

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Bakalářská práce

**Možnosti využití technických památek v cestovním ruchu
ve Středočeském kraji**

Tomáš Táborský

© 2019 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Tomáš Tábořský

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Možnosti využití technických památek v cestovním ruchu ve Středočeském kraji

Název anglicky

Possibilities of using technical landmarks in tourism in the Central Bohemian region

Cíle práce

Práce bude charakterizovat význam technických památek v cestovním ruchu. V rámci vybraného regionu pak bude posouzena možnost jejich využití pro podporu rozvoje cestovního ruchu.

Metodika

Výběr a studium relevantní odborné literatury. V teoretické části bude provedeno vymezení pojmů vztahujících se k cestovnímu ruchu. Sledován bude vývoj turismu v České republice. V praktické části bude vytvořena vzorová turistická trasa, která bude zahrnovat technické i další památky vybraného regionu. V různé míře budou použity metody analýzy, syntézy a komparace.

Doporučený rozsah práce

30-40 stran

Klíčová slova

cestovní ruch, turismus, trh cestovního ruchu, technické památky, Středočeský kraj, turistická trasa

Doporučené zdroje informací

HESKOVÁ, M. *Cestovní ruch : pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. Praha: Fortuna, 2006. ISBN 80-7168-948-3.

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

Malá, V.: *Základy cestovního ruchu*, Praha: Oeconomica, 2002

Pásková, M., Zelenka, J.: *Výkladový slovník cestovního ruchu*, Praha, 2012, Ministerstvo pro místní rozvoj

Šírová Motýčková, K. *Technické památky České republiky Olomouc*, 2012 ISBN 978-80-7346-141-6

UNWTO Tourism Highlights, 2017 Edition, Madrid: UNWTO, 2017, ISBN 978-92-844-1901-2

Předběžný termín obhajoby

2018/19 ZS – PEF (únor 2019)

Vedoucí práce

Ing. Zbyněk Kuna, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomiky

Elektronicky schváleno dne 7. 11. 2018

prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 12. 11. 2018

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 06. 03. 2019

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Možnosti využití technických památek v cestovním ruchu ve Středočeském kraji " jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15. 3. 2019

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu Ing. Zbyňku Kunovi, Ph.D. za všechny cenné rady a odborné informace, které mi ochotně poskytl. Velice mi tím pomohl při tvorbě této bakalářské práce. Další poděkování patří mé rodině za všeobecnou pomoc a podporu.

Možnosti využití technických památek v cestovním ruchu ve Středočeském kraji

Abstrakt

Bakalářská práce vysvětluje důležitost cestovního ruchu, zabývá se jeho základní charakteristikou, postupným vývojem a celkovou typologií. Snaží se přiblížit obecné informace o tomto odvětví. V teoretické části práce poukazuje na podstatu cestovního ruchu v ekonomice a také jeho dopady v otázce regionálního rozvoje. Dále je vysvětlena popularita cestovního ruchu vzhledem k jeho častému využívání v dnešní době. Praktická část se zaměřuje na technické památky a možnosti jejich využití ve Středočeském kraji a v Praze. V této části jsou navrženy dvě vzorové turistické trasy, které se skládají z míst hojně navštěvovaných i méně známých. Společným rysem těchto míst je, že se zde nachází významné technické památky, které zajisté stojí za návštěvu.

Klíčová slova: cestovní ruch, turismus, technické památky, Středočeský kraj, Praha, cestování, trh cestovního ruchu, turistická trasa

Possibilities of using technical landmarks in tourism in the Central Bohemian region

Abstract

The bachelor thesis explains the importance of tourism, it deals with its basic characteristics, gradual development and general typology. It seeks to bring about general information about the industry. In the theoretical part of the thesis it points out the essence of tourism in the economy and also its impacts on the issue of regional development. It is also explained the popularity of tourism due to its frequent use today. Practical part focuses on technical monuments and possibilities of their use in the Central Bohemian Region and in Prague. This section proposes two model tourist routes, which consist of places frequently visited and less known. The common feature of these places is that there are important technical monuments that are worth visiting.

Keywords: tourism, technical landmarks, Central bohemian region, Prague, travelling, tourism market, touristic route

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	12
2.1 Cíl práce	12
2.2 Metodika	12
3 Teoretická východiska	14
3.1 Cestovní ruch	14
3.1.1 Definice cestovního ruchu	14
3.1.2 Vznik a rozvoj cestovního ruchu	15
3.1.3 Destinace cestovního ruchu	16
3.1.4 Ekonomika cestovního ruchu.....	18
3.1.5 Trh cestovního ruchu	18
3.1.6 Cestovní ruch u nás	19
3.2 Systém cestovního ruchu.....	21
3.2.1 Subjekt cestovního ruchu.....	21
3.2.2 Objekt cestovního ruchu	22
3.3 Typologie cestovního ruchu	23
3.3.1 Druhy cestovního ruchu.....	23
3.3.2 Formy cestovního ruchu	24
3.4 Technické památky	27
3.4.1 Doprava.....	28
3.4.1.1 Mosty.....	28
3.4.1.2 Železnice.....	28
3.4.2 Hornictví	29
3.4.3 Sklářství	29
3.4.4 Vodní hospodářství	29
4 Vlastní práce	30
4.1 Charakteristika Středočeského kraje	30
4.1.1 Geografie	30
4.1.2 Zemědělství a průmysl.....	31
4.1.3 Atmosféra a vodstvo	31
4.1.4 Geologie.....	32
4.1.5 Okresy	33
4.2 Charakteristika Prahy	35
4.2.1 Historie.....	35
4.2.2 Ekonomika a cestovní ruch.....	36

4.2.3	Kultura a vzdělání	36
5	Návrh turistických tras.....	37
5.1	Trasa č. 1 – Hornictví, sklářství, geologie a vodní hospodářství	37
5.1.1	První den	37
5.1.2	Druhý den	40
5.1.3	Třetí den	42
5.1.4	Čtvrtý den	44
5.2	Trasa č. 2 – Doprava	46
5.2.1	První den	46
5.2.2	Druhý den	49
5.2.3	Třetí den	51
6	Výsledky a diskuze	53
7	Závěr.....	54
8	Seznam použitých zdrojů	55
8.1	Tištěné dokumenty	55
8.2	Elektronické dokumenty	56
8.3	Obrázky	57
9	Přílohy	58

Seznam obrázků

Obrázek 1	Cestovní ruch jako systém.....	21
Obrázek 2	Cestovní ruch jako systém (C. Kaspar, 1995).....	22
Obrázek 3	Geografická mapa Středočeského kraje	30
Obrázek 4	Okresy ve Středočeském kraji	33
Obrázek 5	Jenštejnský dům	38
Obrázek 6	Kutná Hora	42

Seznam tabulek

Tabulka 1	Etapy vývoje cestovního ruchu.....	16
Tabulka 2	Návštěvníci v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2017	17
Tabulka 3	Druhy cestovního ruchu.....	23
Tabulka 4	Časový harmonogram na první den	37
Tabulka 5	Časový harmonogram na druhý den	41
Tabulka 6	Časový harmonogram na třetí den	43
Tabulka 7	Časový harmonogram na čtvrtý den	44
Tabulka 8	Časový harmonogram: Den 1	47
Tabulka 9	Časový harmonogram: Den 2	49
Tabulka 10	Časový harmonogram: Den 3	52

Seznam grafů

Graf 1 Počet příjezdějících zahraničních turistů do ČR	20
Graf 2 Příjmy ČR ze zahraničního cestovního ruchu	20

Seznam použitých zkratek

AIEST – Association internationale d'experts scientifique du tourisme

aj. a jiné

ČK Český Kras

ČR Česká republika

ČSÚ Český statistický úřad

ČVUT České vysoké učení technické

ČZU Česká zemědělská univerzita

ha hektar

km² kilometrů čtverečních

m metrů

m. n. m. metrů nad mořem

MHD Městská hromadná doprava

MW megawatt

UNESCO United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

VŠE Vysoká škola ekonomická

VŠCHT Vysoká škola chemicko - technologická

WTO – World Tourism Organisation

1 Úvod

Cestovní ruch je významný společensko – ekonomický fenomén, který se stal rychle součástí našeho každodenního života. Stálý vývoj tohoto odvětví jenom potvrzuje jeho dominantu. Lidé stále více cestují za rekreací, poznáváním nebo za účelem osobního rozvoje. Je součástí spotřeby a způsobu života obyvatel, zejména v ekonomicky vyspělých zemích. Ve světovém měřítku patří cestovní ruch spolu s obchodem s ropou a automobilovým průmyslem ke třem největším exportním odvětvím.

Je mnoho faktorů, které cestovní ruch zásadně ovlivňují. Jedním z nich je dopravní infrastruktura, díky níž je lepší dostupnost na vybraná místa. Předpokladem dobré dostupnosti je široká síť dálnic, silnic, železnic, letišť a také cyklostezek. Dalším faktorem je dostupnost služeb, kam se řadí ubytovací, stravovací, kulturní a jiná zařízení. Pokud jsou všechny tyto faktory v dané oblasti na vysoké úrovni, je toto místo potenciaálně výhodné a může zde být provozován cestovní ruch na dobré úrovni.

Lidé v dnešní době cestují čím dál tím více. Ať už za účelem dovolené jako turisté, odpočinku, pracovní cesty nebo návštěvy příbuzných. Cesty to mohou být krátké, trvající jen část dne nebo také několikaměsíční jako například cesta kolem světa. Využít se dá nejrůznějších způsobů přepravy, všemožných druhů služeb a ostatních nabídek, které nám cestování zpřístupňují stále více. Cestování je tedy v dnešní době jednodušší než tomu kdy bylo, avšak s tímto rozvojem přichází i hrozba nebezpečí. Strach z terorismu v moderním světě je bohužel všudypřítomný. V dopravních prostředcích obezřetně sledujeme spolucestující nebo odložená zavazadla s podezřením na jakousi nekalou činnost.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Práce popisuje cestovní ruch jako celek a definuje jeho jednotlivá odvětví. Hlavním cílem je seznámení veřejnosti s technickými památkami na území Středočeského kraje a hlavního města Prahy. Dalším cílem bude zohlednění cestovního ruchu v národním hospodářství. Bude uveden jeho ekonomický vliv na fungování státu. Vývoj cestování je také úzce spjatý s rozvojem regionu a můžeme ho tedy považovat za dynamicky se rozvíjející odvětví.

V praktické části potom budou vytvořeny dvě vzorové turistické trasy, které budou zahrnovat technické i ostatní památky v této oblasti. Mnoho těchto míst je nyní již dlouho zapomenuto, ale určitě by bylo vhodné tímto upozornit na jejich dřívější slávu a význam. Smyslem obou turistických tras je přilákat návštěvníky nejen do Prahy, ale i do středních Čech.

2.2 Metodika

V první řadě byla vybrána a nastudována odborná literatura. Studium relevantní literatury poskytlo důležité informace k vypracování této práce. Teoretická část se skládá z mnoha definic a typologií cestovního ruchu, které slouží k nabytí povědomí o dané problematice a přehledu základní terminologie. Dále je práce zaměřena na technické památky jako takové. Je definováno jejich využití v dřívější době a v současnosti. V různé míře byly využity metody analýzy, syntézy a komparace.

Jelikož se u nás nachází veliké množství technických památek, byl výběr těch nejzajímavějších poměrně složitý. Obě turistické trasy se sestávají z destinací turisticky oblíbených, ale zároveň také méně známých. Některá z těchto míst jsou velice krásná, mají pestrou historii, a právě proto by zcela jistě stála za zmínku.

Většina těchto míst je turisty zcela opomíjena navzdory jejich minulému i současnému využití. Při výběru kraje byla upřednostňována Praha, jelikož se zde nachází nespočet technických památek všeho druhu a z turistického hlediska se jedná o nejatraktivnější část celé České republiky. Na druhou stranu by jistě nebylo vhodné zůstat jenom u hlavního města, a proto byly přidány do trasy také střední Čechy, které zase nabízejí více venkovských zajímavostí. Na základě nasbíraných informací o kraji budou vybrány

trasy a jejich zaměření, které by mělo dokázat oslovit širokou veřejnost i opravdové technické nadšence. Hodnocení praktické části se poté zaměří na možnosti využití technických památek při cestování. Budou porovnávány méně známé přírodní pamětihodnosti s proslulými městskými památkami.

3 Teoretická východiska

3.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch je ekonomický a sociální fenomén, který si od svého vzniku prošel postupným vývojem a dal podnět ke vzniku jednoho z nejrychleji rostoucích ekonomických odvětví celé naší planety. Cestovní ruch se stal jedním z hlavních tahounů v mezinárodním obchodu a zároveň představuje podstatnou část příjmu mnoha zemí. Novodobý cestovní ruch je úzce spjat s vývojem a rostoucím počtem nových míst, kam můžeme vyrazit. Tento růst jde ruku v ruce s větší rozmanitostí a konkurenceschopností těchto míst. Celkový rozvoj cestovního ruchu v průmyslových a hospodářsky dobře rozvinutých zemích pomáhá ekonomice a snižuje nezaměstnanost. V současné době představuje cestovní ruch důležitou oblast národního hospodářství a je významnou součástí spotřeby obyvatelstva (Hesková, 2011, s. 7).

3.1.1 Definice cestovního ruchu

V první řadě je nutné se seznámit s definicí cestovního ruchu, aby bylo možné hlouběji porozumět tomuto tématu. Ve starší literatuře se můžeme setkat se snahou odlišit širší pojmy jako cestování a turismus od pojmu cestovní ruch. Jedním z významných myslitelů 20. století byl švýcarský profesor C. Kaspar (1975), který cestovní ruch definoval jako „souhrn vztahů a jevů, které vyplývají z cestování anebo pobytu osob, přičemž místo pobytu není hlavním ani trvalým místem bydlení nebo zaměstnání. Tato definice se v 80. letech minulého století stala oficiální definicí Mezinárodního sdružení vědeckých pracovníků cestovního ruchu AIAEST“ (Hesková, 2011, s. 8).

Přestože oficiální definice již byla zaznamenaná, tak stále nebyly zcela sjednocené názory mnoha odborníků i prosté veřejnosti. Z tohoto důvodu zorganizovala Světová organizace cestovního ruchu WTO v roce 1991 v kanadském hlavním městě Ottawě konferenci o statistice cestovního ruchu. Účastníci konference přijali návrh, že cestovním ruchem se rozumí „činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí, a to na dobu kratší, než je stanovena (mezinárodní cestovní ruch – 1 rok, domácí cestovní ruch – 6 měsíců), přičemž účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě“ (Malá, 2002).

„Složitost jevu, kterým je cestovní ruch, jeho mnohooborovost a průřezovost, činí pak obtížným i jeho přesné a z hlediska teorie i praxe jednotné definování. Celý dosavadní vývoj definování tohoto jevu je toho důkazem“ (Indrová, 1969, s. 9).

Jde o komplexní společenský jev, který je charakterizován následujícími rysy: dočasnost změny místa trvalého bydliště, nevýdělečný charakter cesty a pobytu (jsou obvykle realizovány ve volném čase) a vztahy mezi lidmi, jež cestovní ruch vyvolává (Indrová, 2004, s. 11).

„Cestovní ruch bývá definován vícero způsoby, ale žádný z nich není zcela vyčerpávající. Autoři ve svých definicích zdůrazňují různé stránky tohoto složitého jevu, mnohdy v závislosti na tom, z hlediska které vědní disciplíny je cestovní ruch zkoumán a definován. Co možná nejpřesnější definice je důležitá proto, aby bylo možno cestovní ruch sledovat, vyhodnocovat, plánovat a řídit“ (Ryglová a kol., 2003, s. 17).

3.1.2 Vznik a rozvoj cestovního ruchu

Prvopočátky cestování se řadí už ke starověkým civilizacím, jelikož to bylo nutné k hladkému chodu těchto říší. V této době se hodně rozvíjel také obchod, pro který je cestování bezpodmínečně nutné. Začaly se vytvářet první mapy, kam se zakreslovaly nově vybudované cesty. Ve středověku bylo cestování určeno převážně pro šlechtu, ale s postupem času bylo stále více využíváno armádou, kupci i majetnými měšťany. Bylo to odvětví společenské činnosti, zejména ve vyspělých krajinách. Další významnou kapitolou byly zámořské cesty a objevování nových zemí zhruba od 13. století. V tomto období se objevil důležitý cestopis Milion od benátského kupce Marca Pola, který vznikl po jeho cestě na východ až do Číny. Z této doby máme také mnoho vynálezů potřebných pro cestování jako například kompas a knihtisk (Hesková, 2011, s. 37 - 38).

Důležitý milník ve vývoji cestování přinesla průmyslová revoluce v 19. století, kdy byly na vzestupu ekonomické, technické, ale i sociální podmínky, díky nimž se život mnoha milionů lidí velice usnadnil. Rozmach cestovního ruchu nastal také v důsledku lepší dostupnosti měst, a to hlavně díky železniční dopravě. Od začátku 20. století se začal formovat novodobý cestovní ruch, který zasahuje do všech sociálních subjektů (tříd, skupin atd.). Cestování je stále více využíváno a stává se dynamickým odvětvím. Slibný rozvoj svobodného cestování byl pozastaven v průběhu první a druhé světové války. Vývoj

cestovního ruchu prošel několika etapami, které podrobně charakterizoval W. Frayer (Tabulka 1).

Tabulka 1 Etapy vývoje cestovního ruchu

Etapy vývoje cestovního ruchu	Období	Dopravní prostředek	Motivace	Účastníci
Prefáze	do r. 1850	Pěšky, kůň, drožka a z části loď	Poutní cesty, křížácké výpravy, obchod, objevitelské cesty a vzdělávání	Elita, šlechta a obchodníci
Počáteční fáze	1850 – 1914	Železnice a parní loď	Zotavení a rekreace	Nová střední vrstva
Rozvojová fáze	1914 – 1945	Železnice, automobil, autobus a letadlo (liniové)	Léčení, rekreace a komerční účely	Pracující s vyšší životní úrovní
Vrcholová fáze	Po roce 1945	Automobil a letadlo (charterové)	Regenerace, rekreace a komerční účely	Všechny vrstvy (ve vyspělých zemích)

Zdroj: Malá, 2002, vlastní zpracování

Cestovní ruch by nemohl existovat, kdybychom se jako lidé nemohli svobodně pohybovat. V dnešní době mohou obyvatelé zemí Evropské unie v rámci Schengenského prostoru překračovat hranice těchto zemí bez sebemenšího problému. Je nutné mít fond volného času, který nám říká, jak dlouho můžeme takto volně a nezávisle cestovat, což je u každého z nás jistě trochu jiné. Dalším předpokladem jsou finanční prostředky, která nás ovlivňují při výběru zvolené rekreace. Důležitý je také stupeň technického a technologického rozvoje, který má za následek dostatek dopravních, ubytovacích a pohostinských zařízení (Hesková, 2011, s. 38).

3.1.3 Destinace cestovního ruchu

„Destinace jsou definovány jako regionální, mezinárodně konkurenceschopné, strategicky řízené jednotky nabídky na mezinárodním trhu. Destinace nabízejí klientovi odpovídající produkt a uspokojují jeho očekávání. Destinace se snaží o perfektní a kvalitní organizaci celého řetězce služeb“ (Palatková, 2011).

„Destinace je chápána jako geografický prostor (stát, místo, region), který si klient zvolí jako svůj cíl cesty. Jsou vzájemně konkurující si jednotky, které plní řadu funkcí, jejichž společným cílem je prodej (ať už regulovaný nebo omezený) a to funkci marketingovou, funkci nabídkovou, funkci zastoupení různých zájmových skupin a funkci plánovací“ (Palatková, 2011).

Tabulka č. 2 ukazuje, že nejnavštěvovanější kraj byla s velkým odstupem Praha. Další místa jsou obsazena podle významnosti a přínosu pro cestovní ruch. V Karlovarském kraji se nachází mnoho lázeňských měst, která dokáží přilákat i zahraniční turisty. Naopak nejméně vyhledávaným krajem dle počtu přenocování byl kraj Pardubický.

Tabulka 2 Návštěvníci v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2017

Kraj	Počet hostů (nerezidenti)		Počet přenocování (nerezidenti)	
Hlavní město Praha	7 652 761	6 562 518	18 055 838	16 132 282
Středočeský kraj	1 021 352	243 368	2 425 079	527 726
Jihočeský kraj	1 561 802	534 332	4 018 639	961 969
Plzeňský kraj	751 555	257 479	1 850 257	521 485
Karlovarský kraj	1 038 270	655 293	5 160 766	3 495 241
Ústecký kraj	592 462	206 274	1 561 069	550 050
Liberecký kraj	935 566	196 075	2 874 880	627 180
Královéhradecký kraj	1 259 417	282 475	4 102 558	954 869
Pardubický kraj	468 273	65 682	1 326 900	181 059
Vysočina	563 648	72 237	1 379 185	170 260
Jihomoravský kraj	1 886 416	637 506	3 777 317	1 122 119
Olomoucký kraj	658 059	136 905	2 030 618	269 853
Zlínský kraj	714 238	118 777	2 104 474	272 633
Moravskoslezský kraj	896 742	191 547	2 551 815	470 287

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Tato práce se bude v teoretické části zaměřovat na Středočeský kraj a také na Prahu. Právě hlavní město ČR je už dlouhodobě známou turistickou destinací. Díky její vysoké popularitě se sem každoročně dostává velký počet nejen zahraničních turistů.

Existuje několik faktorů, které ovlivňují konkurenceschopnost mezi destinacemi v cestovním ruchu. Řadí se mezi ně bezpečnost, dostupnost (jak z finanční, tak i z dopravní stránky), a především poloha neboli lokace. Výše zmiňovaná Praha je dle těchto tří faktorů

na výhodné pozici, jelikož zde nehrozí téměř žádné nebezpečí, město leží uprostřed republiky a pro většinu zahraničních cestovatelů je to jedna z levnějších destinací.

3.1.4 **Ekonomika cestovního ruchu**

Cestovní ruch má zásadní postavení v celosvětové ekonomice. Jak už bylo uvedeno výše, tak spolu s obchodem s ropou a automobilovým průmyslem patří ke třem největším exportním odvětvím. Rozšířenost cestovního ruchu je podmíněná ekonomickou vyspělostí dané země. Přestože se si vyžaduje každý rok značné investice, tak na oplátku produkuje tomu úměrné výnosy. Ty se liší dle atraktivity jednotlivých oblastí (Hesková, 2011, s. 7).

Od 50. let minulého století se počet turistů, kteří jezdí na zahraniční dovolenou, rapidně zvýšil. Globální cestovní ruch je už několik let na vrcholu. Stálý vývoj tohoto odvětví je způsoben hlavně dostupnějšími informacemi, nižší finanční náročností a také lepší dostupností. Hodně je investováno do nových technologií, které lidem cestování stále více usnadňují. Vývoj cestovního ruchu je podmíněný také růstem volného času a vzdělanosti.

Celkový přínos cestovního ruchu do světové ekonomiky není zanedbatelný. V roce 2016 vygeneroval cestovní ruch celosvětově 1220 miliard amerických dolarů. Dalším podstatným ukazatelem je, že po celém světě pracuje téměř 10 % ekonomicky aktivních lidí právě v cestovním ruchu. Největší hybnou silou ještě do nedávna byli Američané, ale jejich prvenství teď získali obyvatelé Čínské lidové republiky. Obyvatelé Číny v předchozím roce cestovali do zahraničí nejvíce, přestože jenom 7 % obyvatel této země má svůj vlastní pas (UNWTO, 2017).

Nejvíce navštěvovaným kontinentem je Evropa, kde Francie je na vrcholu popularity. Cestovní ruch stále posiluje ve většině částí světa. Paradoxně do Spojených států Amerických jezdí méně lidí, než tomu bývalo dříve. Zákaz cestování pro obyvatele muslimských zemí, čtenější kontroly víz a silnější dolar jsou tím, co dělá ze Spojených států méně dostupnou zemi (UNWTO, 2017).

3.1.5 **Trh cestovního ruchu**

Jak už tomu většinou bývá, tak i na trhu cestovního ruchu se střetává nabídka s poptávkou. Dochází zde ke směně zboží a především služeb. V dnešní době převyšuje nabídka poptávku, ale nebylo tomu tak vždy. Důkazem tohoto faktu jsou především last

minute nabídky cestovních kanceláří, kde se dají sehnat pobyty výrazně pod obvyklou tržní cenou. Platí zde totiž pravidlo, že cena služby klesá s jejím nabízeným množstvím.

Poptávka v cestovním ruchu se chápe jako projev potřeb účastníka cestovního ruchu podložený koupěschopností. „Nositelem poptávky je účastník cestovního ruchu, který se účastní cestovního ruchu v zájmu reprodukce svých fyzických a duševních sil a za účelem uspokojení svých potřeb v oblasti rekreace, poznání a styku s lidmi“ (Malá, 2002).

„Poptávka po službách je klíčovým faktorem trhu cestovního ruchu. Každý podnik, který má vztah k cestovnímu ruchu, se zajímá o to, aby měl spolehlivé informace o poptávce po nabízeném produktu“ (Beránek, 2013).

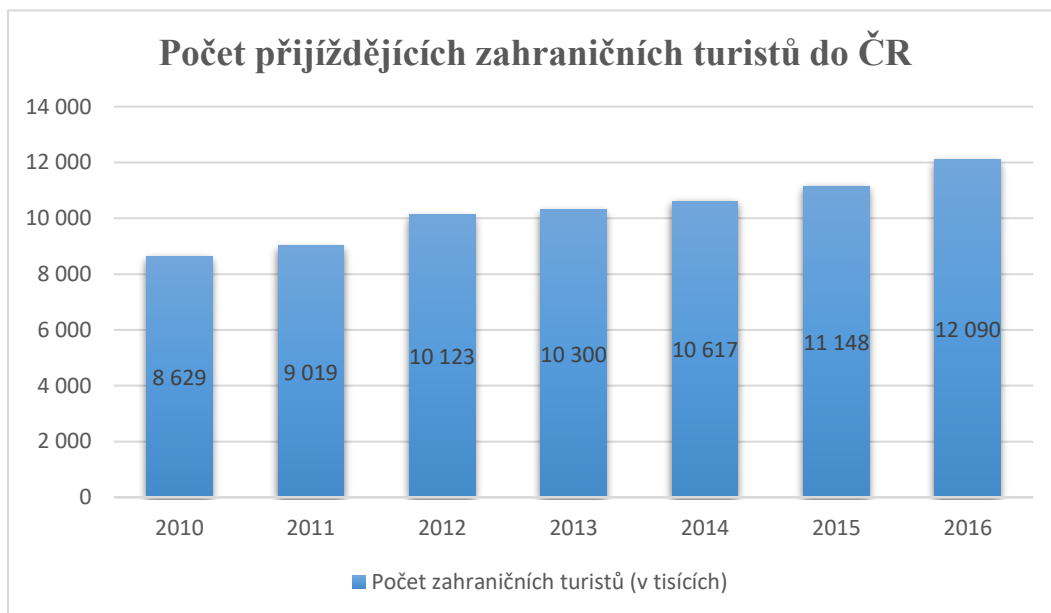
3.1.6 Cestovní ruch u nás

Po vzniku Československa v roce 1918 nebylo cestování zdaleka tak běžné jako je tomu nyní. Převládala zde domácí cestovní ruch, který měl pobytový charakter. Ojediněle bylo možné vycestovat i do zahraničí, ale jednalo se převážně o sousední státy a byla to navíc jen sezónní (letní) záležitost, které se nedostalo zdaleka všem.

„Vývoj cestovního ruchu na území dnešní České republiky vykazoval až do druhé světové války obdobné tendence jako ostatní země Evropy. V letech 1948 - 1989 byl rozvoj cestovního ruchu u nás ovlivněn rozdělením světa na země socialistické a kapitalistické soustavy. Volnému pohybu občanů bránila celá řada omezení a nařízení. Po roce 1989 zaznamenává Česká republika rozvoj jak příjezdového, tak i výjezdového cestovního ruchu“ (Malá, 2002).

Česká republika je země, která se nachází ve střední Evropě a často bývá označována jako srdce Evropy. Díky této pozici je častým dopravním uzlem a vede tudy mnoho důležitých transferových cest. Je zde značné architektonické dědictví napříč všemi stavebními slohy, rozmanité přírodní zajímavosti a bohatá historie. Všechny tyto parametry dělají z naší země velice vyhledávanou destinaci. Graf 1 ukazuje, že Česká republika dokáže každý rok přilákat stále více zahraničních turistů. Přestože zájem o naši zemi pořád roste, tak příjmy z cestovního ruchu jsou poněkud kolísavé. Nejvyšších příjmů dosáhla naše země v roce 2011 a od té doby zaznamenala mírný pokles. Příjmy se začaly opět zvyšovat až v roce 2016 (Graf 2).

Graf 1 Počet příjezdějících zahraničních turistů do ČR



Zdroj: [Data UNWTO Highlights, Vlastní zpracování](#)

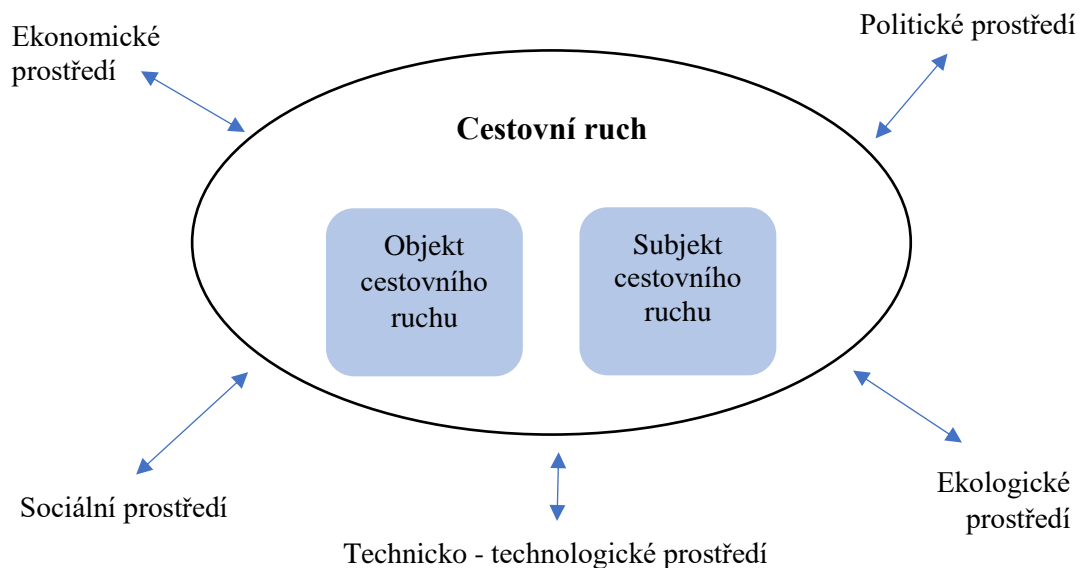
Graf 2 Příjmy ČR ze zahraničního cestovního ruchu



Zdroj: [Data UNWTO Highlights, Vlastní zpracování](#)

3.2 Systém cestovního ruchu

Obrázek 1 Cestovní ruch jako systém



Zdroj: Hesková, 2011, vlastní zpracování

„Cestovní ruch je otevřený a dynamický systém, který tvoří dva podsystémy, a to subjekt a objekt cestovního ruchu včetně vzájemných vazeb. Vazby existují i mezi cestovním ruchem jako systémem a jinými systémy, které tvoří jeho okolí – vnější prostředí. Jedná se o ekonomické, politické, sociální, technicko – technologické a ekologické prostředí“ (Hesková, 2011, s. 10 – 11).

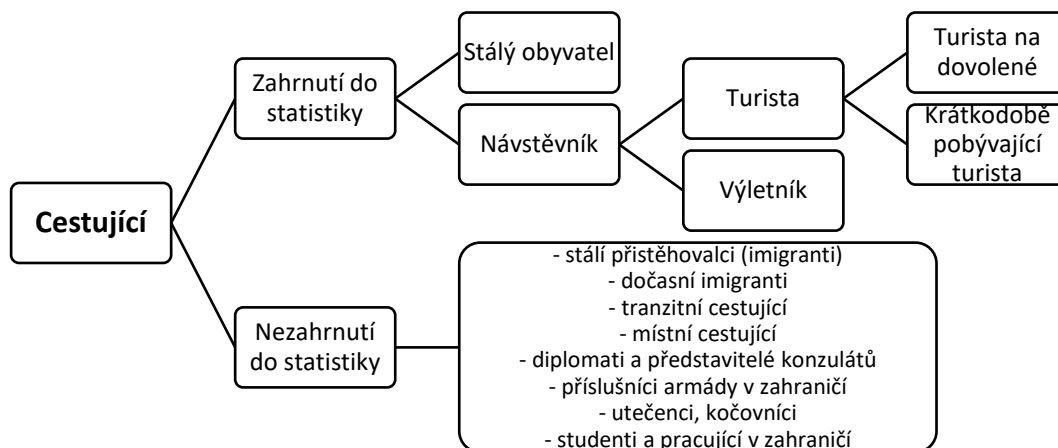
3.2.1 Subjekt cestovního ruchu

Pojem subjekt představuje účastníka v cestovním ruchu. Může jím být každý z nás, kdo cestuje mimo místo svého trvalého bydliště a uspokojuje tak určitou svou potřebu. Každý má nějakou více či méně konkrétní poptávku, která se liší zejména účelem cesty. Je totiž velký rozdíl, zdali se subjekt vydává cestovat ve svém volném čase za účelem návštěvy příbuzných, sportovního vyžití nebo jiné rekreace (Hesková, 2011, s. 11).

Subjekt si můžeme rozdělit do několika hlavních kategorií (Obrázek 2). Jsou jím stálí obyvatelé (rezidenti neboli občané státu), návštěvníci, turisté a výletníci. U turistů má toto

dělení ještě další podúroveň, jímž jsou turisté na dovolené a krátkodobě pobývající turisté. Jak už lze z názvu odvodit, tak subjekty se řadí do těchto kategorií hlavně podle délky pobytu mimo své trvalé bydliště (Hesková, 2011, s. 12).

Obrázek 2 Cestovní ruch jako systém (C. Kaspar, 1995)



Zdroj: Hesková, 2011, vlastní zpracování

3.2.2 Objekt cestovního ruchu

Objektem je všechno, co se může stát důvodem pro výjezd účastníka (subjektu) mimo místo jeho trvalého pobytu. Z tohoto důvodu může být zcela subjektivní, jelikož každý má zcela jinou individuální potřebu. Objekt je tedy nositelem nabídky a jedná se například o přírodu, kulturu či rekreaci. Důležité jsou především služby kde, čím je nabídka pestřejší, tím více subjektů dokáže oslovit

Objekt je tvořen cílovým místem, podniky a institucemi cestovního ruchu. Subjekt se rozhodne pro cestu do cílového místa jen tehdy, když tam najde vhodný ekvivalent pro uspokojování svých potřeb, jimiž mohou být služby a zboží vyráběné podniky a institucemi cestovního ruchu. Za cílové místo můžeme posuzovat jakékoliv menší či větší území. Může jím být samotné jedno místo, kraj nebo i celá země. Někde se také používá k jeho označení pojem destinace. Tento pojem však nemusí vždy souviset výhradně s cestovním ruchem (Hesková, 2011, s. 13).

Pro objekt je tedy důležitý jeho potenciál, který se dá také nazvat primární nabídkou. Tento potenciál není pro všechna místa stejný a je rozmístěný nerovnoměrně. Některá místa mohou být svou podstatou zcela výjimečná a mají tak jedinečný charakter. Primární nabídka

využívá prostředků sekundární nabídky, díky které je uspokojována poptávka návštěvníků po těchto vyhledávaných atrakcích. Mezi tyto prostředky řadíme informační centra, restaurační a ubytovací zařízení a další místa, která mohou návštěvníci využít při trávení svého volného času (Hesková, 2011, s. 13).

3.3 Typologie cestovního ruchu

Není žádným překvapením, že cestovní ruch má mnoho druhů a forem, jelikož je to velice obsáhlé téma. Typologie se stále vyvíjí a obohacuje vzhledem k poptávce účastníků. Bližší specifikace by tudíž mohla být u určitých typů nepřesná nebo dokonce zavádějící. Z tohoto důvodu je vhodné si celek rozdělit, a to hned z několika hledisek.

3.3.1 Druhy cestovního ruchu

„O druzích cestovního ruchu hovoříme tehdy, když na základě posuzování cestovního ruchu vezmeme motivaci jejich účastníků, tj. účel, pro který cestují a pobývají na cizím místě“ (Hesková, 2011, s. 19).

Z hlediska motivace si můžeme rozdělit druhy na rekreační, sportovní, dobrodružný, myslivecký, kongresový atd. Všechny druhy cestovního ruchu podle Heskové jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 3 Druhy cestovního ruchu

Rekreační	Lázeňský
Sportovní	Zdravotní
Dobrodružný	Obchodní
Myslivecký a rybářský	Kongresový
Náboženský (poutní)	Stimulační

Zdroj: Hesková, 2011, vlastní zpracování

V dnešní době je téměř nemožné přesně určit, o jaký druh se jedná, jelikož se už nenachází ve zcela čisté podobě. Dochází ke vzájemné kombinaci jednoho či více druhů, kde jeden z nich převažuje. Jako příklad lze uvést kombinaci rekreačního a sportovního nebo lázeňského se zdravotním.

Rekreační cestovní ruch může představovat jak pasivní, tak i aktivní odpočinek. Společným znakem je trávení volného času v přírodě nebo v poklidu rekreačních oblastí, které se většinou nacházejí mimo velká města. Cílem je odreagovat se od každodenního shonu. Tento druh cestovního ruchu je celosvětově nejoblíbenější. V České republice se

převážně objevuje tzv. chalupaření či táboření. Zde se většinou scházejí na víkendy celé rodiny, ale může to být také individuální záležitost (Hesková, 2011, s. 20).

Jak už z názvu vyplývá, tak u **sportovního** cestovního ruchu je základem sport. Aktivní využití volného času jde ruku v ruce se sportem (cyklistika, pěší turistika, vodní sporty aj.) nebo jinými pohybovými aktivitami. Tento druh cestovního ruchu může být vykonáván individuálně nebo i skupinově (Hesková, 2011, s. 21).

„**Dobrodružný** cestovní ruch je součástí sportovního cestovního ruchu jako výsledek touhy po neznámém, po objevování, s cílem zažít nějaké dobrodružství s jistou mírou kontrolovaného rizika“ (Hesková, 2011, s. 21).

Často se sem řadí tzv. adrenalinové / extrémní sporty (např. bungee jumping, tandemový seskok či zorbing), které jsou typické svou vysokou zátěží na psychické i fyzické síly člověka.

Při prevenci před nejrůznějšími druhy onemocnění je vhodné využít **zdravotní** cestovní ruch. Pro tento druh cestovního ruchu je charakteristická péče o tělo a krásu. Důležité je také nalezení vnitřní pohody a klidu. Jelikož je o tento druh stále větší zájem, tak se do většiny čtyř a více hvězdičkových hotelů zařazují do standardního vybavení také wellness centra. Přidaná hodnota jako je tato zajisté dokáže přilákat širokou klientelu. V dnešní době jsou stále oblíbenější také krátké, ale vysoce intenzivní zotavovací pobyty, které jsou využívány hlavně vrstvou manažerů (Hesková, 2011, s. 23).

Podobně jako zdravotní, tak i **lázeňský** cestovní ruch poskytuje balíčky zotavovacích služeb, které jsou zajišťovány pod odborným dohledem. Lázně slouží jak k prevenci, tak i k léčení důsledků zdravotních onemocnění. Velkou roli zde hrají různé procedury, kde se používají byliny, bahno nebo ku příkladu mořské řasy. Všechny tyto léčby jsou zprostředkované z čistě přírodních zdrojů. V České republice se nachází hned několik měst (např. Františkovy lázně, Karlovy Vary a Poděbrady), která mají již tradiční zázemí a jsou často vyhledávána (Hesková, 2011, s. 23).

3.3.2 **Formy cestovního ruchu**

„O formách cestovního ruchu mluvíme, když jako základ posuzování cestovního ruchu vezmeme různé příčiny, které ho ovlivňují a důsledky, které přináší“ (Hesková, 2011, s. 19).

Formy nám přibližují pravou podstatu cestovního ruchu z hlediska potřeb a cílů jeho účastníků. Díky tomu lze produkt dále upravovat a co nejlépe tím vyhovět cílové skupině zákazníků.

Typologie forem cestovního ruchu má mnoho kritérií, dle kterých se dají dále dělit. Jako první z nich můžeme uvést kritérium místa pobytu aneb hledisko geografické. Z tohoto hlediska si můžeme formy rozdělit na domácí, zahraniční a mezinárodní cestovní ruch. Existují také odvozené formy: národní, regionální a vnitřní cestovní ruch. V praxi dochází k tomu, že jednotlivé formy i druhy cestovního ruchu se prolínají.

Formy cestovního ruchu z geografického hlediska podle Heskové:

- **Domácí** cestovní ruch využívají pouze obyvatelé této země za podmínky, že nevycestují mimo její území.
- **Zahraniční** cestovní ruch se vztahuje k pobytu rezidentů mimo jejich rodnou zemi. U této formy dále rozlišujeme dvě podkategorie. První z nich je aktivní zahraniční cestovní ruch, kde k nám přijíždí zahraniční návštěvníci a jejich výdaje se zde projevují v aktivech platební bilance státu. Druhá podkategorie je logicky pasivní zahraniční cestovní ruch. Jedná se o vycestování rezidentů mimo naše území. Výdaje těchto cestujících se pak projevují v pasivech.
- **Mezinárodní** cestovní ruch je pojem podřazený pojmu světový cestovní ruch, což je všechn aktivní i pasivní cestovní ruch na této planetě. Řadí se sem také tranzitní cestovní ruch, který slouží k přechodným účelům. Většinou zde návštěvník nestráví ani jednu noc a pohybuje se pouze v omezeném prostoru (např. letištní terminál). Pojmem cestovní ruch světa se myslí souhrn domácího a zahraničního cestovního ruchu všech zemí. Podle odhadů Světové organizace cestovního ruchu se domácí cestovní ruch na cestovním ruchu světa podílí přibližně 80 % a zahraniční cestovní ruch zhruba 20 % (Zelenka a Pásková, 2012).

Další formy cestovního ruchu jsou odvozeny podle počtu účastníků. Zde je dělení velice jednoduché a to pouze do tří skupin.

- **Individuální** cestovní ruch, jak už z názvu vyplývá, je provozován jednotlivci. Samotné cestování nemusí mít přesně daný cíl, ale většinou se jedná o nějakou oblíbenou činnost, se kterou je vykonavatel úzce spojen.

- **Skupinový** cestovní ruch je provozován větší skupinou cestovatelů a díky této podmínce nese řadu výhod. Většinu z nás k tomuto druhu cestování motivuje řada slev a pro někoho to může být cestou, jak navázat kontakt s dalšími lidmi se společným zájmem.
- Cestovní kanceláře společně se svými zákazníky provozují tzv. **masový** cestovní ruch. U něj není kladený důraz na kulturní nebo jazykové poznání. V navštívené zemi se cestuje rychle od jedné významné památky ke druhé v rámci předem daného programu.

Následující dělení už nebude podrobně vysvětleno, ale pouze zmíněno. Dělení **podle způsobu organizování** je tedy následující:

- Individuální
- Organizované

Podle věku účastníků:

- Cestovní ruch dětí
- Mládežnický
- Rodinný
- Seniorský

Podle délky pobytu:

- Výletní (jednodenní, bez přenocování)
- Krátkodobý (2–3 noci)
- Dlouhodobý (3 a více nocí)

Podle místa pobytu:

- Městský a příměstský
- Venkovský
- Horský a vysokohorský
- Přímořský

Podle ročního období:

- Sezónní a mimosezónní
- Celoroční

Podle použitého dopravního prostředku:

- Motorizovaný
- Letecký
- Lodní
- Železniční

3.4 Technické památky

Česká republika zcela jistě patří k jedněm z nejbohatších Evropských zemí, co se tohoto odvětví týče. Na našem území je mnoho historických, kulturních i přírodních památek. Je trochu smutné, že technické památky se v poslední době dostaly poněkud do ústraní, jelikož jich máme také velké množství. Je to způsobené hlavně tím, že většina památek už neslouží svému původnímu účelu. Dalším důležitým faktorem, ovlivňujícím krátkou životnost těchto památek, je technický vývoj a pokrok. Mnoho míst, kde se ještě do nedávna vyrábělo, se stalo technickými památkami velmi rychle právě z tohoto důvodu.

Technickou památkou se rozumí jedinečné nebo typické hmotné pozůstatky dokládající vývoj techniky a její úroveň v určitých historických podmínkách. Podle povahy je dělíme na movité a nemovité, další členění je podle jednotlivých druhů výrobních odvětví (Lednický, 2004, s. 88).

Technické památky jsou důkazem šikovnosti, umu a vynalézavosti našich předků. Při bližším zaměření na toto téma zjistíme, že je velmi obsáhlé, jelikož sem patří industriální stavby, doprava, dřevařství, elektroenergetika, elektrotechnika, hornictví, slevárství či strojírenství. Dále také zařízení chemického, keramického, papírenského, potravinářského nebo textilního průmyslu. Ve výčtu nemůžeme opomenout ani plynárství, sklenářství, vodohospodářství nebo například vojenská zařízení. Jak je možné z tohoto mnohočetného výčtu poznat, tak všechna odvětví jsou velice různorodá (Šírová Motyčková, 2012, s. 7).

3.4.1 Doprava

Velice obsáhlý pojem doprava lze charakterizovat jako přemísťování osob, zvířat, věcí, energie nebo informací z místa na místo. Z pohledu technických památek je toto odvětví omezeno na některé způsoby dopravy předmětů a osob. Nejstarším způsobem dopravy byla chůze a nošení nákladu, ale nosič však příliš mnoho nákladu nepřepřavil. S rozvojem obchodu proto lidé od pradávna hledali způsob, jak přepravit naráz větší množství zboží. Jednotlivá lidská sídla s rozvojem obchodu začaly spojovat obchodní stezky. S narůstajícím využíváním těchto stezek se začaly cesty zpevňovat kamenným podkladem, aby se usnadnila a urychlila doprava. První silnice stavěly již starověké civilizace, nejnámější byly silnice v antickém Římě. Český pojem silnice má původ v době Karla IV., který nechal zesílit tehdejší hlavní cesty (silná cesta = silnice). Avšak až do průmyslové revoluce a s ní spojeného obchodu platilo, že čím je silnice horší, tím spíše zbrzdí protivníka při případném vpádu na území (Šírová Motyčková, 2012, s. 8).

Technický rozvoj postihnul velice výrazně také toto odvětví. Postupně se vyvíjely všechny způsoby přepravy. Za zmínku stojí hlavně letecká doprava, která v dnešní době patří k nejoblíbenějším, jelikož je nejrychlejší. V porovnání s pozemní dopravou je také mnohem bezpečnější.

3.4.1.1 Mosty

Významnými prvky pro dopravu jsou mosty. Jako most se běžně označuje nějaké překlenutí překážky, ať již přírodní nebo umělé. Přírodním mostem je např. Pravčická brána, která patří mezi největší a nejnámější skalní mosty v Evropě. V dnešní době se pojmem most označuje především dopravní stavba, která převádí cestu přes vodní nebo jinou překážku. Za překážku lze považovat kromě vody také terénní nerovnost nebo jinou komunikaci (Šírová Motyčková, 2012, s. 8).

3.4.1.2 Železnice

Po dlouhá staletí byl základní hybnou silou kůň. Důležitým objevem se staly kolejnice, které se nejdříve začaly používat v dolech pro tahání vozíků. Počátkem 19. století byly stavěny koňské dráhy. V druhé polovině 19. století byly postupně koňské spřežky nahrazeny parními lokomotivami. Ve městech našly uplatnění tramvaje parní, které byly postupem času nahrazeny elektrickými tramvajemi (Šírová Motyčková, 2012, s. 35).

3.4.2 **Hornictví**

Těžba a zpracovávání nerostných surovin se řadí mezi nejstarší lidské činnosti. Již v době kamenné dobývali lidé v dolech pazourek. Šachty zasahovaly do hloubky až dvaceti metrů a chodby byly rozvětvené. Velký rozvoj přišel v době bronzové a poté v době železné, kdy Keltové v Čechách zpracovávali železo. Problematická v tomto odvětví byla hlubinná těžba, která se potýkala se složitým ražením štol, šachet a jejich vyztužováním, odvětráváním a dopravou vytěžených hornin na povrch. Uspádnění těžby ve větších hloubkách umožnil vynález parního stroje. Velkou roli sehrálo také zavedení elektrických lokomotiv v důlní dopravě. Hornictví se na území ČR neustále vyvíjelo až do 90. let 20. století, kdy se přestaly dobývat rudy. Od té doby se hornictví dočkalo značného úpadku (Šírová Motyčková, 2012, s. 52).

3.4.3 **Sklářství**

Už v mladší době kamenné využívali lidé přírodní sklo, tzv. obsidián. Historie sklářství na našem území je velice bohatá a její počátky se řadí podobně jako hornictví do dob Keltů. Jejich první výrobky dosahovaly vysoké úrovně, kterou nedokázali vyrovnat ani pozdější Germáni a Slované. Za další průkopníky výroby skla jsou považováni mniši benediktínského řádu. Ve středověku se proslavilo hlavně benátské sklo z ostrova Murano. Benátská sklářská dílna pak působil také především v Praze a u dvoru významných velmožů (Šírová Motyčková, 2012, s. 78).

3.4.4 **Vodní hospodářství**

Voda je základní podmínkou pro vznik života a z tohoto důvodu se lidé od pradávna usazovali podél vodních toků. Postupem času začalo být nutné řídit průtoky vody, aby neohrožovala úrodu ani člověka a aby byla voda co nejefektivněji využita. V Evropě jsou známé především římské spádové vodovody a akvadukty, protože se lidé dříve potýkali s nedostatkem pitné vody. Na našem území se začaly nejvíce objevovat rybníky v období od 14. do 16. století. Byly to celé rybníční soustavy, napájené a propojené řadou umělých kanálů. Zhruba od 18. století se zemědělci začali více orientovat na rostlinnou výrobu, což přineslo neblahé následky právě rybníkářství. Mnohé z rybníků se totiž začaly vysoušet a pomalu měnit na pole a louky. Dříve největší rybník v Čechách Čeperky, rozlévajícím se na ploše 1 000 ha, byl v této době bohužel také vysušen. Dnes jeho památku připomíná už pouze stejnojmenný název vesnice jižně od Hradce Králové (Šírová Motyčková, 2012, s. 86).

4 Vlastní práce

4.1 Charakteristika Středočeského kraje

Následující část práce se zaměřuje na celkovou charakteristiku Středočeského kraje. V dalších podkapitolách budou podrobněji rozebírána témata týkající se geografie kraje, zemědělství, průmyslu a hospodářství. Nebude chybět ani pohled z ekonomické stránky a rozdělení všech okresů v tomto regionu.

4.1.1 Geografie

Pokud se dá říct, že Česká republika je díky své poloze srdcem Evropy, tak něco podobného se zajisté dá tvrdit i o Středočeském kraji vzhledem k jeho postavení uvnitř naší země. Kraj zcela obklopuje hlavní město Prahu a sousedí téměř se všemi českými kraji kromě Karlovarského a moravských krajů. Ze všech regionů je právě Středočeský kraj podle údajů k 1. 1. 2019 tím největším (10 928 km²) a zároveň také nejlidnatějším (1 352 795 obyvatel). Kraj má vynikající dopravní infrastrukturu, kulturní bohatství a rozmanitou přírodu (ČSÚ, 2019).

Obrázek 3 Geografická mapa Středočeského kraje



Zdroj: ČSÚ, https://www.czso.cz/csu/xs/geograficka_mapa_kraje

Kraj je charakteristický vysokým zastoupením obcí s počtem obyvatel do dvou tisíc (1 030 obcí), ve kterých žije 40,9 % obyvatel. Statut města je přidělen 84 obcím, Kladno a Mladá Boleslav jsou navíc statutárními městy (viz. Obrázek 3). Podíl městského obyvatelstva na celkovém počtu obyvatel kraje činil 52,2 % a byl nejnižší v celé České republice. Mezi pět největších měst v kraji patří Kladno, Mladá Boleslav, Příbram, Kolín a Kutná Hora. Středočeský kraj jako jediný kraj nemá své krajské město, krajský úřad sídlí v hlavním městě Praze (ČSÚ, 2019).

Provázanost na Prahu je důležitá z ekonomického hlediska, jelikož tam spousta obyvatel dojíždí za prací a dováží se tam mnoho druhů potravin. Středočeský kraj je naopak častým cílem pro rekreaci pro obyvatele velkoměsta.

4.1.2 Zemědělství a průmysl

Středočeský kraj je významný svou zemědělskou a průmyslovou výrobou. Zemědělská výroba těží z vynikajících přírodních podmínek v severovýchodní části kraje, kraj vyniká hlavně rostlinnou výrobou, pěstováním pšenice, ječmene, cukrovky, v příměstských částech pěstováním ovoce, zeleniny a květin.

V kraji je nejvíce zastoupen průmysl strojírenský, chemický a potravinářský. V Mladé Boleslavi sídlí známý podnik ŠKODA AUTO a v Kolíně se vyrábí malé automobily TPCA Czech (Toyota, Peugeot, Citroën Automobile). Mezi méně významná odvětví se řadí sklářství, keramika a polygrafie. Na ústupu jsou odvětví jako sklářství, ocelářství, těžba uhlí a kožedělný průmysl (ČSÚ, 2019).

„Nejcennější přírodní oblast kraje představuje CHKO Křivoklátsko, která figuruje na seznamu biosférických rezervací, mezi další významné oblasti patří CHKO Český kras, Český ráj, Blaník a Kokořínsko – Máchův kraj. K 1. 1. 2016 vznikla na území zrušeného vojenského újezdu Brdy nová CHKO Brdy. Území této oblasti se přerozdělilo mezi přiléhající obce Středočeského a Plzeňského kraje, čímž se celková rozloha Středočeského kraje snížila o 87,9 km² oproti stavu na konci roku 2015“ (ČSÚ, 2019).

4.1.3 Atmosféra a vodstvo

Kraj patří do mírného teplotního podnebného pásu. Západ kraje patří k nejteplejším a nejsušším v ČR, jelikož leží ve srážkovém stínu Krušných hor a Českého středohoří.

Celá oblast spadá do úmoří Severní moře, do kterého Labe ústí v německém městě Hamburk. Mezi nejdelší a nejvýznamnější řeky patří Vltava, Labe, Sázava, Berounka či Jezera. Rybníky v tomto kraji svou rozlohou příliš nevynikají. Největší jsou Červený rybník, Bucek a Loděnický. Na řece Vltavě po celém jejím toku leží několik přehradních nádrží, které tvoří tzv. Vltavskou kaskádu. Na území Středočeského kraje je vodní nádrž Slapy, která je největší. Dále kaskádu tvoří přehrady Vranská, Orlická a Štěchovická a vodní nádrž Kamýk. První z přehrad byly vystaveny již ve 30. letech 20. století a dnes je většina z nich využívána jako vodní elektrárny. Dalšího využití se jim dostalo při povodních v letech 2002 nebo 2013, kdy dokázaly zadržet velké množství vody, která by bez tohoto zdržení zasáhla Prahu a další města ležící na Vltavě v plné síle (Česká televize, 2008).

4.1.4 Geologie

Z hlediska krajinné různorodosti patří Středočeský kraj k nejzajímavějším oblastem ČR. Přestože povrch je poměrně členitý, tak se zde nenachází zcela vysoká pohoří. Nejvyšší bod (Tok 865 m. n. m.) se nachází v Brdech. Za zmínku ještě stojí Středočeská pahorkatina nebo např. Křivoklátská vrchovina. Naopak nejnižší bod se nachází v severní části kraje u povodí řeky Labe ve výšce 153 m. n. m. (ČSÚ, 2019).

Na území Středočeského kraje se nachází horniny, které pochází z doby před prvohorami. Jedná se především o vrstvy břidlic, slepenců a vápence. Mezi městy Praha a Plzeň je dlouhá geologická oblast Barrandien, které dal jméno francouzský paleontolog Joachim Barrande (1799-1883).

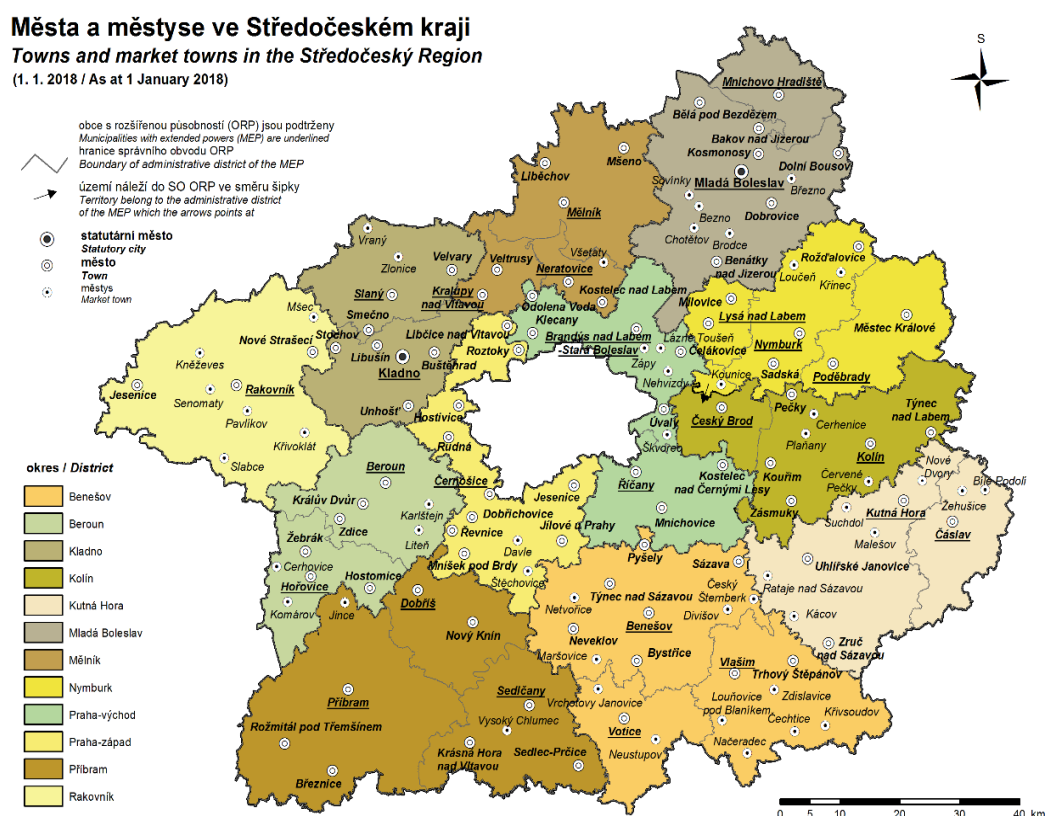
Barrandien je oblast mezi Prahou a Plzní, na jejímž území se nachází velké množství geologicky a paleontologicky významných lokalit období starších prvohor (Příloha I). Jeho nejvýznamnější součástí je Český kras, ovšem i ostatní lokality jsou velmi významné (např. naleziště trilobitů u Skryjí na Rakovnicku). Z geologického hlediska jde o izolovaný pozůstatek starého horstva, jehož spodní vrstvy pocházejí z mladších starohor. Na nich jsou usazeny mladší vrstvy, které již v některých místech vystupují na povrch. Zdejší nálezy tedy zahrnují převážně období starších prvohor – geologické útvary kambrium, ordovik, silur a devon. Horniny v Barrandienu tedy vznikaly v časovém rozmezí přibližně před 1 000 až 370 miliony let (Geopark Barrandien, 2013).

4.1.5 Okresy

Středočeský kraj je vymezen územím 12 okresů: Benešov, Beroun, Kladno, Kolín, Kutná Hora, Mělník, Mladá Boleslav, Nymburk, Praha-východ, Praha-západ, Příbram, Rakovník (Obrázek 5).

Město **Benešov** leží necelých 50 km jihovýchodně od Prahy. V blízkosti města se nachází zámek Konopiště, který spadl pod Benešov až do roku 1800. „Svojí rozlohou 1 475 km² zaujímá okres 13,5 % z rozlohy Středočeského kraje a je druhým největším okresem v kraji. Zemědělská půda tvoří 61,3 %, lesy 28,1 % z rozlohy okresu. S téměř 98 tisíci obyvateli (7,2 % obyvatel kraje) však patří k podprůměrným okresům a hustota zalidnění 66,4 obyvatel na km² je druhá nejnižší v kraji“ (ČSÚ, 2019).

Obrázek 4 Okresy ve Středočeském kraji



Zdroj: https://www.czso.cz/csu/xs/mesta_a_mestyse_ve_stredoceskem_kraji_k_31_12

Beroun ležící nedaleko soutoku Berounky s Litavkou asi 15 km jihozápadně od Prahy má přibližně 23 700 lidí. „Okres patří k nejmenším okresům kraje. Svojí rozlohou 704 km² (představující 6,4 % z rozlohy kraje) i počtem obyvatel 92,4 tisíc (6,8 % obyvatel kraje)

je okres Beroun třetí nejmenší ve Středočeském kraji. Zemědělská půda tvoří 49 %, lesy 38,7 % z rozlohy okresu. Hustotou zalidnění 131,3 obyvatel na km² však patří k nadprůměrným okresům kraje“ (ČSÚ, 2019).

„Svojí rozlohou 720 km² zaujímá okres **Kladno** až 9. místo ve Středočeském kraji a představuje jen 6,6 % z jeho rozlohy. Počtem obyvatel 164,1 tisíc (12,1 % obyvatel kraje) však stojí Kladensko na druhém místě, takže výsledná hustota zalidnění 227,9 obyvatel na km² jej charakterizuje jako třetí nejzalidněnější okres ve Středočeském kraji. Především díky největšímu městu celého Středočeského kraje – statutárnímu městu Kladno“ (ČSÚ, 2019).

„Svojí rozlohou 744 km² se řadí okres **Kolín** na 8. místo ve Středočeském kraji a představuje 6,8 % z jeho rozlohy. Zemědělská půda tvoří 74 % rozlohy okresu. Plochou lesů 12,7 % je Kolínsko nejméně zalesněným okresem v kraji. Počtem obyvatel 100,5 tisíc (7,4 % obyvatel kraje) i hustotou zalidnění 135,1 obyvatel na km² patří k průměrným okresům kraje“ (ČSÚ, 2019).

„Rozlohou 917 km² zaujímá okres **Kutná Hora** 4. místo v rámci Středočeského kraje a 8,4 % z jeho celkové rozlohy. Zemědělská půda tvoří 64,9 % rozlohy okresu a lesy 23,8 %. Počet obyvatel 75,2 tisíc (5,6 % obyvatel kraje) je však druhý nejnižší mezi okresy, a tak se Kutnohorsko řadí s hustotou zalidnění 82 obyvatele na km² mezi nejřidčeji osídlená území Středočeského kraje“ (ČSÚ, 2019).

„Svojí rozlohou 701 km² je okres **Mělník** druhým nejmenším ve Středočeském kraji a zabírá 6,4 % z jeho rozlohy. Zemědělská půda zaujímá 65,7 % rozlohy okresu a na 18,8 % se rozprostírají lesy. Počtem obyvatel 107,2 tisíc (7,9 % obyvatel kraje) se Mělnicko řadí mezi 7 okresů kraje, které vykazují více než sto tisíc obyvatel. Hustota zalidnění 153 obyvatel na km² je v kraji čtvrtá nejvyšší“ (ČSÚ, 2019).

„Rozlohou 1 023 km² zaujímá okres **Mladá Boleslav** 3. místo ve Středočeském kraji a zabírá 9,4 % z jeho rozlohy. Zemědělská půda tvoří 62,5 % a lesy 26,1 % z rozlohy okresu. Počet obyvatel 127,8 tisíc (9,4 % obyvatel kraje) je čtvrtý nejvyšší v kraji, hustotou zalidnění 124,9 obyvatel na km² se však Mladoboleslavsko řadí k průměrným okresům“ (ČSÚ, 2019).

„Svojí rozlohou 850 km² se řadí okres **Nymburk** na 6. místo ve Středočeském kraji a zabírá 7,8 % z jeho rozlohy. Zemědělská půda tvoří 69,4 % a lesy 17,5 % z rozlohy okresu. K podprůměrným okresům patří Nymbursko počtem obyvatel 98,8 tisíc (7,3 % obyvatel kraje) i hustotou zalidnění 116,2 obyvatel na km²“ (ČSÚ, 2019).

„Svojí rozlohou 1 563 km² je okres **Příbram** největším okresem ve Středočeském kraji, zaujímá 14,3 % z jeho rozlohy. Zemědělská půda zabírá 47,6 % z rozlohy okresu a lesy 40,5 %. Svými 634 km² lesů je nejvíce zalesněnou oblastí v kraji. Svou hustotou zalidnění 73,2 obyvatel na km² se naopak řadí mezi tři nejhřidčeji osídlené okresy kraje. Počet obyvatel 114,4 tisíc (8,5 % obyvatel kraje) je 5. nejvyšší v kraji“ (ČSÚ, 2019).

„Rozlohou 896 km² se řadí okres **Rakovník** na páté místo v kraji a tvoří 8,2 % z jeho rozlohy. Zemědělská půda zabírá 52,5 % a lesy 38,1 % z rozlohy okresu. S nejmenším počtem obyvatel 55,4 tisíc (4,1 % obyvatel kraje) a nejnižší hustotou zalidnění 61,8 obyvatel na km² je Rakovnicko nejhřidčeji osídleným okresem v rámci kraje“ (ČSÚ, 2019).

4.2 Charakteristika Prahy

Hlavní město České republiky se nachází uprostřed již výše zmíněného Středočeského kraje, ale díky své velikosti se jedná o samostatný kraj. Je to centrum politiky, mezinárodních vztahů, kultury, vzdělání, ekonomiky a také obchodu. Je zde velké množství památek, což dělá z Prahy mimořádně atraktivní a mezi turisty velice oblíbenou destinaci. Zahraniční hosty do tohoto velkoměsta dokážou přilákat relativně nízké ceny a možnosti využití volného času. Je zde vysoká koncentrace divadel, muzeí, galerií a dalších prostorů, kde se mohou návštěvníci kulturně vyžít. Praha je také populární díky svému nočnímu životu, ale právě tato oblast se neseťkává s pochopením u místních obyvatel.

4.2.1 Historie

Již od 10. století byla Praha sídlem českých knížat a králů. Zhruba v polovině 14. století se Praha stala centrem Svaté říše římské a počtem obyvatel se řadila mezi tři největší evropská města. Za doby vlády Habsburků zůstala hlavním městem českých zemí, které se v průběhu 19. století staly hospodářsky nejsilnější částí tehdejšího Rakouska-Uherska. Praha se rozvíjela jako významné středisko, kde se stýkala kultura česká, německá i židovská. Po vzniku Československa v roce 1918 se stala metropolí nově vzniklé republiky. Území hlavního města bylo rozšířeno a následoval velký stavební rozmach. V současnosti je milionovým velkoměstem a dosahuje rozlohy téměř 500 km². Po sametové revoluci v roce 1989 Praha prohloubila své styky s dalšími evropskými městy a postupně získává stále lepší postavení v kontinentální struktuře velkých, uznávaných měst (Asociace krajů, 2013).

4.2.2 **Ekonomika a cestovní ruch**

Praha je centrem ekonomiky, financí a obchodu pro celou republiku. Hrubý domácí produkt, zaměstnanost i další ukazatele zde dosahují v porovnání s ostatními kraji nadprůměrných hodnot. Z hlediska hospodářství se zde daří kinematografii a zpracovatelskému průmyslu. Velký podíl na výrobě má produkce elektrických a optických přístrojů. Značný rozsah má sektor služeb.

V roce 2017 tento zájem ještě vzrostl oproti roku předchozímu téměř o 5 %. Praha se tak stala pátým nejnavštěvovanějším městem v Evropě hned po Istanbulu, Římě, Paříži a Londýně (Příloha II). V mezinárodním měřítku si také polepšila a patří jí 18. místo (Expats, 2017).

4.2.3 **Kultura a vzdělání**

Praha má v této kategorii prvotřídní postavení. Jedná se o moderní a velice rozvinuté velkoměsto. Co se vzdělání týče, tak se zde nachází 12 vysokých škol a nespočet středních a základních škol se všemožným zaměřením. Karlova univerzita, založená roku 1348, je nejstarší univerzitou ve střední Evropě. Mezi další významné veřejné vysoké školy patří VŠE, ČVUT, VŠCHT a ČZU.

V Praze je nesporně velké množství památek a pamětihodností. Pražský hrad díky své rozloze patří mezi největší hrady na světě a tvoří dominantu našeho hlavního města. Mezi další historické památky se řadí Královská cesta, Betlémská kaple, Obecní dům či Strahovský klášter. Přízvisko národní si vysloužilo Národní divadlo, Národní muzeum, Národní galerie aj.

5 Návrh turistických tras

V této kapitole budou uvedeny návrhy dvou turistických tras. Obě trasy mají společné to, že se budou skládat převážně z technických památek ve středních Čechách a v Praze, avšak každá bude trochu odlišná. Trasy se budou lišit převážně zaměřením v navštívených technických památkách.

5.1 Trasa č. 1 – Hornictví, sklářství, geologie a vodní hospodářství

5.1.1 První den

První trasa se zaměřuje na výše uvedené obory a je tedy cílena na všechny cestovatele, kteří mají zájem o některou z těchto oblastí. Tato trasa je okružní a trvá 4 dny. Končí i začíná v Praze, a to hlavně z důvodu vynikající dopravní dostupnosti hlavního města. Trasa je navržena přednostně pro letní měsíce, avšak může se uskutečnit i několikrát ročně.

Tabulka 4 Časový harmonogram na první den

Místo a aktivita	Začátek	Konec	Cena - dospělí	Cena - dítě
Praha - Zličín, sraz účastníků	8:30	9:00	0 Kč	0 Kč
Beroun - centrum, prohlídka muzea ČK	9:30	11:00	60 Kč	30 Kč
Nižbor - Sklárna Rückl	11:40	12:25	120 Kč	90 Kč
Zámek Nižbor	12:40	13:10	50 Kč	20 Kč
Beroun - oběd	13:40	14:40	140 Kč	90 Kč
Koněpruské jeskyně	15:00	16:00	150 Kč	70 Kč
Příbram - ubytování + snídaně	17:30	další den	650 Kč	250 Kč
Cena celkem za den	x	x	1 170 Kč	550 Kč

Sraz účastníků je v 8:30 ráno na autobusovém nádraží Praha – Zličín. Zde bude přistavený zájezdový autobus, který bude skupina využívat 3 dny. Skupina se po shromáždění vydá směrem na západ po dálnici D5 do krajského města Beroun. Cesta by neměla trvat déle než 20 minut. V Berouně skupina vystoupí z autobusu přímo v centru, konkrétně na Husově náměstí. Uprostřed náměstí stojí pomník Mistra Jana Husa z roku 1908, podle něhož dostalo náměstí své jméno. Na protilehlých stranách náměstí se nachází dvě brány. Ve východní části náměstí to je Pražská brána, kde je nyní galerie. Na druhé

straně (západní) lze spatřit Plzeňskou bránu. Obě brány si jsou rozměrově velice podobné a obě byly také součástí městského opevnění. Na náměstí se dále nachází městská radnice a mnoho malebných měšťanských domů.

Obrázek 5 Jenštejnský dům



Zdroj:http://www.ententyky.cz/data/USR_006_DEFAULT/muzeum_ceskeho_krasu_beroun_ilustrfoto.jpg

Za zmínku stojí **Jenštejnský dům** (Obrázek 5), který patří k historicky nejstarším a architektonicky nejcennějším měšťanským domům v Berouně. Dům postavil pravděpodobně místní stavitel Jiří Táborský. Barokní podobu získal dům přestavbou po požáru města v roce 1735. V současné době v tomto domě sídlí Muzeum Českého krasu, které bude naší první zastávkou. Historie tohoto muzea sahá až ke konci 19. století, kdy nejdříve mělo sídlo ve školní budově a poté na Pražské bráně. Lokace muzea se měnila také v průběhu 20. století. Před 1. světovou válkou sídlilo muzeum, archiv a knihovna na radnici čp. 68 a bylo bezplatně přístupné veřejnosti. V roce 1965 bylo pro muzeum uvolněno 1. patro Jenštejnského domu čp. 87 na Husově náměstí. V červenci 1986 získalo muzeum sousední měšťanský dům čp. 88. K 1. červnu 1993 bylo okresní muzeum přejmenováno na Muzeum Českého krasu v Berouně. V roce 2001 byla dokončena generální oprava Jenštejnského domu, probíhající po částech od roku 1988 (Muzeum Beroun, 2013).

„V srpnu roku 2002 postihla muzeum povodeň. Zaplaveny byly všechny přízemní prostory a dvůr, kde voda dosahovala do výšky až 2 metry. Škody způsobené touto povodní na majetku i sbírkách dosahovaly do několika milionů korun. Dne 31. května 2003 byl v Muzeu Českého krasu v Berouně slavnostně otevřen „Geopark Barrandien“. Jedná se o expozici pod širým nebem situovanou na muzejním dvoře o rozloze 340 m²“ (Muzeum Beroun, 2013).

Vstupné (Jenštějnský dům, Salátovský dům, Geopark Barrandien a Plzeňská brána) dohromady stojí 60 Kč a snížené polovinu, tedy 30 Kč.

Nižbor je malá vesnice, která leží asi 10 km severně proti proudu řeky Berounky. Zde budou další dvě zastávky trasy: sklárna Rückl a zámek Nižbor.

Rodinná sklárna Rückl zárukou prvotřídního broušeného křišťálu. Sklářská tradice se v rodině Rücklů předává z generace na generaci už 300 let. Po založení menších rodinných skláren v Cyranově Wostrově, Včelniče a Skalici u České Lípy Antonín Rückl v roce 1903 postavil sklárnu v Nižboru v bezprostřední blízkosti právě vzniklé železnice z Prahy do Rakovníka (Rückl, 2018).

Zlatá éra nastala v období mezi dvěma světovými válkami, kdy se v roce 1923 ze sklárny stala akciová společnost. V tomto období sklárna zaměstnávala tisícovku lidí, měla sklady v hlavním městě a zastoupením po celém světě od Belgie a Anglie až po Indii nebo Damašek. Po skončení 2. světové války byla sklárna Rückl znárodněna a na začátku 90. let ji museli původní majitelé znovu odkoupit od Fondu národního majetku. V Čechách je firma známá výrobou řady různých cen z křišťálu jako např. Český lev, Star Dance, Banka roku apod. V roce 1998 se sklárna transformovala do akciové společnosti Rückl Crystal. Firma vyváží své výrobky do USA, Japonska a Ruska (Rückl, 2018).

Na území zámku Nižbor stál původně okolo poloviny 13. století gotický hrad, založený českým králem Přemyslem Otakarem II. Největší rozkvět hrad zažil za dob Karla IV., kdy patřil mezi 14 nezcizitelných královských hradů. Od té doby začal bohužel chátrat a jeho technický stav se velice zhoršil. Na začátku 17. století byl hrad přestaven na renesanční zámek. Postupem času sem bylo umístěno mnoho sbírek a ze zámku se tak stala archeologická a historická památka. Zámek je nyní ve správě obce a v roce 2004 se zde otevřelo Informační centrum keltské kultury. Vstupné stojí 50 Kč pro dospělé a 20 Kč pro děti (Historie zámku Nižbor, 2018).

Po prohlídce skupina odjede zpátky do Berouna, kde proběhne oběd. Vybrána byla restaurace Blackdog Bar & Grill podle kladných recenzí a doporučení autora. Odpolední program bude probíhat v Koněpruských jeskyních, kam se skupina přesune autobusem.

Koněpruské jeskyně leží asi 6 km jižně od Berouna na území národní přírodní památky Zlatý kůň, která je součástí chráněné krajinné oblasti Český kras. Jedná se o nejdelší jeskynní systém v Čechách (systém čítá přes 2 km délky chodeb). Jeskyně vznikly činností vod, které prosakovaly vápencovým masívem a vytvořily systém tří jeskynních pater s převýšením více než 70 metrů. Objeveny byly v roce 1950 při těžbě vápence v Houbově lomu na jižním svahu navrší zvaného Zlatý kůň. Od roku 1959 jsou jeskyně zpřístupněny veřejnosti a ročně je navštíví desetitisíce turistů.

Základní prohlídková trasa trvá hodinu a plné vstupné činí 150 Kč, snížené 110 Kč a dětské 70 Kč. Návštěvníci vystoupají 533 schodů a ujdou 620 m. Je vhodné vzít si teplé oblečení, jelikož teplota v jeskyních se pohybuje kolem 10 °C.

V podvečerních hodinách se skupina přesune autobusem do Příbrami. Ubytování je zajištěno ve čtyřhvězdičkovém penzionu Time Café v centru města. Po zbytek večera je pak program volný.

5.1.2 Druhý den

Po snídani se skupina vydá pěšky do centra města. Zde je k vidění náměstí Tomáše Garrigua Masaryka, kostel sv. Jakuba, neorenesanční budova Městského úřadu a park Jiráskovy sady. Vycházka městem bude zakončena v hornickém muzeu. Vstupné se liší dle jednotlivých dolů a expozic, ale pohybuje se v rozmezí 10 – 40 Kč za jednu dospělou osobu.

Hornické muzeum Příbram je největší hornické muzeum v České republice, které bylo založeno v roce 1886. Je tvořeno skanzenem budov, historickou a geologickou expozicí v Příbrami. V muzeu můžeme vidět více než 40 stálých expozic, které se nacházejí v historických, památkově chráněných objektech Ševčinského, Vojtěšského, Anenského a Drkolnovského dolu a v hornické chalupě na Březových Horách. Jednotlivé expozice v Příbrami – Březových Horách nabízejí návštěvníkům ke zhlédnutí dějiny zdejšího hornictví a hutnictví od pravěku (doby Keltů) až do současnosti. Mezi nejvýznamnější exponáty se řadí státem chráněné technické památky – parní těžní stroj Vojtěšské šachty z roku 1889, parní těžní stroj Anenského dolu z roku z roku 1914, důlní kompresor z dolu Generál Štefánik z roku 1928 a vodní kolo Drkolnovského dolu z 19. století. Prohlídka všech expozic

trvá 3 hodiny, návštěvníci si však mohou vybrat i jednotlivé výstavní celky. Mezi nejnavštěvovanější atrakce v podzemí patří projížďka důlním vláčkem přes 260 metrů dlouhou Prokopskou štolou až k ústí Prokopské jámy z roku 1832 hluboké 1 600 metrů, která se řadí k nejhlubším ve střední Evropě. Je také možné projet podzemím 330 metrů dlouhou Vodní štolou Anna z 18. století úsek mezi dolem Anna a Vojtěch. Na odvalu Ševčinské šachty je možno navštívit expozici důlní techniky Uranových a rudných dolů Příbram, používané od druhé poloviny 20. století do současnosti. Nejnovější atrakcí je prohlídka vodního kola z 19. století v podzemí dolu Drkolnov (Šírová Motyčková, 2012, s. 61 - 62).

Tabulka 5 Časový harmonogram na druhý den

Místo a aktivita	Začátek	Konec	Cena - dospělí	Cena – dítě
Příbram - procházka městem	9:00	9:45	0 Kč	0 Kč
Příbram - Hornické muzeum	10:00	12:30	80 Kč	40 Kč
Příbram - oběd	13:00	14:00	100 Kč	70 Kč
Orlická přehrada	15:30	16:30	60 Kč	30 Kč
Kutná hora - ubytování + snídaně	18:30	další den	700 Kč	300 Kč
Cena celkem za den	x	x	940 Kč	440 Kč

Po prohlídce bude následovat oběd v restauraci Na Vršíčku, která je zařízena taktéž v hornickém stylu. Až budou všichni účastníci posilněni, vydáme se autobusem opět na cestu. Pojede se necelých 25 km směrem na východ k Orlické přehradě, která bude další zastávkou.

Největší, nejvyšší a nejmohutnější přehrada v řetězu vltavských kaskád je Orlík. Její 450 m dlouhá hráz dosahuje výšky 91 m. Své jméno dostala podle zámku, který kdysi čněl nad hlubokým údolím Vltavy a dnes se nachází jen pár metrů nad hladinou přehradního jezera. V přehradě je umístěna vodní elektrárna, kde jsou 4 Kaplanovy turbíny jejichž 71 metrový provozní spád je světovou raritou. Vstupné je 60 Kč dospělí a 30 Kč dítě. Běžná prohlídka trvá 45 – 60 minut (Česká televize, 2008).

Po prohlídce přehrady a elektrárny se skupina autobusem přesune do Kutné Hory. Tento přesun je trochu delší, cesta by měla trvat necelé dvě hodiny, takže po příjezdu do Kutné Hory už není žádný společný program. Přenocování bude zařízené v hotelu U Růže.

5.1.3 Třetí den

Ráno v hotelovém bufetu proběhne snídaně a poté se skupina vydá pěšky do centra Kutné Hory. Dopolední program zahrnuje chrám sv. Barbory, katedrálu Nanebevzetí Panny Marie a sv. Jana Křtitele a kostel Všech svatých (Kostnice) v Sedlci. Zvýhodněná cena vstupenky do všech těchto tří památek činí 220 Kč pro dospělé osobu, 155 Kč pro seniory a studenty a 130 Kč pro děti.

Chrám svaté Barbory (Obrázek 6) je klenotem pozdní gotiky a jedná se o jednu ze čtyř staveb katedrálního typu v Čechách. Spolu s katedrálou Nanebevzetí Panny Marie a svatého Jana Křtitele a historickým centrem Kutné Hory je zapsán na Seznam světového dědictví UNESCO. Velkolepost této stavby dodnes svědčí o slávě a bohatství Kutné Hory i o hluboké zbožnosti svých tvůrců. Chrám je zasvěcen panně Barboře, raně křesťanské mučednici, která je známá jako patronka všech horníků. Právě oni se nejvíce zasloužili o rozkvet středověkého města i stavbu katedrály, kterou věnovali své svaté ochránkyni (Kutná Hora, 2016).

Obrázek 6 Kutná Hora



Zdroj: <https://www.pepovka.cz/ubytovani-kutna-hora/>

České muzeum stříbra v Kutné Hoře. V Kutné Hoře se začalo těžit stříbro už za doby vlády Přemysla Otakara II. (1253 – 1278). Těžba kovů v kutnohorském revíru skončila v roce 1992. Tehdy byl uzavřen důl Turkaňk, kde se těžila měď. V muzeu lze navštívit část středověkého dolu, objeveného při hydrogeologickém průzkumu Kutné Hory v roce 1967.

Od dubna do listopadu je možno navštívit dva okruhy komentovaných prohlídek. Muzeum stříbra je umístěno v budově gotického Hrádku, o kterém pocházejí první zmínky už v roce 1312. Hlavní část muzea je věnována stříbru, středověkému způsobu těžby, jeho zpracování a technologii ražby mince. Během prohlídky návštěvníci projdou 250 m dlouhou středověkou štolou (Šírová Motyčková, 2012, s. 60 - 61).

Tabulka 6 Časový harmonogram na třetí den

Místo a aktivita	Začátek	Konec	Cena - dospělí	Cena - dítě	Poznámka
Kutná hora - procházka městem	9:00	9:30	0 Kč	0 Kč	X
Kutná hora - památky	9:45	12:15	220 Kč	130 Kč	X
Kutná hora - oběd	12:30	13:30	110 Kč	70 Kč	X
Praha - procházka	15:30	17:30	150 Kč	0 Kč	Vstup do muzea pro seniory 65 - 70 let stojí 80 Kč a nad 70 let zdarma
Praha - ubytování + snídaně	18:30	další den	900 Kč	450 Kč	X
Cena celkem za den	x	x	1 380 Kč	650 Kč	X

Po prohlídce hornického muzea se skupina naobědvá v restauraci Dačický, která nabízí klasickou českou kuchyni a vynikající pivo. Odpoledne skupina nasedne do autobusu, který ji dopraví do poslední destinace, kterou bude hlavní město Praha. Zde bude připravená ještě zhruba tří hodinová prohlídka tamních pamětihodností. Ještě před tím se však skupina ubytuje v penzionu Jana a nechá si zde zavazadla. Cílem vycházky bude historické centrum Prahy, Národní zemědělské muzeum, Letenská vodárna a ostrov Štvanice.

Pozdně secesní budova **hydroelektrárny** na pražském ostrově Štvanice pochází z let 1913 – 1914 a byla vybudována v rámci nové regulace a splavení Vltavy v oblasti Karlína a Holešovic. Stavbu, která je ukázkou vynikajícího estetického ztvárnění průmyslového objektu, navrhl architekt Alois Dlabáč a realizovala firma Kapsa a Müller. Je to jedna z nejstarších průmyslových elektráren na Vltavě a zároveň jedna z prvních betonových staveb v Praze. Dominantou objektu je 22 metrů vysoká pětioschodová věž zakončená kruhovou kupolí. Strojovna byla původně osazena třemi třístupňovými vertikálními Francisovými turbínami s celkovým výkonem 1,2 MW. Technickou raritou byla převodová

kola k regulátorům, opatřená dřevěným ozubením, která sloužila svému účelu až do roku 1972. V roce 1973 byla elektrárna kvůli opotřebení odstavena z provozu, rekonstrukce proběhla v letech 1984 – 1987. Dnes je štvanická hydroelektrárna vybavena třemi horizontálními Kaplanovými turbínami s celkovým výkonem 5,61 MW a dodává elektřinu do pražské energetické sítě (Šírová Motyčková, 2012, s. 132).

Po vycházce se skupina odebere do penzionu Jana již městskou hromadnou dopravou, kterou bude skupina využívat i další den. Penzion se nachází nedaleko zastávky metra Jiřího z Poděbrad. Penzion není nijak drahý, nabízí snídaně a bude to výhodný výchozí bod pro začátek nadcházejícího dne.

5.1.4 Čtvrtý den

Poslední den skupina začne jako obvykle snídaní, která je zahrnuta v ceně pobytu. V případě, že si někdo bude chtít ponechat v penzionu svá zavazadla, tak je možnost zanechat je do odpoledních hodin na recepci penzionu. První zastávkou posledního dne bude Vinohradská vodárna.

Tabulka 7 Časový harmonogram na čtvrtý den

Místo a aktivita	Začátek	Konec	Cena - dospělí	Cena - dítě	Poznámka
Vinohradská vodárna	10:00	11:10	0 Kč	0 Kč	x
Žižkovský televizní vysílač	11:30	12:30	250 Kč	250 Kč	Není doporučeno pro osoby se strachem z výšek - vstup není povinný
Oběd - pivnice U Sadu	12:45	14:00	130 Kč	80 Kč	x
Podolská vodárna	14:45	16:00	130 Kč	130 Kč	x
Cena celkem za den	x	x	510 Kč	460 Kč	x
Doprava celkem	x	x	500 Kč	500 Kč	x
Cena celkem za 4 dny	x	x	4 500 Kč	2 600 Kč	x

Vinohradská vodárenská věž na Korunní třídě byla postavena roku 1891 podle projektu architekta Antonína Turka. Jedná se o budovu v novorenesančním slohu, která sloužila svému účelu až do roku 1962. Kromě Vinohrad dodávala vodu Žižkovu, Strašnicím, Vršovicím, části Nuslí a Pankráce. Sedmipatrová zdobená věž je podobně jako vodárenská věž na Letné vybavena ze všech stran hodinami, znakem Královského města Vinohrady a na nároží jsou umístěny sochy troubících andělů. Horní terasa sloužila dříve jako vyhlídkové

místo a byla přístupná veřejnosti. V současnosti jsou ve věži kanceláře a byty (Obůrková, 2011, s. 106).

Dále se skupina přesune pěšky přes náměstí Jiřího z Poděbrad, odkud lze už bez sebemenších problémů spatřit další zastávku na trase, kterou bude **Žižkovská televizní věž**. Vstup nahoru do vyhlídkové observatoře, není doporučený osobám trpícím závratí a není tedy povinný pro všechny účastníky. Kdo nebude chtít jít nahoru, tak může zůstat dole v Mahlerových sadech nebo jít napřed do pivnice U Sadu, kam skupina poté dorazí na oběd. Po obědě se skupina vydá MHD do Podolské vodárny, kde bude celá trasa končit.

Od roku 1992 stojí v Mahlerových sadech na rozhraní Žižkova a Vinohrad vůbec nejvyšší stavba v Praze, 216 m vysoká televizní věž, která významně změnila panorama hlavního města. Je složena ze tří ocelových tubusů; v prvním se ukrývají osobní výtahy, v dalším výtah nákladní a konečně třetím sloupem se vine schodiště se 736 schody. Pohled na Prahu si mohou návštěvníci dopřát z výšky 93 m, o něco níž je umístěna vyhlídková restaurace, kavárna a konferenční salonek. Vztah Pražanů ke strohé stavbě uprostřed historické zástavby a v těsné blízkosti starého židovského hřbitova byl přinejmenším rozporuplný. Zajímavým zpestřením, které věži zajistilo trochu laskavý a tolerantnější přístup, byla obří miminka od sochaře Davida Černého. Deset miminek po pilířích usilovně šplhá od roku 2000 (Obůrková, 2011, s. 110).

Historie **Podolské Vodárny** sahá až do roku 1882. V této době byla vodárna propojena s výše uvedenou Vinohradskou vodárnou. Na Jubilejní výstavě v Praze v roce 1891 měly pražské vodárny jako jedna z nejstarších institucí Rakouska – Uherska samostatnou expozici v pavilonu Královského hlavního města Prahy. Právě exponáty z této výstavy, v průběhu let doplňované dalšími unikáty, se staly základem expozice dnešního muzea pražského vodárenství. Sbírký jsou od roku 1997 umístěny v dnes už historické budově vodárny v Podolí (Příloha III), kterou ve 20. letech minulého století projektoval architekt Antonín Engel. Filtrační prostory vodárny jsou od expozice odděleny skleněnou stěnou, a tak si návštěvníci muzea mohou prohlédnout i velkoryse řešený hlavní prostor s fungujícími filtry, takzvanou Engellovu katedrálu. Tradice pražského vodárenství sleduje expozice od 12. století, kdy už v Praze existovaly první soukromé vodovody. Následují vltavské vodárny renesančního období, vodárenské snahy 19. století, ale i současné zásobování Prahy vodou. Nechybějí ani modely čerpacích stanic, starých studen nebo rekonstrukce rumpálu. Funkčnost některých z těchto exponátů si dokonce mohou

návštěvníci sami vyzkoušet. Trojrozměrné exponáty doplňují zajímavé archivní doklady a spousty historických fotografií. Nejmenší návštěvníci ocení akvárium s rybami a obrázky Josefa Lady, vytvořené na objednávku Městských vodáren v roce 1937. Muzeum doplňuje promítací a přednáškový sál (Šírová Motyčková, 2012, s. 98).

5.2 Trasa č. 2 – Doprava

Druhá trasa je zaměřena převážně na dopravu a technické památky k tomuto tématu spadající. Trasa je v plné míře proveditelná pouze na začátku září, jelikož závod historických vozidel do vrchu se koná pouze jednou ročně.

5.2.1 První den

Začátek trasy bude ve městě Mladá Boleslav. Většině obyvatel naší republiky si spojí název tohoto města s automobilovým průmyslem, konkrétně **Škoda Auto**. Původně česká značka spadá od roku 1991 pod automobilový koncern Volkswagen. Je to největší producent automobilů u nás, jen v roce 2017 bylo svým novým majitelům dodáno 1 200 500 vozů. (Krejčí, 2018)

„V roce 1895 založili Václav Laurin a Václav Klement v Mladé Boleslavi společný podnik. ŠKODA tak patří k jedné z nejstarších automobilových značek na světě. Muzeum oživilo tento příběh na autentickém místě – v bývalých výrobních halách, ve kterých se až do roku 1928 vyráběly automobily. Hned vedle v největším a nejmodernějším závodě tento příběh pokračuje: den co den tam sjíždějí z výrobní linky nové škodovky. Také v muzeu je historie stále v pohybu: výstavy, řady akcí, koncertů a v neposlední řadě obměna exponátů nabízejí celoročně inspiraci a rozmanitost. Kromě prohlídek v mnoha jazycích jsou nabízeny doplňkové služby, například pro skupiny a děti. Ideálním rozšířením návštěvy muzea je prohlídka přílehlých výrobních provozů. Tím se vše propojí ve fascinující cestu historií automobilů“ (Škoda Auto, 2019).

Po prohlídce muzea se skupina přesune autobusem po dálnici D10 do Prahy. Další program bude připraven v **leteckém muzeu ve Kbělicích**. Cesta by neměla zabrat více než 35 minut. Vstup do leteckého muzea je zdarma a prohlídka zabere zhruba hodinu.

Tabulka 8 Časový harmonogram: Den 1

Místo a aktivita	Začátek	Konec	Cena - dospělí	Cena - dítě
Mladá Boleslav - muzeum	8:00	9:30	70 Kč	35 Kč
Praha - Kbely, letecké muzeum	10:15	11:30	0 Kč	0 Kč
Oběd - restaurace U Fleků	12:15	13:30	140 Kč	90 Kč
Procházka centrum	13:45	14:45	0 Kč	0 Kč
Petřín	15:00	16:00	0 Kč	0 Kč
Muzeum MHD + vyjížďka historickou tramvají	16:30	18:30	200 Kč	100 Kč
Praha - Ubytování	19:00	další den	800 Kč	500 Kč
Cena celkem za den	x	x	1 210 Kč	725 Kč

Muzeum vzniklo v roce 1968 na místě vojenského letiště Praha – Kbely, které bylo první leteckou základnou vybudovanou po vzniku Československé republiky. Expozice nabízejí exkurzi do historie československého a českého letectví, především pak letectví vojenského. Počtem vystavených exponátů a jejich kvalitou patří muzeum ve Kbelích ke špičkovým muzeím svého druhu v Evropě i na celém světě. Je zde řada letadel, která patří ke světovým unikátům. Ve čtyřech hangárech a na volném prostranství je k vidění více než 100 letadel, další jsou uloženy v depozitářích a 10 letuschopných strojů je v provozu. Expozici doplňují letecké motory, kompletní letecká výzbroj a výstroj, uniformy, prapory, řády, vyznamenání a další památky (Obůrková, 2011, s. 58).

Na oběd se skupina přesune již do centra města, konkrétně do ulice Křemencova do známé restaurace U Fleků. Zde bude mít skupina objednané jídlo. V ceně je zahrnuta polévka, hlavní chod a jeden nápoj dle vlastního výběru. Od oběda se už po Praze budeme pohybovat převážně pomocí MHD a skupina si tak vyzkouší dostupnost tohoto druhu dopravy v praxi. Všem účastníkům bude rozdána mapa města s vyznačenými zastávkami MHD. Dále bude skupinu čekat procházka historickým centrem hlavního města. Začneme na Staroměstském náměstí, kde si prohlédneme ve 14 hodin odbývání hodin orloje. Poté se vydáme směrem po Královské cestě, tudíž přes Malé náměstí, Karlovou ulicí na **Karlův most** (Příloha IV).

Mostu se dříve říkalo Pražský nebo Kamenný a teprve roku 1870 dostal jméno Karlův. Most byl založen roku 1357 Karlem IV na místě starého románského Juditina mostu. Stavbu nového mostu řídil významný stavitel Petr Parlér za pomoci Jana Ottla. Most byl dokončen počátkem 15. století. Stejně jako Juditin měl i Karlův most strategickou funkci, která se projevovala hlavně v bojích o Prahu. Naposledy tomu tak bylo za Svatodušních bouří roku 1848. Samotný most je dlouhý 520 m a 10 m široký, spočívá na šestnácti obloucích. Je stavěn z pískovcových kvádrů. Na každé straně mostu stojí na zábradlí řada patnácti soch a svatých. Mnoho z těch třiceti plastik bylo v důsledku zhoršující se atmosféry narušeno, a proto byly původní plastiky postupně nahrazovány kopiemi a originály uloženy v lapidáriu Národního muzea (Poche, 1985, s. 56 – 57).

Od doby baroka byl most osazen sochami světců a světic. Takto skvostný architektonický celek, kde dochází ke spojení gotického mostu s mostními věžemi a barokními sochami nelze nalézt nikde jinde na světě. Královská cesta, která vede ze Starého Města přes Karlův most na Malou Stranu a Pražský hrad, je nejznámější a nejnavštěvovanější turistickou trasou nejenom v Praze, ale v celé republice. Historické jádro Prahy včetně Karlova mostu bylo zapsáno do seznamu Kulturních památek UNESCO (Glet, 2012, s. 4 - 5).

Na druhém konci mostu se skupina vydá přes Kampu na Újezd a odtud Lanovou dráhou směrem na Petřín. Zde bude následovat rozchod na jednu hodinu. Účastníkům je doporučena návštěva Petřínské věže, Zrcadlového bludiště nebo Štefánikovy hvězdárny. Následující program bude probíhat v nedalekém muzeu MHD, kam se skupina přesune pomocí MHD. Zde bude zajištěna komentovaná prohlídka a poté také jízda historickou tramvajovou soupravou. Tato jízda bude začínat přímo v muzeu MHD ve Střešovicích, pojedje se přes Malou Stranu, kolem Národního divadla, přes Václavské náměstí, náměstí Republiky a končit bude na Výstavišti Holešovice.

Vyhlídková věž na Petříně patří k hlavním dominantám Prahy již více než sto let. Beze vší pochybnosti je českou nejznámější rozhlednou. Nejen proto, že stojí v hlavním městě republiky a že spolu s Pražským hradem a Strahovským klášterem dotváří kulisu nejobdivovanějšího pražského panoramatu, ale také proto, že je naší nejvyšší rozhlednou, a navíc jakousi obdobou slavné pařížské Eiffelovky (Nouza, 1999).

Výkopové práce na vrcholu Petřína byly zahájeny 16. března 1891 a základy věže dokončeny 11. května 1891. Hned další den se nad nimi objevilo lešení a 35 montérů začalo

s montáží 60 metrů vysoké konstrukce o hmotnosti 175 tun. Ta před očima užaslých Pražanů rostla den ze dne až do 2. července 1891. kdy na vrcholu zavlál prapor na znamení dokončení práce. Následovala ještě montáž schodiště s 299 schody a instalace výtahu. Se stejným nasazením se pracovalo i na stavbě lanovky. Vše se nakonec podařilo a obě stavby byly předány veřejnosti při velké národní slavnosti konané 20. srpna 1891 (Jarolímková, 2008).

Odsud se pak už pěšky skupina přesune do hotelu Mama Shelter, kde se ubytuje. Pro zájemce ještě v podvečer bude procházka k nedalekému Výstavišti Holešovice a také do parku Stromovka, kde se nachází Planetárium.

5.2.2 Druhý den

Druhý den začne skupina snídání v hotelovém bufetu. Poté se skupina odebere na stanici MHD a přesune se na Letenské náměstí a odtud pěšky směrem k **Národnému technickému muzeu**. Skupina má objednaného průvodce a bude zde tedy probíhat komentovaná prohlídka muzea.

Tabulka 9 Časový harmonogram: Den 2

Místo a aktivita	Začátek	Konec	Cena - dospělí	Cena - dítě
Praha - Technické muzeum	9:00	10:30	220 Kč	100 Kč
Praha - Letenské sady, Čechův most	10:45	12:00	0 Kč	0 Kč
Oběd - restaurace Lokál	12:30	13:30	130 Kč	80 Kč
Procházka - Rašínovo Nábřeží a Vyšehrad	14:00	17:00	0 Kč	0 Kč
Ubytování - Hotel Union	17:30	další den	700 Kč	350 Kč
Cena celkem za den	x	x	1 050 Kč	530 Kč

„Muzeum sídlí v rozlehlé funkcionalistické budově u Letenských sadů, v těsném sousedství Národního zemědělského muzea. Základem dnešních sbírek jsou exponáty Všeobecné zemské jubilejní výstavy, která se konala roku 1891 v Praze. Nicméně myšlenkově muzeum navazuje na tradice mnohem starší – dodnes se například dochovala část sbírky technických přístrojů Rudolfa II“ (Obůrková, 2011, s. 100).

Po prohlídce se skupina vydá Letenskými sady směrem k metronomu. Nachází se zde vyhlídkové místo a skvostný výhled na Staré město, řeku Vltavu a 7 pražských mostů.

Historie tohoto místa je mezi místními obyvateli neslavně proslulá. Dříve zde stávalo sousoší komunistických lídrů v čele s Josifem Stalinem. Skupina se po této procházce přesune po schodech dolů směrem k Vltavě k Čechově mostu. Při pohledu nalevo lze spatřit v dálce Negrelliho viadukt.

Za jeden z nejkrásnějších pražských mostů je považován **Čechův most**, který byl postaven v letech 1905 - 1908 v secesním slohu podle plánu architektů Jiřího Soukupa a Jana Kouly. Měří jen 170 metrů a je nejkratším mostem přes Vltavu a zároveň jediným obloukovým železným mostem v Praze. Tento most spojuje Pařížskou třídu s nábřežím Edvarda Beneše. Most se skládá ze tří ocelových polí a na šířku měří 16 metrů. Čechův most je díky své ornamentální secesní výzdobě někdy považován za nejkrásnější most v Praze (Šírová Motyčková, 2012, s. 25 – 26).

Negrelliho viadukt, nejstarší pražský železniční most, je význačná památka mostní architektury 19. století, která spojuje pražské čtvrtě Karlín a Holešovice. Je to kamenný viadukt postavený v empírovém slohu. Vznikl v letech 1846-1849 podle plánů rakouského architekta Aloise Negrelliho a českého architekta Jana Pernera. Viadukt měří 1100 metrů a svou délkou je tak zřejmě nejdelším kamenným viaduktem severně od Alp. Měl přivést vlaky ze severu Prahy na Masarykovo nádraží (Šírová Motyčková, 2012, s. 25).

Oběd má skupina zařízený v restauraci Lokál v Dlouhé ulici. Tato ulice je vyhlášená restauracemi a v noci převážně hudebními kluby. Restaurace Lokál nabízí českou kuchyni a tankované pivo. Z centra se skupina po jídle vydá směrem na nábřeží. Zde nasedne na tramvaj a pojedje po pravém břehu Vltavy. Míjet budeme několik významných památek jako Rudolfinum, Národní divadlo a Tančící dům. Skupina poté vystoupí na stanici Výtoň, kde je k vidění železniční most a také Náplavka. Nachází se zde také stanice jednoho ze sedmi pražských přívozů, který spadá pod MHD a je hojně využíván. Dále se skupina vydá směrem nahoru k pevnosti **Vyšehrad**.

Nejdříve se skupina vydá vstupní Táborskou bránou a na ní navazující Leopoldovou bránou. Poté už návštěvníci budou uvnitř pevnosti a mohou pokračovat pěšinou vedoucí podél hradeb. Je zde vynikající výhled na centrum Prahy i Vltavu, protože se celá pevnost nachází poměrně vysoko na kopci. Dominantou celého Vyšehradu je zajisté Bazilika sv. Petra a Pavla, jejíž dvě vysoké věže lze vidět i z velké dálky. Dále se zde nachází hřbitov, kostel sv. Jana Křtitele a rotunda sv. Martina. Z hradeb lze také spatřit nedaleký **Nuselský most**.

Nejvyšší pražský most byl budován v letech 1967 - 1973, avšak plány na přemostění Nuselského údolí existovaly už na počátku 20. století. Po horní části mostu ve výšce 43 m vede frekventovaná severojižní magistrála, ve spodním tubusu jezdí trasa C metra. Nedaleko severní části mostu stojí za zmínku kostel Nanebevzetí Panny Marie a Karla Velikého na Karlově. V minulosti byl most terčem sebevrahů, ale to se změnilo na začátku 21. století, kdy nad zábradlím mostu byly vystavěny zábrany (Obůrková, 2011, s. 110).

Ubytování pro druhou noc je zajištěno v hotelu Union, který se nachází v blízkosti pevnosti Vyšehrad. Společný program tímto končí a účastníci mají osobní volno po zbytek večera. V případě zájmu budou doporučeny restaurace, kluby a jiná zařízení v okolí.

5.2.3 Třetí den

Třetí a zároveň také poslední den trasy se skupina shromáždí před hotelem a odtud pojedou MHD na Zbraslav, která leží na okraji Prahy. Zde se koná jednou ročně mezinárodní závod veteránů do vrchu. Po závodě se skupina vydá pěšky přes most Závodu míru na druhou stranu řeky na vlakovou zastávku Praha – Zbraslav. Sem přijede Posázavský Pacifik, který nás dopraví až do naší koncové stanice Benešov.

Závod do vrchu Zbraslav – Jíloviště se jel poprvé 25. 3. 1908. Uspořádal ho při příležitosti IV. Mezinárodního automobilního salonu Český klub motocyklistů a Český klub automobilistů, zúčastnilo se ho 17 motocyklů a 16 automobilů. Spolu s propagační jízdou Prahou, na kterou se závodníci vydali po skončení závodu, vzbudila akce velkou pozornost. Pořadatelé závodu tehdy netušili, že Zbraslav – Jíloviště se stane významným mezinárodním závodem a jeho tradice bude stále udržována (Zbraslav – Jíloviště, 2018).

Posázavský Pacifik pojedou z centra Zbraslavi směrem na jih údolím Vltavy a Sázavy do cílové stanice Benešov. Historie trati tohoto vlaku se začala psát někdy v roce 1881, poslední úsek z Jílového u Prahy do Skochovic byl dokončen v roce 1900. Díky složitému terénu, vodním tokům a skalám je trať vedena po mostech a četnými tunely, nicméně právě díky nim patří dnešní projížďky k nejromantičtějším výletům po železnicích. Svou honosnou přezdívku si vlak vysloužil patrně ve 20. letech minulého století, když se do krajiny kolem Sázavy začali hrnout trampové. Posázavský Pacifik se stal neodmyslitelnou součástí Posázaví a jeho jméno se začalo objevovat jak v trampských kronikách a písních, tak v oficiálních knihách (Obůrková, 2011, s. 110).

Tabulka 10 Časový harmonogram: Den 3

Místo a aktivita	Začátek	Konec	Cena - dospělí	Cena - dítě	Poznámka
Praha - Zbraslav - závod do vrchu	9:00	11:00	0 Kč	0 Kč	x
Posázavský Pacifik	11:30	13:30	400 Kč	300 Kč	x
Benešov - oběd	13:45	14:45	130 Kč	80 Kč	x
Procházka - Benešov, zámek Konopiště	15:00	18:00	200 Kč	140 Kč	Vstup do zámku je pro děti do 6 let zdarma
Cena celkem za den	x	x	730 Kč	520 Kč	x
Cena celkem za zájezd	x	x	2 900 Kč	1 800 Kč	x

V průběhu cesty vlak projíždí hlubokým údolím řeky Sázavy. Po cestě lze spatřit mnoho skalních útvarů, tunelů a také mostů. Jedním z nich je železniční viadukt u Žampachu. Tento most je nejvyšší kamenný most u nás a zároveň také jedním z nejvyšších se střední Evropě. Dosahuje do výšky 41,5 m, což je jen o jeden metr méně než výše zmiňovaný Nuselský most v Praze. Most je tvořený sedmi oblouky a měří 110 m na délku (Šírová Motyčková, 2012, s. 29).

Krajské město Benešov bude poslední zastávkou této trasy. Skupina se zde odebere společně na oběd do Hostince U Zlaté Hvězdy, která je přímo v centru města na Masarykově náměstí. Po obědě si skupina prohlédne město a vydá se k zámku **Konopiště**, který je vzdálený asi 2,5 km od centra města. V případě dobrého počasí půjde skupina pěšky zámeckým parkem, jinak lze využít autobusu. Původně gotický hrad z konce 13. století byl v průběhu let sídlem mnoha významným historických osobností. Posledním majitelem byl arcivévoda František Ferdinand d'Este. Zhruba od poloviny 19. století začali obývat bývalý příkop medvědi. Tato tradice se zachovala až dodnes, takže medvěda Jiřího mohou při prohlídce návštěvníci spatřit ve východní části zámku.

6 Výsledky a diskuze

V této kapitole budou uvedeny dosažené výsledky a poznatky týkající se cestovního ruchu a technických památek. Shrnuty budou také obě turistické trasy.

Cestovní ruch jako celek je součástí života lidí už od starověku. Je to velice obsáhlý obor, který se neustále rozvíjí. Má mnoho druhů a forem, které nejsou napříč publikacemi jednoznačně definované, avšak jeho podstatu si většina lidí dokáže vysvětlit i bez přesných definic.

Navržené turistické trasy se zaměřují na české i zahraniční návštěvníky, kteří cestují po středních Čechách. Předpokládá se, že trasy budou vyhledávány spíše lidmi, kteří mají technické zaměření nebo by se rádi dozvěděli více o památkách tohoto druhu. Trasy nejsou nijak fyzicky náročné a jsou tedy vhodné i pro seniory či rodiny s dětmi. Do obou tras byla začleněna Praha, a to z hlediska její vysoké atraktivity a také výborné dopravní dostupnosti.

Oba návrhy tras byly vytvořeny s přesným časovým harmonogramem a také výší vstupného. Cena za obědy, dopravu a ubytování byla odhadnuta a počítá s účastí zhruba dvaceti cestovatelů. Jednotlivé zastávky od sebe nejsou příliš vzdálené, což způsobuje dobrou návaznost a krátké přesuny. Nízké finanční zatížení by díky množstevním slevám mohlo přilákat skupinu lidí do dalších míst ve středních Čechách. Obě trasy by mohly tímto pomoci regionálnímu rozvoji a také turismu na území středních Čech.

7 Závěr

Primárním cílem bakalářské práce byla charakteristika cestovního ruchu jako celku a vymezení jeho definic. Dalším cílem této práce bylo shrnutí etap vývoje cestovního ruchu v České republice i celosvětově. Dále byly vymezeny subjekty cestovního ruchu, a také druhy i formy tohoto obsáhlého odvětví. V práci nechybí ani pohled z ekonomického hlediska, který ukazuje, že cestovní ruch zaměstnává stále větší množství obyvatel a velkou mírou se podílí na hrubém domácím produktu většiny vyspělých zemí. Cestovní ruch má v České republice velký potenciál, a to hlavně díky velkému množství kulturních a historických památek.

V další části se práce zaměřuje na technické památky a možnosti jejich využití. Památky jsou rozděleny do několika kategorií, které jsou podrobněji charakterizovány. Jednotlivé pamětihodnosti jsou poté uvedeny v praktické části.

V praktické části této práce jsou navrženy dvě turistické trasy, které obsahují technické památky v regionu Středočeského kraje a hlavního města Prahy. Obě trasy se skládají z míst oblíbených, která dokáží přilákat zahraniční i domácí návštěvníky a také míst méně známých, která by naopak zasloužily větší pozornost. Trasy jsou navrženy vždy pro určitý okruh lidí, kteří by se rádi dozvěděli něco nového o jednom z daných technických odvětví. Je uveden příklad tří až čtyř denních tras, po místech, která by měla zaujmout širší klientelu. Další města v okolí Prahy by mohla přilákat větší skupinu turistů, jelikož jsou jednoduše dosažitelná.

8 Seznam použitých zdrojů

8.1 Tištěné dokumenty

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

GLET, Jiří. *Svatí na Karlově mostě*. 1. V Praze: Věra Nosková, 2012. ISBN 978-80-87373-20-0.

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

INDROVÁ, Drahomíra. *Turistika a cestovní ruch*. 1. Praha: Olympia, 1969.

INDROVÁ, Jarmila. *Cestovní ruch I*. 1. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0799-4.

JAROLÍMKOVÁ, Stanislava. *Co v průvodcích nebývá 3, aneb, Třetí pokračování historie Prahy k snadnému zapamatování*. 1. Praha: Motto, 2008. ISBN 978-80-7246-383-1.

LEDNICKÝ, Václav. *Využití technických památek v českém cestovním ruchu*. 1. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2004. ISBN 80-248-0611-8.

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

NOUZA, Jan. *Rozhledny Čech, Moravy a Slezska*. 1. Liberec: Nakladatelství 555, 1999. ISBN 80-902-5904-9.

OBŮRKOVÁ, Eva. *Kam v Praze: [průvodce]*. 4., aktualiz. vyd. Brno: Computer Press, 2011. *Kam v České republice (Computer Press)*. ISBN 978-80-251-3204-3.

PALATKOVÁ, Monika. *Marketingový management destinací: strategický a taktický marketing destinace turismu, systém marketingového řízení destinace a jeho financování, řízení kvality v destinaci a informační systém destinace*. 1. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3749-2.

POCHE, Emanuel. *Prahou krok za krokem: uměleckohistorický průvodce městem*. 2. přeprac. a rozšíř. vyd. Praha: Panorama, 1985. Pragensia (Panorama). ISBN 80-718-5373-9.

RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-4039-3.

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

UNWTO Tourism Highlights, 2017 Edition, Madrid: UNWTO, 2017, ISBN 978-92-844-1901-2

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

8.2 Elektronické dokumenty

Asociace krajů. Asociace krajů [online]. Praha: Asociace krajů ČR, 2013 [cit. 2019-03-10]. Dostupné z: <http://www.asociacekrajů.cz/kraje-cr/hlavni-mesto-praha/charakteristika-kraje/>

Geopark Barrandien [online], 2013. Beroun: Geocaching [cit. 2019-03-13]. Dostupné z: https://www.geocaching.com/geocache/GC4FWBF_agt-34-geopark-barrandien?guid=167da2ab-2c3b-411f-b7ff-7259c060465e

Historie. Sklárna Rückl [online]. Nižbor: Rückl, 2018 [cit. 2019-03-10]. Dostupné z: <https://www.ruckl.com/cs/cms/8/historie>

Historie zámku Nižbor [online], 2018. Nižbor: Ústav archeologické památkové péče středních Čech [cit. 2019-03-13]. Dostupné z: <https://www.zameknizbor.cz/inpage/historie-zamku/>

HRADLOVÁ, Dana. Jenštejnský dům. Muzeum Beroun [online]. Beroun: Muzeum Beroun, 2013 [cit. 2019-03-10]. Dostupné z: <http://muzeum-beroun.cz/historie/>

Charakteristika kraje [online]. Praha: ČSÚ, 2019 [cit. 2019-02-23]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_kraje

Charakteristiky okresů [online]. Praha: ČSÚ, 2019 [cit. 2019-03-12]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristiky_okresu

CHRÁM SV. BARBORY [online]. Kutná Hora: MÚ Kutná Hora, 2016 [cit. 2019-03-10]. Dostupné z: <https://destinace.kutnahora.cz/d/chram-sv-barbory>

*KREJČÍ, Jaroslav a Jan MATOUŠEK. Škoda poctvrte za sebou vyrobila více než milion aut. *Hospodářské noviny* [online]. 2018, 13.3.2018 [cit. 2019-03-07]. Dostupné z: <https://byznys.ihned.cz/c1-66077500-skoda-poctvrte-za-sebou-vyrobila-vice-nez-milion-aut-loni-rekordnich-1-2-milionu-trzby-zvysila-o-petinu>*

O muzeu [online]. Mladá Boleslav: ŠKODA AUTO, 2019 [cit. 2019-03-04]. Dostupné z: <http://museum.skoda-auto.cz/zakladni-informace/o-muzeu>

Přehrada Orlík. <https://www.ceskatelevize.cz/> [online]. Praha: Česká televize, 2008 [cit. 2019-02-25]. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10169746290-zatopene-osudy/408235100191003-prehrada-orlik/>

Top 100 City Destinations Revealed: Prague among Most Visited In the World. Expats [online]. Praha: Expats, 2017 [cit. 2019-03-10]. Dostupné z: <https://news.expats.cz/czech-tourism/top-100-city-destinations-revealed-prague-among-visited-europe-world/>

Zbraslav-Jiloviště aneb trocha historie [online]. Praha: Veteran Car Club Praha, 2018 [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <http://zbraslav-jiloviste.cz/zbraslav-jiloviste-aneb-trocha-historie/>

8.3 Obrázky

EU požaduje po Česku, aby přejmenovalo Karlův most na Most Václava Havla [online]. Praha: AZ247, 2018 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://az247.cz/eu-pozaduje-cesku-aby-prejmenovalo-karluv-most-most-vaclava-havla/>

Geografická mapa kraje. In: Český statistický úřad [online]. Praha: Český statistický úřad, 2019 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xs/geograficka_mapa_kraje

Města a městyse ve Středočeském kraji k 31. 12. In: Český statistický úřad [online]. Praha: Český statistický úřad, 2018 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xs/mesta_a_mestyse_ve_stredoceskem_kraji_k_31_12

Muzeum Českého krasu v Berouně. In: Ententyky [online]. Praha: Ententyky, 2013 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <http://www.ententyky.cz/muzeum/muzeum-ceskeho-krasu-v-beroune>

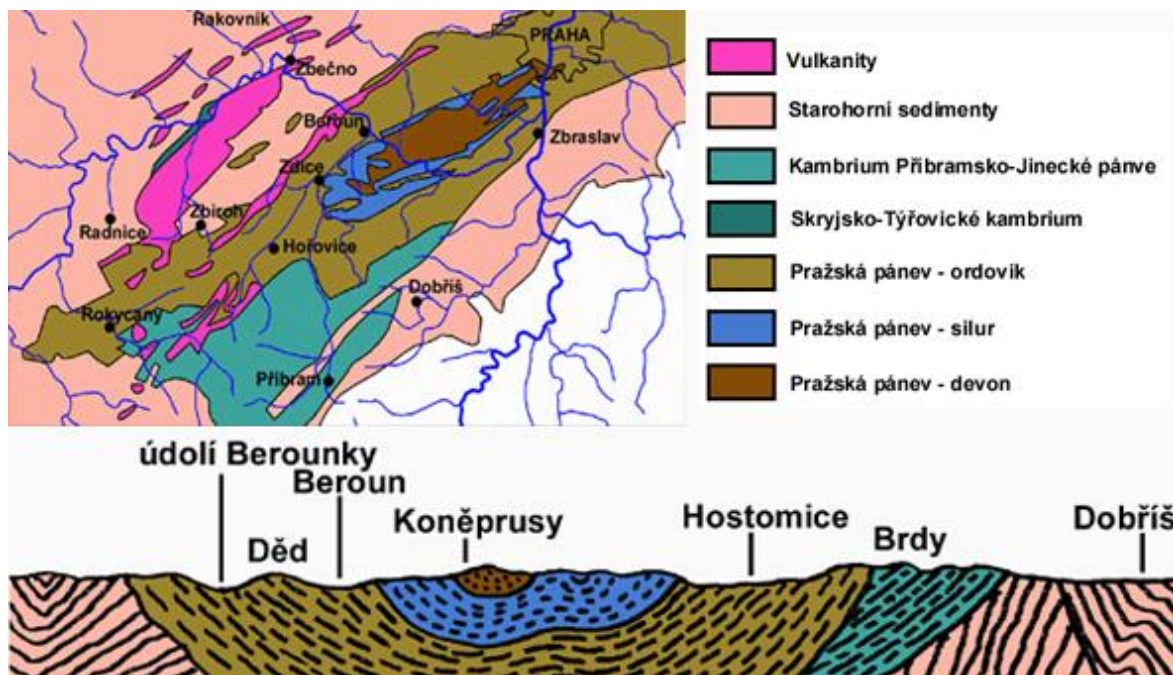
Svět oslaví Den vody, podolské vodárenské muzeum pořádá bezplatné prohlídky. In: Metro [online]. Praha: MAFRA, 2015 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://www.metro.cz/svet-oslavi-den-vody-podolske-vodarenske-muzeum-porada-bezplatne-prohlidky-1vq-/praha.aspx?c=A150311_112631_co-se-deje_jsk

Ubytování Kutná Hora. In: Penzion Pepovka [online]. Bělá pod Pradědem: Kutná Hora, 2018 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.pepovka.cz/ubytovani-kutna-hora/>

9 Přílohy

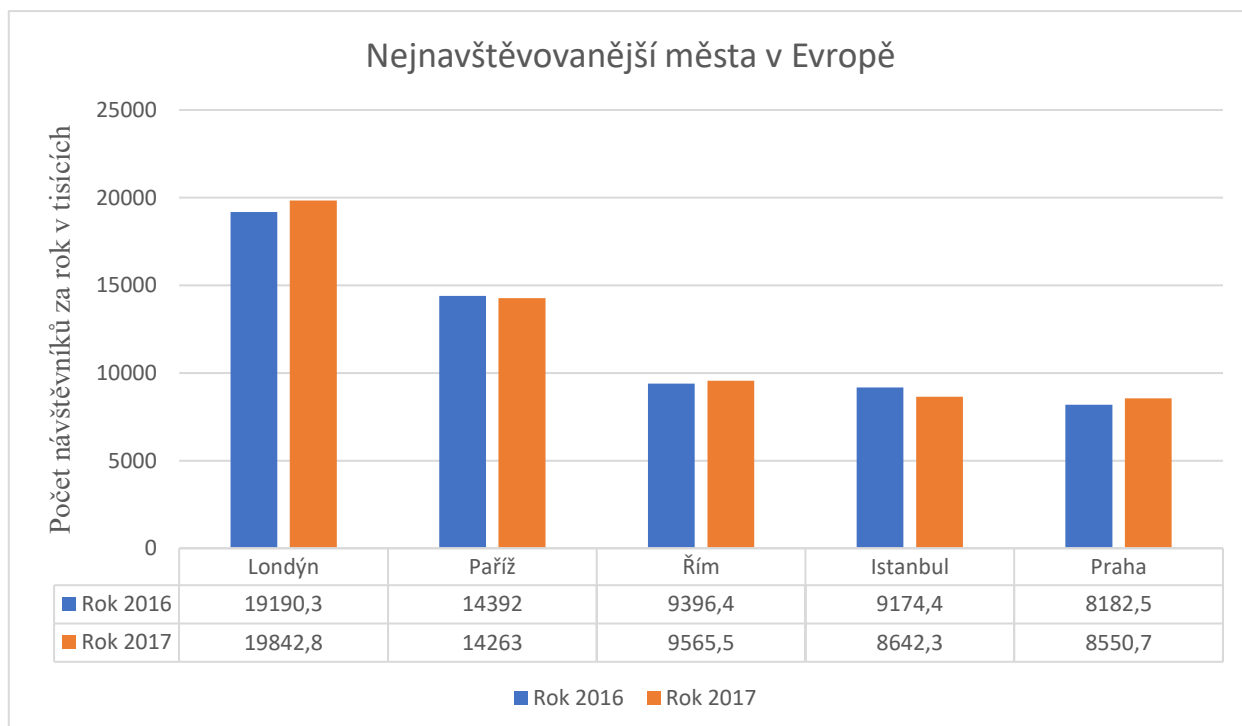
Příloha I Barrandien	59
Příloha II Nejnavštěvovanější města v Evropě	59
Příloha III Podolská vodárna	60
Příloha IV Karlův most	60

Příloha I Barrandien



Zdroj: https://www.geocaching.com/geocache/GC4FWBF_agt-34-geopark-barrandien?guid=167da2ab-2c3b-411f-b7ff-7259c060465e

Příloha II Nejnavštěvovanější města v Evropě



Zdroj: <https://news.expats.cz/czech-tourism/top-100-city-destinations-revealed-prague-among-visited-europe-world/>, vlastní zpracování

Příloha III Podolská vodárna



Zdroj: https://www.metro.cz/svet-oslavi-den-vody-podolske-vodarenske-muzeum-porada-bezplatne-prohlidky-1vq-/praha.aspx?c=A150311_112631_co-se-deje_jsk

Příloha IV Karlův most



Zdroj: <https://az247.cz/eu-pozaduje-cesku-aby-prejmenovalo-karluv-most-most-vaclava-havla/>