,3	1 187	33,6
Nová Paka	9 044	20	0,5	166	4,6	75	2,1	1 294	35,6
Hořice	8 439	29	0,7	153	3,9	73	1,9	1 231	31,6
Červený Kostelec	8 332	79	2,0	126	3,2	29	0,7	1 261	31,9
Broumov	7 272	119	2,6	143	3,2	20	0,4	1 713	37,9
Nový Bydžov	6 924	36	0,8	156	3,3	91	1,9	1 447	30,5
Dobruška	6 651	76	1,5	99	2,0	57	1,2	1 254	25,4
Kostelec nad Orlicí	6 188	83	1,6	112	2,1	74	1,4	1 492	28,1
Hronov	6 075	89	1,6	119	2,2	23	0,4	1 323	24,4
Týniště nad Orlicí	6 050	73	1,3	117	2,2	75	1,4	1 379	25,4
Třebechovice pod Orebem	5 716	65	1,1	118	2,1	69	1,2	1 276	22,2
Úpice	5 622	70	1,2	135	2,3	41	0,7	1 222	20,9
Chlumeck nad Cidlinou	5 600	44	0,7	150	2,6	88	1,5	1 449	24,7
Česká Skalice	5 017	63	1,0	115	1,8	43	0,7	1 101	16,8
Vamberk	4 579	83	1,2	112	1,6	72	1,0	1 494	20,8
Hostinné	4 352	43	0,6	149	2,0	62	0,8	1 188	15,7
Police nad Metují	4 016	92	1,1	129	1,6	14	0,2	1 410	17,2
Lázně Bělohrad	3 677	23	0,3	154	1,7	81	0,9	1 219	13,6
Žacléř	3 126	68	0,6	153	1,5	52	0,5	1 321	12,6
Opočno	3 094	72	0,7	107	1,0	55	0,5	1 210	11,4
Celkem	328 954	1 729	57,0	3 705	133,3	1 604	60,0	36 470	1 276,4

Zdroj: ČSÚ, 2021; Jízdní řády IDOS, 2021; vlastní výpočty

Příloha 5.: Vážená průměrná časová dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji z vybraných obcí hromadnou veřejnou dopravou ve dne 14.8.2021

Název atraktivita cestovního ruchu		ZOO Park Dvůr Králové nad Labem		Hospitál Kuks		Zámek Dětenice		Hrad a zámek Staré Hrady	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Dvůr Králové nad Labem		Kuks		Dětenice		Staré Hrady	
Konečná zastávka/stanice		Dvůr Králové nad Labem, ZOO		Kuks, Kuks parkoviště nebo Kuks odbočka		Dětenice náves		Staré hrady	
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	88	24,8	76	21,4	141	39,7	134	37,8
Trutnov	29 958	100,5	9,2	113,5	10,3	173,5	15,8	135,5	12,3
Náchod	19 688	82	4,9	70	4,2	196	11,7	189	11,3
Jičín	16 551	150	7,5	138	6,9	45	2,3	38	1,9
Dvůr Králové nad Labem	15 471	0	0,0	44	2,1	161	7,6	172	8,1
Jaroměř	12 324	56	2,1	44	1,6	173	6,5	166	6,2
Vrchlabí	12 289	102	3,8	128	4,8	163	6,1	156	5,8
Rychnov nad Kněžnou	10 899	135	4,5	113	3,7	210	7,0	203	6,7
Nové Město nad Metují	9 317	123	3,5	143	4,1	188	5,3	181	5,1
Nová Paka	9 044	81	2,2	88	2,4	106	2,9	99	2,7
Hořice	8 439	116	3,0	104	2,7	92	2,4	85	2,2
Červený Kostelec	8 332	99	2,5	125	3,2	214	5,4	207	5,2
Broumov	7 272	144	3,2	158	3,5	259	5,7	252	5,6
Nový Bydžov	6 924	112,5	2,4	100,5	2,1	156,5	3,3	163,5	3,4
Dobruška	6 651	120	2,4	146	3,0	174	3,5	167	3,4
Kostelec nad Orlicí	6 188	133	2,5	93	1,7	187	3,5	180	3,4
Hronov	6 075	96,5	1,8	110,5	2,0	210,5	3,9	203,5	3,8
Týniště nad Orlicí	6 050	97	1,8	84	1,5	175	3,2	168	3,1
Třebechovice pod Orebem	5 716	83	1,4	70	1,2	159	2,8	152	2,6
Úpice	5 622	111	1,9	137	2,3	240	4,1	233	4,0
Chlumeck nad Cidlinou	5 600	100	1,7	88	1,5	140	2,4	160	2,7
Česká Skalice	5 017	60,5	0,9	53,5	0,8	173,5	2,6	166,5	2,5
Vamberk	4 579	155,5	2,2	181,5	2,5	221,5	3,1	214,5	3,0
Hostinné	4 352	71	0,9	97	1,3	160	2,1	153	2,0
Police nad Metují	4 016	161	2,0	149	1,8	365	4,5	208	2,5
Lázně Běláhrad	3 677	138,5	1,5	95,5	1,1	95,5	1,1	88,5	1,0
Žacléř	3 126	160	1,5	112	1,1	226	2,1	219	2,1
Opočno	3 094	133	1,3	159	1,5	187	1,8	180	1,7
Celkem	328 954	3 009	97,4	3 021	96,5	4 992	162,3	4 674	152,3

Název atraktivity cestovního ruchu		Zámek Častolovice		Státní zámek Opočno		Státní zámek Ratibořice		Kostel Nanebevzetí Panny Marie	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Častolovice		Opočno		Ratibořice		Neratov	
Konečná zastávka/stanice		Častolovice zastávka		Opočno náměstí		Česká skalice hl. nádraží		Bartošovice v Orlických horách, Neratov	
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	79	22,3	96	27,0	114	32,1	186	52,4
Trutnov	29 958	132,5	12,1	101,5	9,2	103,5	9,4	297,5	27,1
Náchod	19 688	96	5,7	60	3,6	81	4,8	223	13,3
Jičín	16 551	140	7,0	131	6,6	174	8,8	247	12,4
Dvůr Králové nad Labem	15 471	119	5,6	123	5,8	106	5,0	239	11,2
Jaroměř	12 324	91	3,4	71	2,7	86	3,2	218	8,2
Vrchlabí	12 289	192	7,2	197	7,4	159	5,9	370	13,8
Rychnov nad Kněžnou	10 899	37	1,2	95	3,1	153	5,1	100	3,3
Nové Město nad Metují	9 317	72	2,0	41	1,2	120	3,4	211	6,0
Nová Paka	9 044	145	4,0	176	4,8	145	4,0	252	6,9
Hořice	8 439	110	2,8	118	3,0	142	3,6	224	5,7
Červený Kostelec	8 332	130	3,3	100	2,5	102	2,6	294	7,4
Broumov	7 272	174	3,8	145	3,2	147	3,2	281	6,2
Nový Bydžov	6 924	101,5	2,1	132,5	2,8	135,5	2,9	208,5	4,4
Dobruška	6 651	66	1,3	14	0,3	144	2,9	167	3,4
Kostelec nad Orlicí	6 188	21	0,4	87	1,6	137	2,6	109	2,1
Hronov	6 075	126,5	2,3	96,5	1,8	98,5	1,8	289,5	5,3
Týniště nad Orlicí	6 050	30	0,6	44	0,8	123	2,3	137	2,5
Třebechovice pod Orebem	5 716	35	0,6	64	1,1	108	1,9	143	2,5
Úpice	5 622	144	2,5	118	2,0	108	1,8	303	5,2
Chlumec nad Cidlinou	5 600	92	1,6	123	2,1	126	2,1	199	3,4
Česká Skalice	5 017	91,5	1,4	93,5	1,4	0	0,0	257,5	3,9
Vamberk	4 579	36,5	0,5	112,5	1,6	153,5	2,1	99,5	1,4
Hostinné	4 352	161	2,1	189	2,5	132	1,7	313	4,1
Police nad Metují	4 016	155	1,9	124	1,5	126	1,5	440	5,4
Lázně Bělohrad	3 677	130,5	1,5	161,5	1,8	165,5	1,8	237,5	2,7
Žacléř	3 126	193	1,8	172	1,6	163	1,5	357	3,4
Opočno	3 094	71	0,7	0	0,0	156	1,5	200	1,9
Celkem	328 954	2 972	101,8	2 986	103,2	3 508,5	119,8	6 603	225,6

Název atraktivity cestovního ruchu		Bílá věž		Valdštejnská lodžie		Tvrz Stachelberg		Pevnost Josefov	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Hradec Králové		Jičín - Sedličky		Trutnov - Babí		Jaroměř - Josefov	
Konečná zastávka/stanice		Adalbertinum		Jičín - Sedličky nebo Jičín zastávka		Trutnov - Babí, pevnost		Jaroměř	
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	0	0,0	108	30,4	168	47,3	95	26,8
Trutnov	29 958	93,5	8,5	109,5	10,0	35,5	3,2	108,5	9,9
Náchod	19 688	75	4,5	154	9,2	139	8,3	90	5,4
Jičín	16 551	79	4,0	0	0,0	153	7,7	155	7,8
Dvůr Králové nad Labem	15 471	71	3,3	156	7,3	106	5,0	84	4,0
Jaroměř	12 324	50	1,9	131	4,9	139	5,2	0	0,0
Vrchlabí	12 289	131	4,9	136	5,1	120	4,5	144	5,4
Rychnov nad Kněžnou	10 899	77	2,6	167	5,5	194	6,4	132	4,4
Nové Město nad Metují	9 317	85	2,4	155	4,4	121	3,4	129	3,7
Nová Paka	9 044	108	3,0	53	1,5	173	4,8	123	3,4
Hořice	8 439	56	1,4	59	1,5	196	5,0	123	3,2
Červený Kostelec	8 332	87	2,2	171	4,3	118	3,0	107	2,7
Broumov	7 272	137	3,0	216	4,8	202	4,5	152	3,4
Nový Bydžov	6 924	60,5	1,3	67,5	1,4	213,5	4,5	116,5	2,5
Dobruška	6 651	55	1,1	152	3,1	146	3,0	97	2,0
Kostelec nad Orlicí	6 188	63	1,2	152	2,9	198	3,7	118	2,2
Hronov	6 075	89,5	1,7	168,5	3,1	124,5	2,3	104,5	1,9
Týniště nad Orlicí	6 050	48	0,9	131	2,4	169	3,1	103	1,9
Třebechovice pod Orebem	5 716	34	0,6	116	2,0	162	2,8	89	1,5
Úpice	5 622	104	1,8	183	3,1	129	2,2	119	2,0
Chlumeck nad Cidlinou	5 600	55	0,9	82	1,4	180	3,1	107	1,8
Česká Skalice	5 017	53,5	0,8	132,5	2,0	115,5	1,8	67,5	1,0
Vamberk	4 579	79,5	1,1	172,5	2,4	285,5	4,0	134,5	1,9
Hostinné	4 352	100	1,3	134	1,8	186	2,5	113	1,5
Police nad Metují	4 016	116	1,4	206	2,5	361	4,4	131	1,6
Lázně Bělohrad	3 677	90,5	1,0	49,5	0,6	135,5	1,5	139,5	1,6
Žacléř	3 126	148	1,4	203	1,9	41	0,4	252	2,4
Opočno	3 094	68	0,6	165	1,6	160	1,5	109	1,0
Celkem	328 954	2 214	58,8	3 730	121,1	4471	149,0	3 243	106,6

Název atraktivity cestovního ruchu		čtyři historické domky Vrchlabí		Adršpašské skály		Sněžka		Stezka korunami stromů Krkonoše	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Vrchlabí		Adršpach		Pec pod Sněžkou		Jánské Lázně	
Konečná zastávka/stanice		Vrchlabí		Adršpach		Pec pod Sněžkou		Jánské Lázně,,Hoffmanova bouda	
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	161	45,4	139	39,2	375	105,7	163	45,9
Trutnov	29 958	74,5	6,8	55,5	5,1	246,5	22,4	32,5	3,0
Náchod	19 688	155	9,3	55	3,3	346	20,7	134	8,0
Jičín	16 551	96	4,8	198	10,0	437	22,0	171	8,6
Dvůr Králové nad Labem	15 471	112	5,3	131	6,2	364	17,1	130	6,1
Jaroměř	12 324	130	4,9	110	4,1	346	13,0	135	5,1
Vrchlabí	12 289	0	0,0	120	4,5	275	10,3	41	1,5
Rychnov nad Kněžnou	10 899	228	7,6	184	6,1	420	13,9	208	6,9
Nové Město nad Metují	9 317	161	4,6	92	2,6	328	9,3	151	4,3
Nová Paka	9 044	82	2,3	170	4,7	336	9,2	102	2,8
Hořice	8 439	136	3,5	167	4,3	403	10,3	188	4,8
Červený Kostelec	8 332	162	4,1	118	3,0	325	8,2	113	2,9
Broumov	7 272	185	4,1	53	1,2	409	9,0	175	3,9
Nový Bydžov	6 924	136,5	2,9	163,5	3,4	351,5	7,4	137,5	2,9
Dobruška	6 651	186	3,8	127	2,6	444	9,0	210	4,2
Kostelec nad Orlicí	6 188	205	3,9	169	3,2	537	10,1	223	4,2
Hronov	6 075	168,5	3,1	46,5	0,9	331,5	6,1	121,5	2,2
Týniště nad Orlicí	6 050	189	3,5	140	2,6	376	6,9	172	3,2
Třebechovice pod Orebem	5 716	183	3,2	133	2,3	369	6,4	157	2,7
Úpice	5 622	133	2,3	109	1,9	316	5,4	104	1,8
Chlumeck nad Cidlinou	5 600	149	2,5	151	2,6	387	6,6	150	2,6
Česká Skalice	5 017	133,5	2,0	86,5	1,3	322,5	4,9	110,5	1,7
Vamberk	4 579	239,5	3,3	256,5	3,6	491,5	6,8	157,5	2,2
Hostinné	4 352	61	0,8	160	2,1	273	3,6	61	0,8
Police nad Metují	4 016	196	2,4	92	1,1	448	5,5	214	2,6
Lázně Bělohrad	3 677	108,5	1,2	190,5	2,1	343,5	3,8	109,5	1,2
Žacléř	3 126	127	1,2	158	1,5	303	2,9	119	1,1
Opočno	3 094	184	1,7	131	1,2	367	3,5	174	1,6
Celkem	328 954	4082	140,2	3 706	126,4	10 271	360,1	3 964	138,8

Název atraktivity cestovního ruchu		Prachovské skály		Rozhledna na Velké Deštné		Teplické skály		Celkem	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Prachov		Deštné v Orlických horách		Teplice nad Metují			
Konečná zastávka/stanice		Dolní Lochov		Deštné v Orlických horách, „Šerlich		Teplice n. Met. skály nebo Teplice nad Metují, skály			
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	221	62,3	223	62,8	134,5	37,9	2 701,5	761,1
Trutnov	29 958	253,5	23,1	308,5	28,1	63	5,7	2 539,0	231,2
Náchod	19 688	301	18,0	234	14,0	50,5	3,0	2 730,5	163,4
Jičín	16 551	70	3,5	267	13,4	196,5	9,9	2 885,5	145,2
Dvůr Králové nad Labem	15 471	259	12,2	259	12,2	126,5	5,9	2 762,5	129,9
Jaroměř	12 324	270	10,1	238	8,9	105,5	4,0	2 559,5	95,9
Vrchlabí	12 289	243	9,1	333	12,4	127,5	4,8	3 137,5	117,2
Rychnov nad Kněžnou	10 899	290	9,6	145	4,8	179,5	5,9	3 270,5	108,4
Nové Město nad Metují	9 317	285	8,1	222	6,3	87,5	2,5	2 895,5	82,0
Nová Paka	9 044	190	5,2	290	8,0	165,5	4,6	2 884,5	79,3
Hořice	8 439	172	4,4	244	6,3	162,5	4,2	2 897,5	74,3
Červený Kostelec	8 332	354	9,0	298	7,5	124,5	3,2	3 248,5	82,3
Broumov	7 272	399	8,8	292	6,5	48,5	1,1	3 828,5	84,6
Nový Bydžov	6 924	266,5	5,6	246,5	5,2	159	3,3	3 030,0	63,8
Dobruška	6 651	255	5,2	121	2,4	122,5	2,5	2 913,5	58,9
Kostelec nad Orlicí	6 188	268	5,0	161	3,0	164,5	3,1	3 205,5	60,3
Hronov	6 075	351,5	6,5	244,5	4,5	42	0,8	3 025,0	55,9
Týniště nad Orlicí	6 050	255	4,7	175	3,2	135,5	2,5	2 751,5	50,6
Třebechovice pod Orebem	5 716	239	4,2	166	2,9	128,5	2,2	2 590,5	45,0
Úpice	5 622	320	5,5	325	5,6	116,5	2,0	3 352,5	57,3
Chlumec nad Cidlinou	5 600	257	4,4	237	4,0	146,5	2,5	2 929,5	49,9
Česká Skalice	5 017	315,5	4,8	268,5	4,1	82	1,3	2 584,5	39,4
Vamberk	4 579	301,5	4,2	176,5	2,5	233	3,2	3 703,0	51,5
Hostinné	4 352	240	3,2	233	3,1	155,5	2,1	2 992,5	39,6
Police nad Metují	4 016	498	6,1	331	4,0	87,5	1,1	4 408,5	53,8
Lázně Bělohrad	3 677	175,5	2,0	275,5	3,1	186	2,1	2 917,0	32,6
Žacléř	3 126	306	2,9	377	3,6	165,5	1,6	3 801,5	36,1
Opočno	3 094	268	2,5	157	1,5	126,5	1,2	2 995,5	28,2
Celkem	328 954	7624	250,0	6 848	243,9	3 623	123,9	85 541,5	2 877,8

Zdroj: ČSÚ, 2021; Jízdní řády IDOS, 2021; vlastní výpočty

Příloha 6.: Vážená průměrná časová dostupnost atraktivit cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji z vybraných obcí hromadnou veřejnou dopravou ve dne 11.9.2021

Název atraktivit cestovního ruchu		ZOO Park Dvůr Králové nad Labem		Hospitál Kuks		Zámek Dětenice		Hrad a zámek Staré Hrady	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Dvůr Králové nad Labem		Kuks		Dětenice		Staré Hrady	
Konečná zastávka/stanice		Dvůr Králové nad Labem, ZOO		Kuks, Kuks parkoviště nebo Kuks odbočka		Dětenice náves		Staré hrady	
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	87,0	24,5	76,0	21,4	141,0	39,7	134,0	37,8
Trutnov	29 958	62,5	5,7	48,5	4,4	173,5	15,8	166,5	15,2
Náchod	19 688	76,0	4,5	70,0	4,2	196,0	11,7	189,0	11,3
Jičín	16 551	75,0	3,8	93,0	4,7	45,0	2,3	38,0	1,9
Dvůr Králové nad Labem	15 471	0,0	0,0	44,0	2,1	179,0	8,4	172,0	8,1
Jaroměř	12 324	54,0	2,0	43,0	1,6	173,0	6,5	166,0	6,2
Vrchlabí	12 289	83,0	3,1	115,0	4,3	162,0	6,1	155,0	5,8
Rychnov nad Kněžnou	10 899	131,0	4,3	113,0	3,7	210,0	7,0	203,0	6,7
Nové Město nad Metují	9 317	83,0	2,4	92,0	2,6	188,0	5,3	181,0	5,1
Nová Paka	9 044	70,0	1,9	88,0	2,4	106,0	2,9	99,0	2,7
Hořice	8 439	84,0	2,2	67,0	1,7	92,0	2,4	85,0	2,2
Červený Kostelec	8 332	98,0	2,5	108,0	2,7	213,0	5,4	206,0	5,2
Broumov	7 272	141,0	3,1	153,0	3,4	259,0	5,7	252,0	5,6
Nový Bydžov	6 924	104,5	2,2	87,5	1,8	156,5	3,3	152,5	3,2
Dobruška	6 651	95,0	1,9	102,0	2,1	174,0	3,5	167,0	3,4
Kostelec nad Orlicí	6 188	127,0	2,4	103,0	1,9	188,0	3,5	181,0	3,4
Hronov	6 075	96,5	1,8	105,5	1,9	210,5	3,9	204,5	3,8
Týniště nad Orlicí	6 050	96,0	1,8	84,0	1,5	175,0	3,2	168,0	3,1
Třebechovice pod Orebem	5 716	82,0	1,4	70,0	1,2	162,0	2,8	155,0	2,7
Úpice	5 622	111,0	1,9	114,0	1,9	240,0	4,1	233,0	4,0
Chlumeck nad Cidlinou	5 600	99,0	1,7	88,0	1,5	140,0	2,4	160,0	2,7
Česká Skalice	5 017	59,5	0,9	53,5	0,8	173,5	2,6	166,5	2,5
Vamberk	4 579	156,5	2,2	176,5	2,5	221,5	3,1	214,5	3,0
Hostinné	4 352	57,0	0,8	97,0	1,3	160,0	2,1	153,0	2,0
Police nad Metují	4 016	113,0	1,4	199,0	2,4	365,0	4,5	221,0	2,7
Lázně Bělohrad	3 677	57,5	0,6	78,5	0,9	95,5	1,1	88,5	1,0
Žacléř	3 126	123,0	1,2	112,0	1,1	226,0	2,1	219,0	2,1
Opočno	3 094	101,0	0,9	143,0	1,3	187,0	1,8	180,0	1,7
Celkem	328 954	2 523,0	83,1	2 724,0	83,6	5 012,0	163,2	4 710,0	155,1

Název atraktivity cestovního ruchu		Zámek Častolovice		Státní zámek Opočno		Státní zámek Ratibořice		Kostel Nanebevzetí Panny Marie	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Častolovice		Opočno		Ratibořice		Neratov	
Konečná zastávka/stanice		Častolovice zastávka		Opočno náměstí		Česká skalice hl. nádraží		Bartošovice v Orlických horách,,Neratov	
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	84,0	23,7	96,0	27,0	114,0	32,1	186,0	52,4
Trutnov	29 958	135,5	12,3	101,5	9,2	103,5	9,4	237,5	21,6
Náchod	19 688	99,0	5,9	63,0	3,8	81,0	4,8	218,0	13,0
Jičín	16 551	145,0	7,3	127,0	6,4	174,0	8,8	247,0	12,4
Dvůr Králové nad Labem	15 471	122,0	5,7	106,0	5,0	106,0	5,0	239,0	11,2
Jaroměř	12 324	93,0	3,5	71,0	2,7	86,0	3,2	195,0	7,3
Vrchlabí	12 289	190,0	7,1	191,0	7,1	159,0	5,9	319,0	11,9
Rychnov nad Kněžnou	10 899	37,0	1,2	66,0	2,2	153,0	5,1	100,0	3,3
Nové Město nad Metují	9 317	75,0	2,1	41,0	1,2	101,0	2,9	210,0	5,9
Nová Paka	9 044	150,0	4,1	176,0	4,8	145,0	4,0	252,0	6,9
Hořice	8 439	113,0	2,9	109,0	2,8	142,0	3,6	215,0	5,5
Červený Kostelec	8 332	133,0	3,4	100,0	2,5	102,0	2,6	235,0	6,0
Broumov	7 272	179,0	4,0	145,0	3,2	147,0	3,2	281,0	6,2
Nový Bydžov	6 924	106,5	2,2	132,5	2,8	135,5	2,9	208,5	4,4
Dobruška	6 651	63,0	1,3	14,0	0,3	151,0	3,1	167,0	3,4
Kostelec nad Orlicí	6 188	48,0	0,9	87,0	1,6	137,0	2,6	109,0	2,1
Hronov	6 075	130,5	2,4	97,5	1,8	99,5	1,8	233,5	4,3
Týniště nad Orlicí	6 050	34,0	0,6	44,0	0,8	123,0	2,3	137,0	2,5
Třebechovice pod Orebem	5 716	41,0	0,7	64,0	1,1	110,0	1,9	143,0	2,5
Úpice	5 622	147,0	2,5	118,0	2,0	114,0	1,9	278,0	4,8
Chlumeck nad Cidlinou	5 600	97,0	1,7	123,0	2,1	126,0	2,1	199,0	3,4
Česká Skalice	5 017	93,5	1,4	96,5	1,5	0,0	0,0	195,5	3,0
Vamberk	4 579	48,5	0,7	112,5	1,6	153,5	2,1	99,5	1,4
Hostinné	4 352	163,0	2,2	189,0	2,5	132,0	1,7	265,0	3,5
Police nad Metují	4 016	158,0	1,9	124,0	1,5	126,0	1,5	440,0	5,4
Lázně Bělohrad	3 677	135,5	1,5	138,5	1,5	162,5	1,8	237,5	2,7
Žacléř	3 126	196,0	1,9	172,0	1,6	163,0	1,5	357,0	3,4
Opočno	3 094	74,0	0,7	0,0	0,0	147,0	1,4	203,0	1,9
Celkem	328 954	3 091,0	105,8	2 905,0	100,7	3 493,5	119,4	6 207,0	212,3

Název atraktivity cestovního ruchu		Bílá věž		Valdštejská lodžie		Tvrz Stachelberg		Pevnost Josefov	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Hradec Králové		Jičín - Sedličky		Trutnov - Babí		Jaroměř - Josefov	
Konečná zastávka/stanice		Adalbertinum		Jičín - Sedličky nebo Jičín zastávka		Trutnov - Babí, pevnost		Jaroměř	
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	0,0	0,0	108,0	30,4	168,0	47,3	95,0	26,8
Trutnov	29 958	75,5	6,9	109,5	10,0	35,5	3,2	108,5	9,9
Náchod	19 688	70,0	4,2	154,0	9,2	139,0	8,3	90,0	5,4
Jičín	16 551	69,0	3,5	0,0	0,0	153,0	7,7	136,0	6,8
Dvůr Králové nad Labem	15 471	66,0	3,1	113,0	5,3	106,0	5,0	84,0	4,0
Jaroměř	12 324	48,0	1,8	124,0	4,6	139,0	5,2	0,0	0,0
Vrchlabí	12 289	129,0	4,8	136,0	5,1	120,0	4,5	144,0	5,4
Rychnov nad Kněžnou	10 899	78,0	2,6	167,0	5,5	194,0	6,4	132,0	4,4
Nové Město nad Metují	9 317	87,0	2,5	189,0	5,4	121,0	3,4	125,0	3,5
Nová Paka	9 044	99,0	2,7	54,0	1,5	173,0	4,8	123,0	3,4
Hořice	8 439	51,0	1,3	59,0	1,5	196,0	5,0	118,0	3,0
Červený Kostelec	8 332	81,0	2,1	166,0	4,2	125,0	3,2	107,0	2,7
Broumov	7 272	133,0	2,9	216,0	4,8	202,0	4,5	152,0	3,4
Nový Bydžov	6 924	55,5	1,2	67,5	1,4	213,5	4,5	116,5	2,5
Dobruška	6 651	81,0	1,6	141,0	2,9	146,0	3,0	145,0	2,9
Kostelec nad Orlicí	6 188	60,0	1,1	152,0	2,9	198,0	3,7	118,0	2,2
Hronov	6 075	85,5	1,6	168,5	3,1	124,5	2,3	104,5	1,9
Týniště nad Orlicí	6 050	47,0	0,9	131,0	2,4	169,0	3,1	103,0	1,9
Třebechovice pod Orebem	5 716	34,0	0,6	116,0	2,0	162,0	2,8	89,0	1,5
Úpice	5 622	100,0	1,7	183,0	3,1	129,0	2,2	119,0	2,0
Chlumec nad Cidlinou	5 600	46,0	0,8	82,0	1,4	180,0	3,1	107,0	1,8
Česká Skalice	5 017	48,5	0,7	127,5	1,9	115,5	1,8	67,5	1,0
Vamberk	4 579	78,5	1,1	172,5	2,4	285,5	4,0	134,5	1,9
Hostinné	4 352	98,0	1,3	134,0	1,8	186,0	2,5	113,0	1,5
Police nad Metují	4 016	112,0	1,4	206,0	2,5	361,0	4,4	131,0	1,6
Lázně Bělohrad	3 677	84,5	0,9	49,5	0,6	135,5	1,5	139,5	1,6
Žacléř	3 126	140,0	1,3	203,0	1,9	41,0	0,4	168,0	1,6
Opočno	3 094	84,0	0,8	154,0	1,4	160,0	1,5	109,0	1,0
Celkem	328 954	2 141,0	55,4	3 683,0	119,3	4 478,0	149,2	3 179,0	105,6

Název atraktivity cestovního ruchu		čtyři historické domky Vrchlabí		Adršpašské skály		Sněžka		Stezka korunami stromů Krkonoše	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Vrchlabí		Adršpach		Pec pod Sněžkou		Jánské Lázně	
Konečná zastávka/stanice		Vrchlabí		Adršpach		Pec pod Sněžkou		Janské Lázně,,Hoffmanova bouda	
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	159,0	44,8	139,0	39,2	338,0	95,2	165,0	46,5
Trutnov	29 958	74,5	6,8	55,5	5,1	238,5	21,7	30,5	2,8
Náchod	19 688	155,0	9,3	55,0	3,3	331,0	19,8	134,0	8,0
Jičín	16 551	96,0	4,8	153,0	7,7	317,0	15,9	103,0	5,2
Dvůr Králové nad Labem	15 471	112,0	5,3	123,0	5,8	288,0	13,5	80,0	3,8
Jaroměř	12 324	130,0	4,9	110,0	4,1	303,0	11,4	102,0	3,8
Vrchlabí	12 289	0,0	0,0	120,0	4,5	275,0	10,3	41,0	1,5
Rychnov nad Kněžnou	10 899	228,0	7,6	165,0	5,5	407,0	13,5	208,0	6,9
Nové Město nad Metují	9 317	161,0	4,6	86,0	2,4	328,0	9,3	151,0	4,3
Nová Paka	9 044	82,0	2,3	170,0	4,7	332,0	9,1	102,0	2,8
Hořice	8 439	136,0	3,5	167,0	4,3	306,0	7,9	162,0	4,2
Červený Kostelec	8 332	137,0	3,5	118,0	3,0	313,0	7,9	113,0	2,9
Broumov	7 272	185,0	4,1	53,0	1,2	353,0	7,8	152,0	3,4
Nový Bydžov	6 924	136,5	2,9	163,5	3,4	326,5	6,9	137,5	2,9
Dobruška	6 651	186,0	3,8	117,0	2,4	354,0	7,2	204,0	4,1
Kostelec nad Orlicí	6 188	205,0	3,9	169,0	3,2	385,0	7,2	193,0	3,6
Hronov	6 075	169,5	3,1	46,5	0,9	329,5	6,1	121,5	2,2
Týniště nad Orlicí	6 050	189,0	3,5	140,0	2,6	357,0	6,6	172,0	3,2
Třebechovice pod Orebem	5 716	180,0	3,1	133,0	2,3	343,0	6,0	157,0	2,7
Úpice	5 622	133,0	2,3	109,0	1,9	287,0	4,9	79,0	1,4
Chlumeck nad Cidlinou	5 600	149,0	2,5	151,0	2,6	361,0	6,1	150,0	2,6
Česká Skalice	5 017	133,5	2,0	86,5	1,3	309,5	4,7	110,5	1,7
Vamberk	4 579	239,5	3,3	256,5	3,6	419,5	5,8	235,5	3,3
Hostinné	4 352	61,0	0,8	157,0	2,1	266,0	3,5	61,0	0,8
Police nad Metují	4 016	196,0	2,4	92,0	1,1	392,0	4,8	214,0	2,6
Lázně Bělohrad	3 677	108,5	1,2	190,5	2,1	299,5	3,3	85,5	1,0
Žacléř	3 126	127,0	1,2	158,0	1,5	303,0	2,9	119,0	1,1
Opočno	3 094	184,0	1,7	131,0	1,2	352,0	3,3	174,0	1,6
Celkem	328 954	4 053,0	139,0	3 615,0	122,7	9 214,0	322,7	3 757,0	130,7

Název atraktivity cestovního ruchu		Prachovské skály		Rozhledna na Velké Deštné		Teplické skály		Celkem	
Název obce s lokalizovanou atraktivitou		Prachov		Deštné v Orlických horách		Teplice nad Metují			
Konečná zastávka/stanice		Dolní Lochov		Deštné v Orlických horách, Šerlich		Teplice n. Met. skály nebo Teplice nad Metují, skály			
Obec	Počet obyvatel	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost	Čas (min)	Vážená časová dostupnost
Hradec Králové	92 683	169,0	47,6	224,0	63,1	134,5	37,9	2 617,5	737,5
Trutnov	29 958	227,5	20,7	275,5	25,1	63,0	5,7	2 323,0	211,6
Náchod	19 688	221,0	13,2	234,0	14,0	50,5	3,0	2 625,5	157,1
Jičín	16 551	70,0	3,5	258,0	13,0	160,5	8,1	2 459,5	123,7
Dvůr Králové nad Labem	15 471	194,0	9,1	277,0	13,0	126,5	5,9	2 537,5	119,3
Jaroměř	12 324	207,0	7,8	233,0	8,7	105,5	4,0	2 382,5	89,3
Vrchlabí	12 289	212,0	7,9	357,0	13,3	127,5	4,8	3 035,5	113,4
Rychnov nad Kněžnou	10 899	244,0	8,1	145,0	4,8	160,5	5,3	3 141,5	104,1
Nové Město nad Metují	9 317	202,0	5,7	222,0	6,3	81,5	2,3	2 724,5	77,2
Nová Paka	9 044	161,0	4,4	290,0	8,0	165,5	4,6	2 837,5	78,0
Hořice	8 439	124,0	3,2	240,0	6,2	162,5	4,2	2 628,5	67,4
Červený Kostelec	8 332	248,0	6,3	273,0	6,9	122,5	3,1	2 998,5	75,9
Broumov	7 272	291,0	6,4	292,0	6,5	48,5	1,1	3 634,5	80,3
Nový Bydžov	6 924	196,5	4,1	246,5	5,2	159,0	3,3	2 903,0	61,1
Dobruška	6 651	283,0	5,7	121,0	2,4	112,5	2,3	2 823,5	57,1
Kostelec nad Orlicí	6 188	230,0	4,3	161,0	3,0	164,5	3,1	3 015,5	56,7
Hronov	6 075	246,5	4,6	244,5	4,5	42,0	0,8	2 861,0	52,8
Týniště nad Orlicí	6 050	209,0	3,8	175,0	3,2	135,5	2,5	2 688,5	49,4
Třebechovice pod Orebem	5 716	195,0	3,4	181,0	3,1	128,5	2,2	2 545,5	44,2
Úpice	5 622	267,0	4,6	325,0	5,6	116,5	2,0	3 202,5	54,7
Chlumeck nad Cidlinou	5 600	209,0	3,6	237,0	4,0	146,5	2,5	2 850,5	48,5
Česká Skalice	5 017	210,5	3,2	233,5	3,6	82,0	1,3	2 363,5	36,0
Vamberk	4 579	316,5	4,4	176,5	2,5	233,0	3,2	3 731,0	51,9
Hostinné	4 352	221,0	2,9	303,0	4,0	152,5	2,0	2 968,5	39,3
Police nad Metují	4 016	263,0	3,2	331,0	4,0	87,5	1,1	4 131,5	50,4
Lázně Bělohrad	3 677	168,5	1,9	275,5	3,1	143,0	1,6	2 674,0	29,9
Žacléř	3 126	321,0	3,1	378,0	3,6	165,5	1,6	3 691,5	35,1
Opočno	3 094	277,0	2,6	157,0	1,5	126,5	1,2	2 943,5	27,7
Celkem	328 954	6 184,0	199,4	6 866,0	242,2	3 504,0	120,6	81 339,5	2 729,9

Zdroj: ČSÚ, 2021; Jízdní řády IDOS, 2021; vlastní výpočty