

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Bakalářská práce

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

Matěj Velič

© 2023 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Matěj Velič

Hospodářská a kulturní studia

Název práce

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

Název anglicky

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

Cíle práce

Cílem bakalářské práce je definice technických památek a jejich možnosti využití v cestovním ruchu. Práce bude zaměřena na cestovní ruch České republiky, jeho definici, rozvoj, a to zejména v technických památkách dopravy, konkrétně železniční. Součástí praktické části bude vytvoření vlastního návrhu turistické trasy se zapojením technických památek dopravy.

Metodika

V bakalářské práci bude využito několik výzkumných metod. Teoretická část se bude opírat o relevantní knižní literaturu. Praktická část bude obsahovat vlastní návrh turistické trasy s využitím osobních zkušeností a metody pozorování.

V různé míře budou využity metody analýzy, syntézy a komparace.

Doporučený rozsah práce

30-40 stran

Klíčová slova

Česká republika, cestovní ruch, železnice, technické památky, turismus, turistická trasa

Doporučené zdroje informací

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

HESKOVÁ, M. Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy. Fortuna Libra, 2010. ISBN 978-80-7373-107-6

HLUŠIČKOVÁ, H. *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. II. díl, H-O*. Praha: Libri, 2002. ISBN 80-7277-044-6.

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

KREJČÍŘÍK, M. Železniční stavební technické památky. Skanska, 2003. ISBN 80-260-1256-9

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

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

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

ZELENKA, J. Marketing cestovního ruchu. UJAK Praha, 2010. ISBN 978-80-86723-95-2

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

Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Zbyněk Kuna, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomiky

Elektronicky schváleno dne 15. 6. 2022

prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 27. 10. 2022

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 15. 03. 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Technické památky spjaté s železniční dopravou a možnosti jejich využití v cestovním ruchu České republiky" 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. 2023

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu Ing. Zbyňku Kunovi, Ph.D. za odborné vedení mé bakalářské práce, cenné rady, trpělivost a rychlou komunikaci.

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

Abstrakt

Bakalářská práce se zaměřuje na Technické památky spjaté s železniční dopravou a možnosti jejich využití v cestovním ruchu České republiky. Teoretické část se věnuje cestovnímu ruchu a jeho charakteristice. Ta obsahuje podstatu cestovního ruchu, druhy, formy a historii. Další část se zaměřuje na druhy dopravy v cestovním ruchu, zejména železniční. Součástí teoretické části je představení pojmu technická památka a následné rozdělení technických památek v Čechách, přičemž jsou zde zahrnuty i jejich příklady. Důraz je kladen na technické památky železniční dopravy. Praktická část je na začátku zaměřena na charakteristiku vybraného kraje, v tomto případě na Středočeský kraj a Prahu. Poslední částí je vlastní návrh turistické trasy, který zahrnuje vybrané technické, železniční a kulturní památky Středočeského kraje a Prahy.

Klíčová slova: Česká republika, cestovní ruch, železnice, technické památky, Středočeský kraj, Praha, turistická trasa

Technical Monuments Associated with Railway Transport and Possibilities of Their Use in the Tourism of the Czech Republic

Abstract

The bachelor thesis focuses on Technical Monuments Associated with Railway Transport and the Possibilities of their Use in Tourism in the Czech Republic. The theoretical part deals with tourism and its characteristics, including the essence of tourism, its types, forms, and history. Another part focuses on the types of transportation in tourism, especially railway transport. The theoretical part also introduces the concept of a technical monument and subsequently divides technical monuments in Bohemia, including examples of railway technical monuments. The emphasis is placed on technical monuments of railway transport. The practical part begins with a characterization of the selected region, in this case, the Central Bohemian Region and Prague. The last part is the proposal of a tourist route that includes selected technical, railway, and cultural monuments of the Central Bohemian Region and Prague.

Keywords: Czech Republic, tourism, railways, technical monuments, Central Bohemia Region, Prague, tourist route

Obsah

1 Úvod	11
2 Cíl práce a metodika	12
3 Teoretická východiska	13
3.1 Podstata cestovního ruchu a jeho definice	13
3.1.1 Základní pojmy v cestovním ruchu	14
3.1.1.1 Subjekt cestovního ruchu	14
3.1.1.2 Objekt cestovního ruchu	15
3.2 Typologie cestovního ruchu	15
3.2.1 Druhy cestovního ruchu	16
3.2.2 Formy cestovního ruchu	17
3.3 Historie cestovního ruchu	19
3.3.1 Historie vývoje cestovního ruchu	19
3.3.2 Vývoj novodobého cestovního ruchu v Evropě.....	20
3.3.2.1 Historie vývoje cestovního ruchu v České republice.....	22
3.4 Druhy dopravy	27
3.4.1 Železniční doprava	27
3.4.1.1 Historický vývoj v Českých zemích	27
3.4.2 Ostatní druhy dopravy	31
3.5 Technické památky	33
3.5.1 Doprava	33
3.5.1.1 Železnice.....	33
3.5.1.2 Městská hromadná doprava	39
3.5.2 Hornictví.....	40
3.5.3 Sklářství	41
3.5.4 Vojenské památky	42
3.5.4.1 Československé opevnění z let 1935-1938.....	42
4 Vlastní práce	44
4.1 Středočeský kraj	44
4.1.1 Charakteristika Středočeského kraje	44
4.1.2 Geografie	44
4.1.3 Okresy	44
4.1.4 Vodstvo.....	49
4.1.5 Demografie	50
4.2 Charakteristika hlavního města Prahy	51

4.2.1	Historie.....	51
4.2.2	Geografie.....	52
4.2.3	Demografie.....	52
4.2.4	Ekonomika.....	53
4.2.5	Cestovní ruch.....	53
5	Návrh turistické trasy.....	54
5.1	První den.....	55
5.2	Druhý den.....	57
5.3	Třetí den.....	59
5.4	Čtvrtý den.....	61
5.5	Pátý den.....	63
5.6	Šestý den.....	65
5.7	Sedmý den.....	67
5.8	Kalkulace.....	69
6	Závěr.....	73
7	Seznam použitých zdrojů.....	75
7.1	Knižní publikace:.....	75
7.2	Internetové zdroje:.....	75
8	Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk.....	82
8.1	Seznam tabulek.....	82
8.2	Seznam grafů.....	82
8.3	Seznam použitých zkratk.....	82

1 Úvod

Bakalářská práce se zaměřením na technické památky spojené s železniční dopravou se nejdříve zabývá cestovním ruchem jako takovým. Na začátku ho definuje jako společenský fenomén, jež se zařadil do běžného života a je označován za jednoho z nositelů ekonomik. Jistou podobu cestovního ruchu bychom mohli hledat v ojedinělých případech už ve starověkém Řecku a Římě, kde tamní obyvatelé cestovali například do lázní. Od těchto dob až do 16. století bychom spíše měli použít termín „cestování“, protože se o cestovní ruch nejednalo, ale především lidé cestovali za obchodem a objevováním nových míst. Za zakladatele moderní podoby (dnešní) cestovního ruchu je považován Thomas Cook, který jako první zorganizoval zájezd za určitým účelem.

Jak už bylo zmíněno, cestovní ruch je nositelem ekonomiky a státy jsou na něm závislí. Přináší poměrně velké množství peněz a zvyšuje tak saldo platební bilance, což znamená zisk pro daný stát. Největší příjmy cestovního ruchu přicházejí ze zahraničí.

Další kapitola je zaměřena na železniční dopravu, která má velmi bohatou historii a řadila se v tehdejší době, spolu s lodní dopravou, k nejvyužívanějším dopravním prostředkům. Dnes už patří velká část železniční dopravy a její sítě k technickým památkám. Do technických památek můžeme zařadit prakticky cokoli, co lidé postavili za účelem dopravy, těžby, výroby apod. Jedná se zejména o zařízení již nepoužívaná, ale nemusí tomu tak vždy být. V železniční dopravě to mohou být například mosty, viadukty, tunely, staniční budovy, lokomotivy a další. Bakalářská práce se zabývá i jinými druhy technických památek mezi něž patří sklářství, hornictví, vojenství.

Praktická část je zaměřena na vybraný region. Pro tuto práci byl zvolen Středočeský kraj spolu s hlavním městem Prahou. Tyto regiony jsou pro práci stěžejní, jelikož je do nich zasazen návrh turistické trasy. Tento návrh má podobu sedmidenního zájezdu, jež se zaměřuje převážně na atraktivitu železniční dopravy a její památky, které jsou doplněny o památky kulturní. Součástí návrhu je také orientační kalkulace všech nákladů a slouží pro sestavení ceny zájezdu.

2 Cíl práce a metodika

Cílem bakalářské práce je definice technických památek a jejich možnosti využití v cestovním ruchu. Práce bude zaměřena na cestovní ruch České republiky, jeho definici, historický rozvoj s užším zaměřením na tehdejší České země a Československo. Jelikož je práce zaměřena na technické památky železniční dopravy, tak bude součástí i její historie. Opět na území Českých zemí až po současnost. Práce bude dále obsahovat charakteristiku a příklady technických památek a jejich odvětví. Bude se věnovat konkrétně železniční dopravě.

Praktická část bude obsahovat charakteristiku Středočeského kraje, spolu s hlavním městem Prahou. Součástí praktické části bude vytvoření vlastního návrhu sedmidenní turistické trasy se zapojením technických památek, technických památek železniční dopravy, jež budou doplněny o kulturní památky. Návrh bude doplněn celkovou kalkulací ceny zájezdu.

V bakalářské práci bude využito několik výzkumných metod. Teoretická část se bude opírat o relevantní knižní literaturu se zaměřením na cestovní ruch a technické památky. V různé míře budou využity metody analýzy, syntézy a komparace. Pro tuto práci byl vybrán Středočeský kraj, spolu s hlavním městem Prahou., jelikož se zde nachází spousta technických památek, především také železničních, které jsou pro tuto práci stěžejní. Praktická část bude obsahovat vlastní návrh turistické trasy s využitím osobních zkušeností.

3 Teoretická východiska

3.1 Podstata cestovního ruchu a jeho definice

Cestovní ruch je významným fenoménem dnešní doby. Jeho společensko-ekonomický význam má ve světě velký vliv a není divu, že je považován za jednoho z největších nositelů příjmových odvětví světové ekonomiky. Začátky rozvoje cestovního ruchu se datují do dvou období. Podobu společenské činnosti nabývá na přelomu 19. a 20. století, ovšem jen v tehdejších vyspělých krajinách. Někteří jeho počátky datují už do průmyslové revoluce, která s sebou přinesla nové technické, ekonomické a sociální podmínky. Cestovním ruchem se nerozumí pouze samotná destinace nebo cíl, ale i jeho účastníci. Musí disponovat volným časem, dostatkem volných financí a také chutí cestovat a poznávat.¹

Definice cestovního ruchu si prošla dlouhým vývojem a spoustou úprav. Nejdříve bylo nutné rozlišit cestovní ruch od širšího pojmu cestování. Tímto rozdílem se zabývali odborníci již začátkem 20. století, mezi něž patří například E. Guyer-Freuler (1905), E. Piccard (1911), J. Guth (1917) nebo W. Morgenroth (1927). V roce 1910 Hermann von Schullarda jako první nahlížel na cestovní ruch z ekonomického hlediska. V souvislosti na to začali autoři zdůrazňovat další aspekty: ekonomický, sociologický, geografický atd. O skutečně první definici cestovního ruchu se pokusil švýcarský profesor C. Kaspar teprve v roce 1975. 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 stala v 80. letech 20. století oficiální definicí Mezinárodního sdružení vědeckých pracovníků cestovního ruchu (AIEST). Během 20. století vzniklo tolik definic, že nebylo možné cestovní ruch statisticky a mezinárodně sledovat. Tudiž se v roce 1991 v Ottawě uskutečnila Mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu, kterou pořádala Světová organizace cestovního ruchu (UNWTO) a vzešla z ní konečná definice znějící takto: „cestovní ruch je činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí, a to na dobu kratší než je stanovena, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě“²

¹ HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha: Fortuna. 2011. 978-80-7373-107-6 s. 7

² Tamtéž, s. 8

3.1.1 Základní pojmy v cestovním ruchu

3.1.1.1 Subjekt cestovního ruchu

Subjektem se rozumí člověk, který na základě svých potřeb vyživá a spotřebovává statky spojené s cestovním ruchem a pobytem mimo místo svého trvalého bydliště.³ Z ekonomického hlediska je subjekt v cestovním ruchu nositelem poptávky a může jím být stálý obyvatel nebo návštěvník (turista, výletník).⁴

Stálý obyvatel (rezident) – v domácím cestovním ruchu se jedná o osobu, která na daném místě žije alespoň 6 po sobě jdoucích měsíců před příjezdem do jiného místa, na dobu kratší než 6 měsíců. V mezinárodním cestovním ruchu se jedná o osobu, která v dané zemi žije alespoň 1 rok před příjezdem do jiné země na dobu kratší než 1 rok.⁵

Návštěvník (visitor) – osoba cestující do jiné země mimo své trvalé bydliště nebo osoba, která cestuje ve své zemi mimo trvalé bydliště na dobu kratší než 6 měsíců (domácí cestovní ruch) nebo 1 rok (zahraniční cestovní ruch) za účelem jiným než vykonávání výdělečné činnosti.

Tranzitní návštěvník – návštěvník, který se v dané lokalitě nebo zemi zastaví, ale poté pokračuje dál do cílové destinace.⁶

Turista (tourist) – osoba splňující v zahraničním cestovním ruchu kritéria návštěvníka. Za turistu je považována každá osoba, která minimálně jednou přenocuje.⁷

Výletník (same-day visitor) – návštěvník, který cestuje na dobu kratší než 24 hodin a bez přenocování.⁸

³ HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha: Fortuna. 2011. 978-80-7373-107-6 s. 11

⁴ BERÁNEK, Jaromír. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: MAG Consulting, 2013. ISBN 978-80-86724-46-1 s. 19

⁵ Tamtéž, s. 17

⁶ Tamtéž, s. 17

⁷ HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha: Fortuna. 2011. 978-80-7373-107-6 s. 12

⁸ BERÁNEK, Jaromír. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: MAG Consulting, 2013. ISBN 978-80-86724-46-1 s. 17

3.1.1.2 Objekt cestovního ruchu

Objektem je vše, co donutí účastníka opustit své trvalé bydliště. Objekt je tvořen nejen cílovým místem neboli destinací cestovního ruchu⁹, ale i podniky poskytujícími služby cestovního ruchu. Z ekonomického hlediska je objekt nabídkou cestovního ruchu. Tuto nabídku rozlišujeme na primární a sekundární.¹⁰

Primární nabídka představuje přírodní a kulturně-historický potenciál, kterým cílové místo musí disponovat. Jelikož je tento potenciál v cestovním ruchu rozmístěn nerovnoměrně, nabývá regionálního, celostátního, dokonce i mezinárodního významu. Naplňuje tak motivy účasti na cestovním ruchu (oddych, poznání, zdraví, poznávání přírodního prostředí atd.).¹¹

Sekundární nabídka je s primární nabídkou úzce spjata. Představuje infrastrukturní vybavenost, tedy souhrn podniků, zařízení a institucí cestovního ruchu, které návštěvníkovi poskytují možnost ubytování, stravování nebo čerpání služeb sportovního, rekreačního, kulturního a podobného charakteru. Infrastrukturní vybavenost je závislá na primární nabídce. Dalo by se říci, že primární nabídka je v mnoha případech původní a sekundární ji zpřístupňuje (v blízkosti nalezišť léčivých zdrojů se nachází lázeňská střediska; v horských oblastech vznikají lyžařská střediska, turistické chaty; u vodních útvarů vznikají různá letoviska, pláže, ubytovací zařízení apod.).¹²

3.2 Typologie cestovního ruchu

Specifikace cestovního ruchu a jeho rozdělení by bylo v praxi nemožné, jelikož se stále rozvíjí a mění. Ovšem podle odborné literatury existuje jedno dělení, a to na druhy a formy cestovního ruchu. Autoři se však jednotně neshodují a někteří z nich označují druhy a formy opačně.

⁹ Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, *Destinační management a vytváření produktů v cestovním ruchu* [online]. s. 5. [cit. 2022-12-10]. Dostupné z: http://www.mmr.cz/getmedia/656473c9-3527-4007-aafd-b09f029ea418/getfile2_3.pdf

¹⁰ BERÁNEK, Jaromír. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: MAG Consulting, 2013. ISBN 978-80-86724-46-1 s. 19

¹¹ HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha: Fortuna, 2011. 978-80-7373-107-6 s. 13

¹² BERÁNEK, Jaromír. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: MAG Consulting, 2013. ISBN 978-80-86724-46-1 s. 19

Podle Heskové jsou **druhy** cestovního ruchu posuzovány dle motivace účastníků (účel pobytu). Na druhou stranu **formy** cestovního ruchu určují jeho podstatu z hlediska potřeb a cílů účastníků.

3.2.1 Druhy cestovního ruchu

Hesková dělí dle své publikace „Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy“ druhy například na:¹³

Rekreační – tento druh se projevuje jak aktivním, tak pasivním odpočinkem. Slouží především k odpočinku, čerpání, obnově sil a oproštění od pracovního života. Praktikuje se zejména v přírodním prostředí v kombinaci s nenáročnými sportovními aktivitami (procházky, táboření, chalupaření). Má formu rodinného či individuálního rázu a uskutečňuje se mimo trvalé bydliště.

Sportovní – oproti rekreačnímu je zde předpokladem určitá fyzická zdatnost účastníka. Činnosti s tím spojené mají především tedy aktivní průběh a je jich nespočet. Patří mezi ně např.: cyklistika, turistika (pěší, horská, vodní), kempování, míčové hry, lyžování, plavání atd. Určité aktivity jsou samozřejmě závislé na ročním období a sezónnosti. Ještě je důležité zmínit sportovní události, kterým se účastníci věnují pasivně, tzn. jsou diváky těchto událostí.

Kulturní – tento druh umožňuje účastníkům poznávat jiné kultury, historii, zvyky, tradice a další dědictví dané lokality. Dostaneme se k němu pomocí návštěvy muzeí, galerií, historických a kulturních památek, kulturních akcí (divadelní představení, koncerty, filmové festivaly apod.) nebo samotným pobytem na daném místě.

Lázeňský – základem rozvoje tohoto druhu jsou přírodní léčivé zdroje (prameny, bahna, plyny). V blízkosti těchto míst pak vznikají lázně, jejichž specifikace se odráží právě od nejbohatšího lokálního zdroje. Součástí lázeňských procedur jsou i doplňkové služby (diety, rehabilitace atd.). Veškeré léčebné činnosti se provozují pod odborným zdravotnickým dohledem a často na doporučení lékaře.

Kongresový – „Jde o druh cestovního ruchu, který zahrnuje soubor činností spojených s cestováním a pobytem v kongresovém místě, zaměřený na výměnu vědeckých

¹³ HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha: Fortuna. 2011. 978-80-7373-107-6 s. 19-25

a odborných poznatků a zkušeností.¹⁴ Využívá se při konání kongresů, sympózií, seminářů a jiných setkání. Zahrnuje služby a doprovodné programy pro účastníky před, během i po setkání. Koncentruje se ve velkých, turisticky atraktivních městech, ale převážně mimo sezónu. Účastníci tohoto druhu cestovního ruchu jsou finančně zajištěni, nemají tedy problém s vysokými výdaji, které ke kongresovému cestovnímu ruchu patří, a proto se řadí mezi nejvýdělečnější druh.

3.2.2 Formy cestovního ruchu

Indrová člení¹⁵ dle své publikace „Cestovní ruch (základy)“ formy cestovního ruchu podle:

1) místa realizace

- a) domácí cestovní ruch – občané daného státu cestují pouze na svém území a nepřekračují hranice
- b) zahraniční cestovní ruch – občané daného státu překračují hranice a tento typ se dělí na dva druhy
 - výjezdový (pasivní) – občané vyjíždějí ze své země do zahraničí
 - příjezdový (aktivní) – občané cizí země přijíždějí do jiné
- c) mezinárodní cestovní ruch – zahrnuje pohyb účastníků mezi více státy a regiony. Dělí se na 2 typy:
 - cestovní ruch světový – představuje veškerý souhrn aktivního a pasivního cestovního ruchu, při kterém jsou překračovány hranice států
 - cestovní ruch světa – souhrn domácího i zahraničního cestovního ruchu všech států světa

¹⁴ HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha: Fortuna. 2011. 978-80-7373-107-6 s. 24

¹⁵ INDROVÁ, Jarmila a kol., 2009. *Cestovní ruch: (základy)*. Vyd. 2., přeprac. V Praze: Oeconomica. ISBN 978-80-245-1569-4 s. 22-27

2) vztahu k platební bilanci¹⁶ (je důležitý pro národní ekonomiku dané země a zjišťuje ukazatele pouze zahraničního rázu)

- a) zahraniční cestovní ruch aktivní – návštěvníci přijíždějí do určité země za účelem pobytu, který je spojen s využíváním potřeb a služeb, za které si platí. Tím se pro danou zemi zvyšuje platební bilance a je kladná pro tamní ekonomiku.
- b) zahraniční cestovní ruch pasivní – občané určitého státu vyjíždějí do zahraničí, kde za dané služby také platí. Tím pádem odvázejí své peněžní prostředky a napomáhají tak růstu tamní platební bilance.

3) délky pobytu

- krátkodobý – zpravidla do 3 přespání
- dlouhodobý – více než 3 přenocování, ale méně než 6 měsíců nebo 1 rok (zahraniční cestovní ruch)

4) způsobu zabezpečení cesty a pobytu

- organizovaný – účastníkům je zájezd zprostředkován pomocí cestovních kanceláří nebo jiných subjektů, které tuto možnost poskytují (vždy se jedná alespoň o 2 služby, např.: cesta a pobyt)
- neorganizovaný – účastník si veškeré služby zajišťuje individuálně

5) počtu účastníků

- individuální – sám nebo s rodinou
- skupinový – hromadné cesty pro kolektiv účastníků

6) způsobu financování

- komerční (samoplátecký) – účastník si hradí veškeré náklady sám

¹⁶ Platební bilance je statistický výkaz, který pro dané území systematickým způsobem zachycuje ekonomické transakce mezi rezidenty a nerezidenty za určité časové období. Základní struktura platební bilance zahrnuje běžný, kapitálový a finanční účet, jehož součástí jsou i rezervní aktiva. Česká národní banka, Platební bilance. [online]. [cit. 2022-12-10]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/docs/ARADY/MET_LIST/bpm6_bop_cs.pdf

- sociální – část nákladů je hrazena určitou organizací nebo například zaměstnavatelem v případě lázeňského pobytu

7) věku účastníků

- cestovní ruch dětí – do této kategorie patří děti do 15 let a jedná se o organizované akce bez rodičů (školy v přírodě, tábory, výlety s kroužky atd.)
- cestovní ruch mládeže – patří sem dospívající a dospělí ve věku 15-24 let. Ti cestují také bez rodičů, ale ještě nemají děti.
- cestovní ruch rodin s dětmi
- cestovní ruch seniorů – obyvatelé tzv. třetího věku (důchodci)
- cestovní ruch lidí mezi 40-50 lety – tato kategorie v cestovním ruchu nabývá popularity a je čím dál tím rozšířenější. Účastníci mají často odrostlé děti, jsou finančně zajištěni a mají dobrý fyzický stav.

8) převažujícího prostředí

- městský – účastníci volí návštěvu měst, která jsou historicky, kulturně, zábavně atraktivní
- venkovský – jak už napovídá název, tento cestovní ruch se praktikuje na venkově. Specifickým druhem je pak agroturistika. Účastníci se ubytovávají na farmách, statcích a často se podílí i na pracích, jež jsou s venkovským hospodářstvím spojeny (práce na poli, sklizeň).
- lázeňský – pobyty v lázních
- cestovní ruch ve střediscích cestovního ruchu – horská, přímořská atd.

3.3 Historie cestovního ruchu

3.3.1 Historie vývoje cestovního ruchu

Starověk a středověk

Forma cestovního ruchu nebo spíše cestování vznikala už v dobách starověku a středověku. Je zde uveden právě termín cestování, je na místě použít termín cestování, jelikož je spojeno s bádáním a poznáváním doposud neznámého světa (Féničané – civilizace, která prosperovala právě díky obchodu a cestování za ním). Cestovní ruch jako rekreační

činnost byla v tehdejších dobách spíše ojedinělá, ale existuje několik příkladů jeho využití. Za nejznámější příklad tohoto odvětví by se dalo považovat starověké Řecko a Řím (různé podoby lázní, rekreační centra).

Velký převrat v cestování započal ve 13.-16. století, kdy ve světě propukly touhy objevování neznámého světa a, tak se začaly pořádat ojedinělé výpravy neboli zámořské plavby za účelem obchodu a objevování. Mezi nejznámější plavby patří cesty Marca Pola po Číně (13. století), objevení Ameriky Kryštofem Kolumbem (1492) a výpravy Portugalců (objevení Mysu dobré naděje, objevení Indie 1498).¹⁷

Moderní dějiny

Za zakladatele moderního cestovního ruchu a jeho podoby, která se poprvé nejvíce přiblížila té dnešní (organizovaný cestovní ruch) je považován Thomas Cook. Jeho prvním organizovaným zájezdem byla cesta vlakem mezi městy Leicester a Loughborough 5. července 1841, které se účastnilo 570 členů abstinenčního hnutí. Tento výlet představuje zrod první cestovní kanceláře na světě, kterou založil ve stejném roce právě sám Thomas Cook. Do zahraničí začal Cook vypravovat vlaky od roku 1855 v příležitosti Světové výstavy v Paříži.¹⁸

Moderní cestovní ruch je výsledkem rozvoje jak ekonomického, tak ze strany společnosti a jejího zájmu o něj a o poznávání něčeho nového, co tady ovšem už dříve bylo (architektura, příroda apod.). Napomohl mu i rozvoj dopravních prostředků, zejména železniční doprava byla využívána a cenově dostupná.¹⁹

3.3.2 Vývoj novodobého cestovního ruchu v Evropě

Začátky jsou datovány někdy v období na přelomu 20. století. Začal ovlivňovat celou společnost. Prvotně měl podobu luxusního charakteru, ale později byl využíván jako způsob uvolnění, rekreace. Vzniká materiálně-technická základna (cestovní kanceláře, ubytovací a stravovací zařízení atd.), která cestovní ruch zpřístupňuje.²⁰

¹⁷ HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha: Fortuna. 2011. 978-80-7373-107-6 s.37-38

¹⁸ Tamtéž, s. 39, 40

¹⁹ Tamtéž, s. 41

²⁰ Tamtéž, s. 42

Podle Heskové z publikace „Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy“ lze rozvoj cestovního ruchu popsat ve třech etapách:

1) První etapa – období do 1. světové války

Rozvoj výroby ve vyspělých zemích přináší více volného času a tím pádem možnosti cestovat. Způsoby se lišily podle sociálních tříd. Ta vyšší si dopřávala luxusní pobyty v lázních, či v zahraničí a nižší zase trávila volný čas například pěší turistikou po přírodě. Období je také charakteristické rozvojem materiálně-technické základny, a to zejména v lázeňském prostředí a přímořských oblastech (apelace na rekreaci, odpočinek a zdraví). Začínají se také objevovat nové profese, jež měly za úkol poskytovat služby cestovního ruchu (stravovací, ubytovací, dopravní atd.).²¹

2) Druhá etapa – období mezi dvěma světovými válkami

Po válce se důsledkem zdevastovaných ekonomik zahraniční i domácí cestovní ruch upozadil. Ve 30. letech 20. století se pomocí rozvoje dopravy a dopravních prostředků podařilo cestovní ruch znovu prosazovat ve společnosti a také jej bylo možné praktikovat i zimním obdobím. Cestovní ruch začal být důležitou součástí platební bilance zahraničních ekonomik. Země měli potřebu zakládat nové mezinárodní organizace, jež se měly rozvojem cestovního ruchu zabírat. Postupem času se cestovní ruch stal studijním oborem na školách a také předmětem výzkumů, při kterých byly zjišťovány a posuzovány jeho ekonomické a geografické aspekty za účelem praxe a teorie.²²

3) Třetí etapa – období po 2. světové válce

Poslední etapa navazuje na etapu předchozí. K vývoji pozitivně přispěl rozvoj silniční a letecké dopravy (možnost navštěvování vzdálenějších destinací), který ovšem přináší i negativní jevy, jako je nežádoucí dopad na životní prostředí. Začala se významně budovat materiálně-technická základna (dopravní infrastruktura, ubytovací a stravovací zařízení apod.). V návaznosti cestovního ruchu na zimní sezónu započaly výstavby horských středisek. Státy začaly cestovní ruch velice mohutně propagovat a také financovat, jelikož měly z jeho produkce velké příjmy. Tento rozvoj si vyžádal nutnost vyšší a větší specializace

²¹ HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha: Fortuna, 2011. 978-80-7373-107-6 s. 42, 43

²² Tamtéž, s. 43, 44

v odvětví cestovního ruchu. Proto byl tedy kladen důraz na jeho odbornost a praxi, která měla za cíl zkvalitňování veškerých služeb s ním spojených.²³

3.3.2.1 Historie vývoje cestovního ruchu v České republice

Prvopočátky cestovního ruchu na našem území můžeme datovat od roku 1888, kdy byl založen Klub českých turistů²⁴. Hlavním důvodem založení spolku byla propagace cestovního ruchu mezi slovanskými sousedy a upevňování styků mezi nimi. Mezi další důvody pak lze zařadit činnosti jako jsou pořádání výletů, vzbuzování zájmu o cestování (přednášky), vydávání propagačních materiálů (časopisy, turističtí průvodci, mapy) nebo také budování nových ubytovacích zařízení (chaty) a značení turistických cest.²⁵

Období 1918-1948

Po roce 1918 přišel ze strany obyvatelstva velký zájem o cestování a poznávání. Díky tehdejšímu Klubu československých turistů a jeho programu bylo cestování přístupnější. Program zahrnoval např.: stavba turistických cest a jejich značení, krasová bádání, zpřístupňování jeskyň, podpora zvyšování úrovně pohostinství, zdokonalování dopravní infrastruktury, ochrana životního prostředí a památek. V neposlední řadě také provozování propagační činnosti (mapy, průvodci, časopisy) apod.

V roce 1919 vznikl první Státní úřad statistický a data o cestovním ruchu byla postupně sbírána v průběhu dalších let. Roku 1921 byl vydán Ministerstvem průmyslu, obchodu a živností Státní adresář hotelů v Republice Československé a uváděl veškeré ubytovací zařízení všech tehdejších obcí (1918 obcí). Data z roku 1927, která byla vydána ve 3. svazku Statistické příručky Republiky Československé uváděla úplně první data o „cizineckém

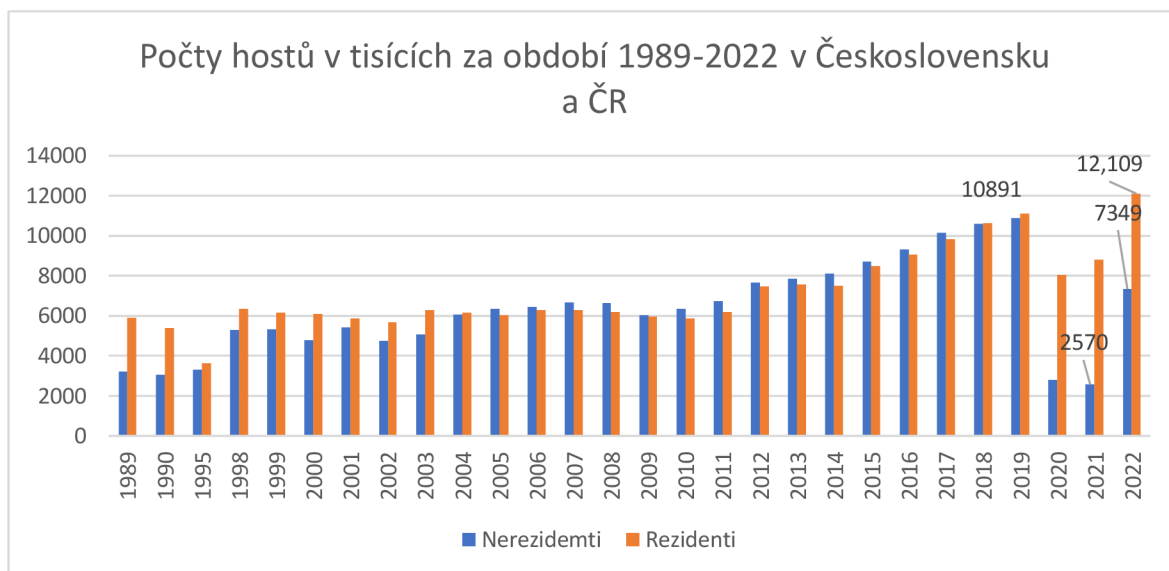
²³ HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha: Fortuna. 2011. 978-80-7373-107-6 s. 44, 45

²⁴ Klub českých turistů je spolek milovníků turistiky, kteří turistický program, jež je podporovaný jako celoživotní aktivita. Vytváří podmínky pro bezpečný a volný pohyb v přírodě. Do toho patří například značení tras, jejich údržba, ochrana přírody a vytváření podmínek pro aktivní turistiku všech občanů (dospělí, děti, senioři, zdravotně postižení apod.). Pořádají i turistické akce pro veřejnost na podporu turistiky. Klub českých turistů, *Struktura KČT* [online] [cit. 2023-02-14]. Dostupné z: <https://kct.cz/struktura-kct>

²⁵ ŠAUER, Martin, Jiří VYSTOUPIL. a kol. *Cestovní ruch. Učební text*. [online]. s. 28. [cit. 2023-02-14]. Brno: Masarykova univerzita, 2015. Dostupné z: https://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/studijni_texty/cestovni_ruch_ePDF.pdf

ruchu“ v Československu, a to za léta 1925, 1926, 1927. Podle dat z roku 1937 tak navštívilo Československo zhruba 3,8 milionů turistů.²⁶

Graf 1 Počet hostů v tisících za období 1989-2022 v Československu a ČR



Zdroj: vlastní zpracování, dle ČSÚ (2023) a CzechTourism TOURDATA (2023)

Graf 1 obsahuje data, která se týkají vývoje počtu hostů v České republice za posledních 33 let. Hodnoty do roku 2012 jsou uvedeny především pro zajímavost, jelikož v roce 2012 došlo k tzv. „Zkvalitnění informací o vybraných sektorech cestovního ruchu“, a tak údaje před rokem 2012 nejsou platné.²⁷

Z grafu vyplývá, že počet rezidentů i nerezidentů v České republice od roku 2012 do roku 2019 roste. Rok 2019 byl pro cestovní ruch velkým zásahem, vzhledem k pandemii COVID-19. Celosvětová pandemie zasáhla nejen cestovní ruch zemí, ale také jejich ekonomiku. Počet nerezidentů v České republice v roce 2020 klesl na pouhých 2784 tisíc., nejnižší počet nerezidentů byl ovšem zaznamenán v roce 2021, a to pouhých 2570 tisíc. Počet rezidentů přesahoval v těchto dvou kritických letech počet nerezidentů zhruba o šest milionů,

²⁶ ŠAUER, Martin, Jiří VYSTOUPIL. a kol. *Cestovní ruch. Učební text.* [online]. s. 29. [2023-02-17]. Brno: Masarykova univerzita, 2015. Dostupné z: https://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/studijni_texty/cestovni_ruch_ePDF.pdf

²⁷ ČSÚ, Český statistický úřad, *Česká republika od roku 1989 v číslech – aktualizováno 9.12.2022.* [online]. [2023-02-17]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ceska-republika-od-roku-1989-v-cislech-aktualizovano-9122022>

vzhledem k uzavření hranic. Rok 2022 byl pro cestovní ruch České republiky zlomovým, nárůst nerezidentů byl oproti minulému roku téměř pět milionů. Češi v tomto roce cestovali po České republice za posledních deset let nejvíce.²⁸

Období 1948-1989

Nástupem komunismu byl cestovní ruch výrazně omezen. Uzavřely se hranice se západním světem a naopak „socialistické“ země byly tím hlavním místem pro vycestování. Nový „socialistický“ cestovní ruch měl v tomto období několik fází.

V 50. letech upadl jak domácí, tak zahraniční cestovní ruch. Především z politických důvodů. Začaly se znárodnovat majetky soukromých podnikatelů (hotelů, restaurací, zábavních zařízení), v roce 1955 bylo znárodněno lázeňství, jež představovalo jedno z primárních lákadel u nás. Dále byl zrušen Klub československých turistů. Tyto skutečnosti měly negativní dopad na cestovní nejen československých obyvatel, ale i zahraničních.

Koncem 50. let se u nás objevila tzv. masová rekreace pracujících a byla označována jako „vázaný“ (dnešní sociální cestovní ruch) cestovní ruch.

Masová rekreace se rozrůstala zejména v druhé polovině 60. let a začátkem 70. let 20. století. Cestovní ruch cílil na vodní a horskou rekreaci. U nádrží a rybníků se začaly stavět podnikové rekreační zařízení a chatky („volný“ cestovní ruch), hotely v té době poměrně chyběly. V horách tomu bylo podobně a začaly se budovat nová horská střediska, opět hlavně podnikového rázu.

Toto období nepřinášelo příznivé podmínky ani atraktivním městům a lázním. Ta totiž důsledkem výstavby nových hotelových zařízení ve velkých a krajských městech přicházela o ubytovací kapacitu a tím nemohla přilákat větší klientelu. Tyto tendence pokračovaly až do 80. let 20. století.²⁹

Období po roce 1990

Po pádu totalitního režimu se cestovní ruch začal pomalu rozvíjet dobrým směrem. Zásadní změna nastala, když se uzákonila tzv. „malá“ privatizace a postupně byla navracena znárodněná zařízení drobných a středních podnikatelů. Jednalo se o menší ubytovací

²⁸CzechTourism, *AKTUALIZOVÁNO: Domáci a zahraniční hosté HUZ dle krajů 2022 Q.* [online]. [2023-02-17]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/domaci-a-zahranicni-hoste-huz-dle-kraju-2022/>

²⁹ŠAUER, Martin, Jiří VYSTOUPIL, a kol. *Cestovní ruch. Učební text.* [online] s. 29, 30. [cit. 2023-02-14]. Brno: Masarykova univerzita, 2015. Dostupné z: https://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/studijni_texty/cestovni_ruch_ePDF.pdf

zařízení, restaurace atd. Proces trvající přes 15 let ovšem dokázal vrátit pouze zhruba polovinu ze všech zařízení. Ostatní zařízení byla převedena na soukromá, a to během „velké“ privatizace.

„Velká“ privatizace proběhla mezi lety 1993-2000 a týkala se větších zařízení (hotely, lázně, cestovní kanceláře apod.) Z velké části tyto zařízení získaly soukromé podnikatelské subjekty (cca 85 %) a část připadla i městům.

Dalším významným krokem bylo otevření hranic a možnosti cestovat na Západ. Bývalé socialistické státy se tak na čas objevily na opačné straně zájmu v cestovním ruchu.

Velké změny proběhly i v řízení a organizaci cestovního ruchu. Vznikly nové státní a krajské politiky v oblasti cestovního ruchu a také programy pro rozvoj cestovního ruchu. Opět se obnovily a založily nové turistické organizace a spolky. Cestovní ruch se také začal vyučovat na středních a vysokých školách, a to zejména v oblasti managementu a marketingu.

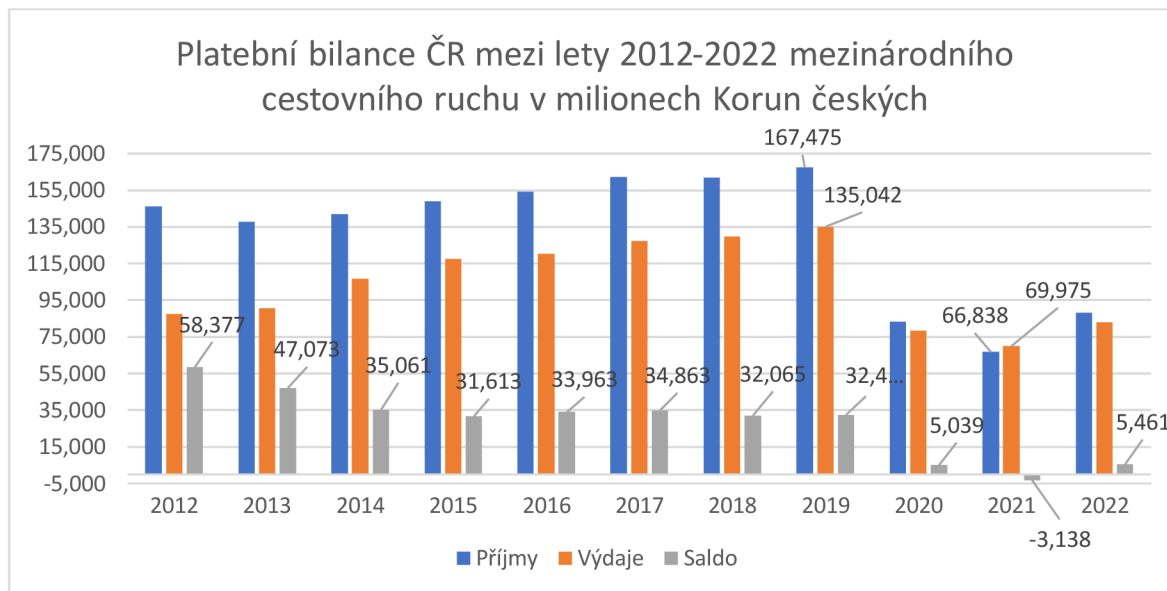
Po sametové revoluci byl zaznamenán obrovský nárůst cestovních kanceláří. Před rokem 1989 jich v Československu bylo pouze 11 a o 6 let později, v roce 1955 se počet vyšplhal až na necelých 1200.³⁰ Ovšem podle Ministerstva pro místní rozvoj svou činnost k 2. únoru 2023 provádí pouze 570 cestovních kanceláří.³¹

Díky těmto krokům se povedlo Českou republiku opět vrátit do poměrů, jež v evropském cestovním ruchu fungují.

³⁰ ŠAUER, Martin, Jiří VYSTOUPIL. a kol. *Cestovní ruch. Učební text*. [online] s. 30, 31. [cit. 2023-02-14]. Brno: Masarykova univerzita, 2015. Dostupné z: https://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/studijni_texty/cestovni_ruch_ePDF.pdf

³¹ Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, *Seznam cestovních kanceláří k 09. 02. 2023* [online] [cit. 2023-02-14]. Dostupné z: ([https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/cestovni-ruch/seznam-cestovnich-kancelari/seznam-cestovnich-kancelari-\(1\)](https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/cestovni-ruch/seznam-cestovnich-kancelari/seznam-cestovnich-kancelari-(1)))

Graf 2 Platební bilance ČR mezi lety 2012-2022 mezinárodního cestovního ruchu v milionech Korun českých



Zdroj: vlastní zpracování, dle CzechTourism TOURDATA (2023)

Graf znázorňuje platební bilanci v závislosti na mezinárodní cestovním ruchu v období posledních 10 let. Veškeré roční údaje představují hodnoty během všech čtyřech čtvrtletí, kromě údajů z roku 2022, kdy jsou uvedeny pouze hodnoty 1.-3. čtvrtletí. Důležitými ukazateli jsou zde zejména šedivé sloupce, jež představují saldo platební bilance. Saldo je rozdíl mezi příjmy a výdaji, jehož výsledek může být buď kladný, nebo záporný. Pro ekonomiku je důležité, aby saldo vykazovalo kladné hodnoty, což se v tomto případě z prosté většiny děje. Jediným rokem, kdy saldo dosáhlo záporné hodnoty přes 3 miliardy korun byl rok 2021.

Na druhou stranu nejvyšší saldo bylo v roce 2012 (58,3 miliard), ale postupně klesalo v závislosti na zvyšující se výdaje cestovního ruchu. Přesto, že v roce 2019 byly příjmy cestovního ruchu nejvyšší (167,4 miliard), tak to platilo i pro výdaje, které představovaly 135 miliard korun, tudíž saldo nedosáhlo takových kladných hodnot jako v roce 2012.

Nejkritičtějším obdobím byly roky 2020-2021, kdy nejen Česká republika, ale celý svět čelil koronavirové pandemii, jež postihla mnoho odvětví a také cestovní ruch. V těchto letech představovaly příjmy vůbec nejnižší hodnoty (66,8 miliard) za posledních 10 let a jak bylo zmíněno, v roce 2021 byly příjmy (66,8 miliard) převýšeny výdaji (69,9 miliard) a vzniklo tak záporné saldo. Rokem 2022 se ekonomická situace začala zlepšovat a cestovní

ruch znovu pomalu nabýval na atraktivitě, a dokonce jeho příjmy tvořily vyšší hodnoty za pouhé tři čtvrtletí, než příjmy z předminulého roku 2020.³²

3.4 Druhy dopravy

Tato kapitola se bude věnovat nejzákladnějším druhům dopravy, jež se využívají v cestovním ruchu. Na základě tématu bakalářské práce bude stručně popsán pouze jeden druh a tím je železniční doprava.

3.4.1 Železniční doprava

Způsob dopravy, kdy lidé cestují vlakem. Je využíván jak při každodenním přemísťování z místa na místo nebo slouží také jako turistický transport. Dopravci nabízejí různé služby různých kvalit. Takovým základním rozdělením mohou být 1. a 2. třída. První třída nabízí především více místa a větší pohodlí. Další službou je občerstvení. V rychlících je možné zakoupit občerstvení u stevardů, kteří jezdí po vlaku s vozíkem. Vlaky vyšších tříd nabízí samostatné restaurační vozy. Co se týče dálkových cest (přes noc), tak dopravci nabízí i lehátkové a lůžkové vozy, ve kterých se po celou dobu jízdy cestující ubytují.³³

3.4.1.1 Historický vývoj v Českých zemích

Železnice na naše území přišla už v roce 1825, když započala první stavba koněspřežné³⁴ trati v úseku Linec – České Budějovice. Vznikla za účelem transportu soli z Horních Rakous do Čech, namísto plavebního kanálu, který byl kvůli terénu zamítnut. Touto stavbou byl pověřen František Antonín Gerstner syn Františka Josefa Gerstnera (jako první u nás přišel s myšlenkou koněspřežné železnice) a stavbu dokončil v roce 1827, kdy byla uvedena do zkušebního režimu. V roce 1832 byla zprovozněna a využívána pro nákladní a občasnou osobní přepravu (duben-říjen). Druhou koněspřežnou tratí se stala

³² CzechTourism, *NOVÉ: Platební bilance 2012-2022 Q*. [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/platebnibilance/>

³³ ŠAUER, Martin, Jiří VYSTOUPIL, a kol. *Cestovní ruch. Učební text*. [online] s. 158. [cit. 2023-03-10]. Brno: Masarykova univerzita, 2015. Dostupné z: (https://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/studijni_texty/cestovni_ruch_ePDF.pdf)

³⁴ Konešpřežná železnice (konešpřežka) – jedná se o povoz nebo vagon, který je na kolejích tažený koňmi

Lánská koněspřežná dráha vedoucí Praha – Kladno – Lány – Píň (62 km). Sloužila pouze jako nákladní. Obě dráhy měly rozchod mezi kolejemi pouze 1106 mm a fungovaly do 70. let 19. století, kdy byly nahrazeny parostrojními dráhami.³⁵

Milník parostrojních drah je spojován se společností „Severní dráha císaře Ferdinanda“ (KFNB). Výstavba začala v roce 1837 z Vídně na sever s cílem napojení pruské trati (Polsko). Na českém území vedla přes Břeclav (6. června 1839) s odbočkou na Brno (7. července 1839) poté s odbočkou na Přerov – Olomouc (1841). V srpnu 1842 stavba pokračovala Přerov – Lipník nad Bečvou a do Bohumína se přistavěla v květnu 1847. Napojení na pruskou železnici proběhlo v září 1848 ve vesnici Chałupki v dnešním Polsku.

Po dokončení trati začala mít společnost Severní dráha císaře Ferdinanda jisté finanční potíže, tak se na místo nich na dalších stavbách začal podílet stát a zřídil pro to Generální ředitelství státních drah ve Vídni. První důležitou tratí na našem území byla spojka Praha – Olomouc (1842-1845) na které se podílel významný český inženýr Jan Perner³⁶.

V roce 1854 se stát na základě finanční neschopnosti kvůli neustálému zbrojení po revolučním roce 1848 rozhodl dráhy přenechat soukromým subjektům. Postavené prodal soukromé Společnosti státní dráhy (StEG) a zbytku projektů se vzdal, avšak předtím vydal tzv. koncesní zákon³⁷, po kterém začala výstavba nových tratí. Novým cílem soukromníků bylo budování drah za účelem těžby. Mezi nejznámější soukromé společnosti patřila například Buštěhradská dráha (Kladno – Kralupy postaveno v roce 1855) nebo Ústecko-teplická dráha. Začátkem 70. let 19. století, po konci prusko-rakouské války se železnice začala efektivně rozrůstat. Budovaly se tratě České severní dráhy, roku 1872 vznikl pražský železniční uzel, jež propojoval všechny nádraží v Praze. Během tohoto období vzniklo na

³⁵ JOZEF, Gašparík a Jiří KOLÁŘ. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikonky a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada Publishing, 2017. ISBN 978-80-271-0058-3 s. 11, 12

³⁶ Jan Perner byl stavbyvedoucí první české parostrojní dráhy. Vystudoval pražské technické učiliště, kde získal titul inženýra. Prvním velkým projektem, ke kterému byl vybrán Františkem Antonínem Gerstnerem byla stavba dvou železných drah v Petrohradské gubernii v Rusku v roce 1836. Zde ovšem byla jeho i jeho kolegů činnost ze strany Gerstnera ukončena. V roce 1837 nastoupil do služeb Severní dráhy. Poté v roce 1842 vstoupil pod generální ředitelství státních drah, kde jako vrchní inženýr vyprojektoval dráhu Praha – Olomouc. Otevření dráhy bylo stanoveno na 1. září 1845 pro veřejnou dopravu a 1. října pro nákladní. Když se 9. září po této dráze vracel z Moravy a při kontrole dokončovacích prací sestoupil na stupínek, nešťastnou náhodou narazil hlavou do sloupu a utrpěl tak zranění, na jehož následky o den později zemřel. Perner.cz, *O Janu Pernerovi*. [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z:

http://www.perner.cz/StudijniMaterialy/Jan_Perner.htm

³⁷ Koncesní zákon byl vydán v roce 1854 a umožňoval výstavbu hlavních tratí soukromíky. Držitel koncese nemusel například platit nějaký čas daně a měl úrok od státu. Tzn. pokud soukromá železnice nevykazovala stanovený výnos, stát jim ho doplatil, čímž umožňoval bezproblémové podnikání soukromých drah.

Railian.com, *Koncesní zákon*. [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z:

<http://www.railian.com/historie/koncese.html>

území Čech zhruba 3500 km tratí. Valná většina byla vybudována právě soukromými společnostmi.

O rok později, tedy roku 1873 se soukromé společnosti ocitly ve finanční tísní, kterou zapříčinil krach na Vídeňské burze v květnu téhož roku. O pár let později, tedy roku 1877 vznikl zákon, který umožnil státu tyto společnosti skoupit. Později byly využity i koncesní podmínky, na základě, kterých si stát převzal i zbylé společnosti. Roku 1884 vznikly Císařsko-královské státní dráhy (kkStB), které postupně zestátnily veškeré soukromé dráhy. Velkým úspěchem pak byla stavba první elektrifikované trati Tábor – Bechyně, která proběhla roku 1903.³⁸

Po válce, roku 1918 se Rakousko-Uhersko rozpadlo a jejich dráhy (kkStB) přešly pod Československé státní dráhy (ČSD). Buštěhradské a Ústecko-teplické dráhy byly zestátněny v roce 1923. Postupné zestátnění ostatních drah bylo zahájeno v roce 1925, ale k úplnosti došlo až roku 1948 po nástupu komunismu.³⁹

Období po 1. světové válce bylo obdobím nedostatku lokomotiv a tehdejší vozidlový park byl zastaralý. Bylo tedy nutné vyrábět nové lokomotivy a obnovovat zastaralé vozy. Ze začátku se zaměřili na parní lokomotivy (1921-1926) a v roce 1927 vešly do výroby první motorizované vozy, které byly inspirované autobusy, tudíž mohly jezdit pouze jedním směrem a poprvé byly využity na trati Hodonín – Zaječí. Postupem času se vozy zdokonalovaly a začaly se využívat na regionálních i hlavních tratích, jednalo se o motorové spěšné vlaky (zastavovaly jen ve větších stanicích) tzv. „Modré šípy“.⁴⁰ V roce 1936 se na trati objevily dva nové rychlíkové vozy objednané u společnosti Tatra. Jednalo se o vozy řady M 290.0 s názvem „Slovenská strela“. Tyto vozy jezdily na trase Praha – Bratislava, do té doby u nás nevídanou rychlostí, a to až 130 km/h, přičemž celkovou vzdálenost dokázaly ujet za 4 hodiny a 18 minut. Tento čas pokořilo až Pendolino po sedmdesáti letech.⁴¹

Mnichovská dohoda, podepsána 29. září 1938 znamenala pro ČSD krušné časy. Součástí dohody bylo totiž i předání části vozového parku. Němci si tak nashromáždili 877 lokomotiv, 2 571 vozů každého druhu (motorové, rychlíkové) a 23 500 vagonů. To vedlo k tomu, že se zrušily velké počty pravidelných vlakových spojení. Železniční síť na tom byla

³⁸ JOZEF, Gašparík a Jiří KOLÁŘ. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikonky a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada Publishing, 2017. ISBN 978-80-271-0058-3 s. 12, 13

³⁹ České dráhy, *Běh času* [online] [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/default.htm>

⁴⁰ České dráhy, *Běh času* [online] [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/default.htm>

⁴¹ České dráhy, *Běh času* [online] [cit. 2023-02-16]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/default.htm#1921-01>

ještě hůře. Vznikem nových hranic byly přerušeny důležité spojnice. Příkladem byla trať Praha – Brno – Břeclav, kterou přerušily pětkrát, kdy Břeclav ležela už na území Říše. Provoz tak byl přerušen a obnovoval se postupně na základě mezinárodních úmluv. Na druhou stranu během období války vzniklo několik nových tratí s nákladní dopravou. Během války to ovšem Němci neměli tak jednoduché, a to především díky odbojářům železničářům. Ti totiž prováděli různé sabotáže na důležitých tratích a dařilo se jim to. Bohužel při tom někdy přicházeli o život.⁴²

Po konci 2. světové války navázaly ČSD na projekt elektrizace tratí. První elektrifikace stejnosměrným proudem (1,5 kV) proběhla již v roce 1928 na pražském železničním uzlu. V roce 1946 začala elektrizace tratí, ale první úseky byly do provozu uvedeny až v roce 1955 na území Slovenského státu a 1957 na území České republiky, přičemž první elektrická traťová lokomotiva vyjela roku 1953 (Škoda 12 E – „Bobina“). Roku 1963 se tratě začaly obměňovat střídavým proudem 25 kV 50 Hz, kvůli absenci dvouproudových lokomotiv, protože jednoproudové se při změnách soustav musely přepřahávat.⁴³ Roku 1953 byla vybudována první zabezpečovací zařízení a autobloky (zajišťovaly dostatečné rozmezí mezi jednotlivými vlaky). Elektrické lokomotivy, spolu s motorovými postupně začaly nahrazovat parní lokomotivy. Konec páry na železnici přišel v roce 1980 a poslední parní mašiny jezdily ještě v roce 1981. Přelomovým rokem pro železnice se stal rok 1991, kdy se železniční doprava zapojila do sítě EuroCity. Jednalo se o mezinárodní vlaky vyšší kvality (1. třída, restaurační vůz apod.) a prvním vlakem této kategorie byl spoj Antonín Dvořák mezi Prahou a Vídní. Roku 1993 vznikly samostatné České dráhy a ve stejném roce započala rekonstrukce hlavních železničních tratí, jež spočívala v modernizaci pro vyšší rychlostní stupeň až 160 km/h. V roce 2003 se na tratích objevil první rychlovlak Českých drah, Pendolino. V roce 2007 vznikla dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo, jež má na starosti nákladní dopravu a patří mezi největší nákladní dopravce v Evropské unii. V roce 2018 oslavila železnice 100 let státních drah.⁴⁴

⁴² České dráhy, *1938: 167 dnů falešných nadějí* [online] [cit. 2023-02-16]. Dostupné z:

<https://www.cd.cz/100-let-spolu/pribehy/-30728/>

⁴³ České dráhy, *Elektrizace tratí v ČSR: stejnosměrně i střídavě* [online] [cit. 2023-02-17]. Dostupné z:

<https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/-30794/>

⁴⁴ České dráhy, *Běh času* [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/default.htm#1964-02>

3.4.2 Ostatní druhy dopravy

Motorizovaná doprava

Tento typ dopravy je považován ve světě za nejrozšířenější, ale také nejnebezpečnější. Protikladem je letecká doprava, která má ze všech druhů doprav nejnižší míru nehod. Důvodem rozšířenosti byl a je rychlý růst motorizace, která na trh vstupuje s obrovským množstvím nových automobilů, motocyklů apod. Motorizovaná doprava také disponuje nezávislostí na veřejné dopravě a na kratší vzdálenosti je rychlejší. Oblíbenými formami v cestovním ruchu jsou mototuristika, (přemisťování automobilem nebo motocyklem) karavanning (jedná se o rodinnou formu cestování v karavanu, který slouží jako pojízdný domek a je s ním možné cestovat po destinacích i mimo zajišťování ubytování) a autokaring (přeprava účastníků autobusovými společnostmi).⁴⁵

Letecká doprava

Představuje nejrychlejší způsob cestování na světě, ovšem pouze v případě delších vzdáleností. Letecké společnosti nabízejí mnoho služeb a jejich rozsah a kvalita závisí na daných třídách, které představují úroveň standardu zákazníka. Samotné lety se dělí na pravidelné linky nebo nepravidelné (charterové⁴⁶). U leteckých společností je možné zakoupit i soukromé nebo vyhlídkové lety.⁴⁷

Lodní doprava

Jedná se o cestovní ruch na lodi (trajekt, výletní loď, jachta). Pobyt na lodi může trvat až několik dní a je spojen se stejnými službami, jako na souši. Dopravce zajišťuje ubytování, stravování, rekreační a zábavní služby. Lodní společnosti nabízejí nespočet plaveb jako

⁴⁵ ŠAUER, Martin, Jiří VYSTOUPIL. a kol. *Cestovní ruch. Učební text.* [online] s. 159. [cit. 2023-02-10]. Brno: Masarykova univerzita, 2015. Dostupné

z:https://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/studijni_texty/cestovni_ruch_ePDF.pdf

⁴⁶ Lety, které jsou objednávány cestovními kancelářemi pro své klienty a mají předem danou destinaci ŠAUER, Martin, Jiří VYSTOUPIL. a kol. *Cestovní ruch. Učební text.* [online] s. 102. [cit. 2023-02-10]. Brno: Masarykova univerzita, 2015. Dostupné

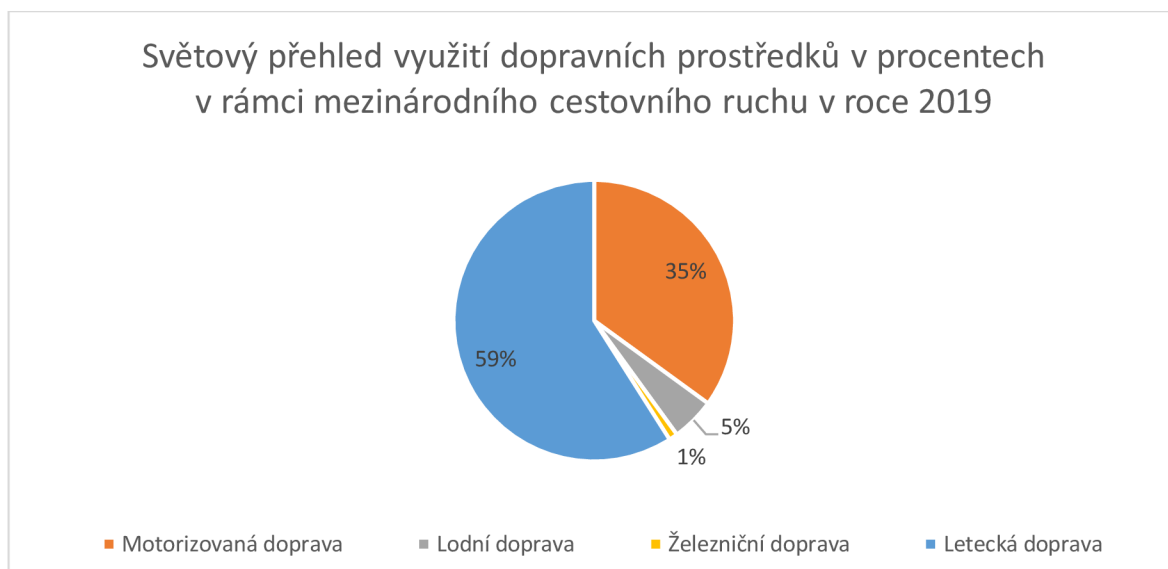
z:https://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/studijni_texty/cestovni_ruch_ePDF.pdf

⁴⁷ ŠAUER, Martin, Jiří VYSTOUPIL. a kol. *Cestovní ruch. Učební text.* [online] s. 158, 159. [cit. 2023-02-10]. Brno: Masarykova univerzita, 2015. Dostupné

z:https://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/studijni_texty/cestovni_ruch_ePDF.pdf

např.: rekreační plavby (trasa se zastávkami v přístavních městech), léčebné (Mrtvé moře), vyhlídkové nebo dokonce plavby v ponorce.⁴⁸

Graf 3 Světový přehled využití dopravních prostředků v procentech v rámci mezinárodního cestovního ruchu v roce 2019



Zdroj: vlastní zpracování, dle UNWTO (2023)⁴⁹

Graf znázorňuje procentuální využití dopravních prostředků cestovního ruchu. Nejrozšířenějším prostředkem je bezkonkurenčně letecká doprava, která představuje 59% využití. Druhým nejvíce používaným prostředkem je motorizovaná doprava, do níž patří automobily, motocykly, autobusy apod. Poslední příčku obsadila doprava železniční, s pouhým 1 % využití, i přesto, že železniční a lodní doprava byly v minulosti naopak nejpoužívanějšími cestovatelskými prostředky.

⁴⁸ ŠAUER, Martin, Jiří VYSTOUPIL, a kol. *Cestovní ruch. Učební text*. [online] s. 158. [cit. 2023-02-10]. Brno: Masarykova univerzita, 2015. Dostupné z:

https://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/studijni_texty/cestovni_ruch_ePDF.pdf

⁴⁹ UNWTO, *International Tourism Highlights 2020 Edition* [online] [cit. 2023-2-22]. Dostupné z: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284422456>

3.5 Technické památky

Za technickou památku můžeme považovat prakticky cokoliv, co bylo postaveno lidmi za účelem těžby, dopravy, výroby atd.⁵⁰ Podle Zelenky a Páskové lze technickou památku definovat jako „stavbu, technické zařízení nebo technické řešení již nevyužívané, zajímavé svým umístěním, provedením, zachovalostí, slohem apod.“⁵¹ Ovšem ne vždy se musí jednat o nepoužívané zařízení. Příkladem mohou být dopravní prostředky (lokomotivy, lanovky, tramvaje), mosty, přehrady a mnoho dalších. Kategorizace technických památek je velmi široká, ale pro rozdělení technických památek v této práci byla použita publikace autorů Kamily Šírové Motyčkové a Jiřího Šíra s názvem „Technické památky České republiky“ a vybráno pouze několik nejznámějších kategorií.

3.5.1 Doprava

Doprava slouží k přemísťování předmětů, osob a dalších věcí z místa na místo. Dříve se všechno a všichni přepravovali pouze pomocí chůze, později pak začali lidé využívat zvířata. Důležitým prvkem přepravy byly stezky, poté zpevněné kamenné cesty, silnice. První silnice byly budovány již ve starověku například v Římě. Název silnice pochází z dob Karla IV., který nechával zesílit nezpevněné cesty (silná cesta = silnice). Výstavba silnic podobným těm dnešním je datována do 19. století, kdy byly zpevněny šterkem. Ve 20. století pak byly dlážděné a betonové z důvodu nárustu automobilové dopravy. V Československu vznikaly první betonové dálnice v letech 1938-1939. Příkladem byla výstavba německé dálnice Streitau – Cheb – Karlovy Vary – Lovosice – Česká Lípa – Liberec – Görlitz, která se ovšem nedokončila.⁵²

3.5.1.1 Železnice

Veškeré informace o železnici se nachází v teoretické části v kapitole „Druhy dopravy“, kde je podrobně popsána její historie. Zde budou vybrány některé stavební

⁵⁰ Národní památkový ústav, *Technické památky* [online] [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://www.npu.cz/technicke-pamatky>

⁵¹ Wayback Machine, *Technická památka*. [online] [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: https://web.archive.org/web/20170426150848/http://www.artslexikon.cz/index.php?title=Památka_technická

⁵² ŠÍROVÁ-MOTYČKOVÁ, Kamila a Jiří ŠÍR. *Technické památky České republiky: mosty, železnice, přehrady, elektrárny, mlýny, opevnění, sklárny, doły a další*. Olomouc: Rubico, 2012. Naše země. ISBN 978-80-7346-141-6 s. 8

technické památky, a to z publikace „Železniční stavební technické památky“ od autora Mojžíra Krejčířika a Jiřího Ryvoly, doplněné o technické památky z publikace Technické památky České republiky“ od Kamily Šírové Motyčkové a Jiřího Šíra.

Koněspřežné dráhy

Představují nejstarší technické železniční památky. Jejich zaniklá torza, přesto ještě rozpoznatelná jsou považovány za nejcennější technické památky u nás. Je možné pozorovat kamenné mostky, zbytky drážních těles nebo se projít po násypu, na kterém byly položeny kolejnice.⁵³

- **Koněspřežka České Budějovice-Linec (1827)** – stavebním inženýrem byl František Antonín Gerstner. Provoz nákladní a veřejné dopravy byl zahájen o rok později (1828). Délka celé trasy, včetně rakouského úseku měřila 128,7 km a osobní vlaky ji byly schopny překonat za 14 hodin. V roce 1873 byla koněspřežka přestavěna na parostrojní provoz a zahájena její přeprava na celé trati České Budějovice – Linec. Muzeum koněspřežky je možné navštívit v Bujanově nebo v Českých Budějovicích. Pozůstatky drážních těles lze spatřit mezi obcemi Rybníkem a Trojany.
- **Lánská koněspřežka (1830)** – právo k výstavbě bylo získáno už v roce 1827 Kašparem Šternberkem a Eugenem Vrbnem, ale až v roce 1830 byl zprovozněn první úsek Praha-Dejvice do stanice Kladno-Vejhybka. Ve stejném roce byla trať prodloužena do Lán. Prodloužení trati do posledního bodu (Píň), se uskutečnilo roku 1833 a její celá délka činila asi 60 km. Trať se stala ovšem ekonomicky nevýdělečnou, a proto po ukončení provozu (1834) začala rychle chátrat. O dva roky později si 12 km dlouhý úsek pronajal podnikatel Schimann a dráhu využíval k přepravě dřeva a uhlí. Dále ji převzal kníže Karel Egon II., který v roce 1846 přistavěl odbočku k buštěhradským uhelným dolům, ale její provoz přerušily události revolučního roku 1848. V roce 1855 byla trať získána Buštěhradskou železniční společností a v roce 1863 byla přestavěna na parostrojní provoz. Tímto získala označení Buštěhradská dráha. Poslední krátký úsek (Stochov – Píň) s využitím koněspřežného tažení byl přerušen roku 1873 a následně rozebrán.

⁵³ RYVOLA, Jiří a Mojžíra KREJČÍŘÍK. *Železniční stavební technické památky*. Praha: Skanska ŽS, 2003. 80-260-1256-9 s. 9, 10

Pozůstatky drážního tělesa a mostky lze najít v piňských lesech a u Pílského potoka.⁵⁴

Technické památky Severní dráhy císaře Ferdinanda

- **Jezernický viadukt** – svojí délkou necelých 400 metrů a 42 půlkruhovými oblouky se tyčí na údolím potoka Jezernice. Nedaleko se nachází Hranické viadukty, které jsou složeny ze dvou viaduktů. V současnosti jsou oba viadukty (Jezernický a Hranický) používány.⁵⁵
- **tunel ve Slavíči** – přesto, že byl používán pár let, zachoval se v původním stavu a nyní je volně přístupný a slouží jako sklad brambor. Vznikl pravděpodobně z důvodu sesuvu půdy během deštivého léta v roce 1845, přičemž místo něj měl být vybudován pouze 12 metrů hluboký zářez. Měl ovšem pouze jednu kolej a při zdvojování tratě bylo zbytečné jeho rozšíření.⁵⁶

Technické památky jižní Moravy

- **Ivančický viadukt (1870)** – jedná se o železný viadukt přes údolí řeky Jihlavy. Most byl kvůli litinovým trubkám, které měly trhliny, přestavěn ze svářkového železa. Po necelých sto letech most opotřebením nevykazoval dobrý technický stav, a proto byl vedle něj postaven v roce 1977 nový. Starý Ivančický viadukt byl skoro celý snesen až na malý kus, jež slouží jako vzpomínka na časy stavitelského umění našich předků.⁵⁷

Technické památky Olomoucko-pražské dráhy

- **viadukt v Kyjích (1844)** – most je nesen devíti klenbami až deset metrů vysokými. Viadukt se dochoval i při rozšíření o druhou kolej, což dokazuje zručnost stavařů, kteří se na něm podíleli.⁵⁸

⁵⁴ ŠÍROVÁ-MOTYČKOVÁ, Kamila a Jiří ŠÍR. *Technické památky České republiky: mosty, železnice, přehrady, elektrárny, mlýny, opevnění, sklárny, doły a další*. Olomouc: Rubico, 2012. Naše země. ISBN 978-80-7346-141-6 s. 36, 37

⁵⁵ RYVOLA, Jiří a Mojmir KREJČÍŘÍK. *Železniční stavební technické památky*. Praha: Skanska ŽS, 2003. 80-260-1256-9 s. 16, 17

⁵⁶ RYVOLA, Jiří a Mojmir KREJČÍŘÍK. *Železniční stavební technické památky*. Praha: Skanska ŽS, 2003. 80-260-1256-9 s. 17-19

⁵⁷ Tamtéž, s. 31-34

⁵⁸ Tamtéž, s. 39-42

Technické památky v Praze

- **Negrelliho viadukt (1849)** – viadukt je dlouhý 1111 metrů a je tvořen 87 oblouky. Je veden převážně městem a pak přes řeku Vltavu. Ve své době byl považován za nejdelší most v Evropě. Pro jeho stavbu bylo vybudováno staveniště na břehu Vltavy se sklady, dílnami, a také domy pro stavaře. Během jeho stavby byly v našich zemích poprvé použity stroje (dvě parní čerpadla).⁵⁹ V roce 2017-2020 byl most rekonstruován a dnes je opět využíván.
- **pražský Semmering** – označení „semmering“ bývá pro tratě, které jsou vystavěny v horách nebo v místech vyšší náročnosti pro jejich stavbu. Na trati se objevují výškové rozdíly až 180 metrů. Úsek je veden přes Prahu a v okolí Prahy, kdy je možné sledovat jak krásy Prahy, tak přírodu kolem. Velký obdiv vzbuzují dva mosty, které jsou vysoké až 25 metrů a nachází se v Prokopském údolí.⁶⁰
- **Fantova budova hlavního nádraží** – budova je součástí hlavního nádraží v Praze a je známá především svojí výzdobou. Najdeme v ní deset soch symbolizujících nejvýznamnější evropská města a olejovou stropní malbu.⁶¹

Technické památky západních Čech

Území západních Čech je z hlediska železničních památek významné především kvůli lokálním tratím. Nachází se na nich staré železniční objekty (kamenné klenuté mosty, opuštěné železniční budovy, polorozpadlé strážní domky, prázdná lokomotivní depa apod.). Velkou technickou památkou a atrakcí pro milovníky železnic je spousta let opuštěná trať z Lokte do Krásného Jezu. Procházka pro trati nabízí krásné výhledy z mostů, tunely, staniční budovy atd.⁶²

⁵⁹ Tamtéž, s. 50, 51

⁶⁰ RYVOLA, Jirí a Mojmir KREJČÍŘÍK. *Železniční stavební technické památky*. Praha: Skanska ŽS, 2003. 80-260-1256-9 s. 51

⁶¹ Tamtéž, s. 48

⁶² Tamtéž, s. 63

Střední Čechy

- **„Posázavský pacifik“** – trať postavená v letech 1896-1900, patřila mezi nejnáročnější tratě v Čechách. Velká část trati je lemována kolem skal, a proto bylo nutné provést mnoho odstřelů skal a vybudování skalních zářezů, mostů a tunelů. Majestátnou stavbou trati je viadukt Žampach. Jedná se nejvyšší kamenný most v Čechách s výškou necelých 42 metrů. Je tvořen 7 klenutými oblouky a je dlouhý 110 metrů. Most byl postaven za neuvěřitelné dva roky.⁶³

Úzkorozchodné tratě

Rozvoj těchto tratí jde ruku v ruce s rozvojem průmyslu ve druhé polovině 19. století. Výhodou byly nízké náklady pro stavbu a možnost výstavby ve členitém terénu. Rozmezí rozchodu tratí mělo délku 500-1000 mm. Nejmenší rozchod tratí se stavěl v dolech. Dalším nejmenším rozchod 600-700 mm byl využíván v lomech, hutích či v zemědělství. Příkladem je nejstarší a nejdéle sloužící řepařská drážka u Kolína.

Dráha vznikaly v druhé polovině 19. století z důvodu velkých řepných polí. Z těchto polí byla řepa svážena do cukrovarů na okrajích měst. Protože pole byla poměrně vzdálená, tak nenákladné „řepařské železnice“ představovaly levnější způsob dopravy. Ve 30. letech 20. století jejich délka dosahovala 130 km. Po 2. sv. válce byly tratě uzavírány a železniční doprava se přeměnila na automobilovou.⁶⁴

- **Kolínská řepařská drážka** – provoz na dráze dlouhé 10,6 km zabezpečovaly nejprve parní lokomotivy a poté motorové. Využívala se od roku 1894 necelých 70 let. V roce 2000 byl založen Klub pro obnovu Kolínské řepařské drážky, jemuž se povedlo roku 2011 renovovat úsek o délce 4,5 kilometrů, který slouží jako turistická atrakce.⁶⁵

⁶³ Tamtéž, s. 78, 79

⁶⁴ ŠÍROVÁ-MOTYČKOVÁ, Kamila a Jiří ŠÍR. *Technické památky České republiky: mosty, železnice, přehrady, elektrárny, mlýny, opevnění, sklárny, doly a další*. Olomouc: Rubico, 2012. Naše země. ISBN 978-80-7346-141-6 s. 40, 41

⁶⁵ Tamtéž, s. 41

Ozubnicové dráhy

Jedná se o tratě, které jsou schopny překonat vysoká stoupání. Stoupání v horských terénech začali lidé vymýšlet už v polovině 19. století. Běžné lokomotivy dokázaly vyjet stoupání až 40 promile (Most – Moldava v Krušných Horách) a to v roce 1884. Ve vysokých horách, zejména v Alpách bylo takové stoupání, že ho běžné lokomotivy nezvládaly. Tak vznikla mezi koleji kolejnice třetí, ozubená. Do této kolejnice zapadalo hnací ozubené kolo lokomotiv a umožnilo tak překonávat stoupání 50 a více promile. První ozubnicová dráha na světě byla postavena roku 1868 v USA na Mount Washington a v Evropě švýcarská na Rigi z roku 1871.⁶⁶

V Evropě byly využity především ozubnicové systémy Abtův a Riggenbachův. První ozubnicová dráha na území Československa byla postavena na území Slovenska (Tisovec – Pohronská Polhora) v letech 1893-1896 se stoupáním až 50 promile. V roce 1896 také zahájila provoz turistická ozubnicová dráha Štrby – Štrbské Pleso v systému Riggenbachové ozubnice. Ozubnicová dráha v Českých zemích s Abtovým systémem byla postavena v letech 1889-1902 z Tanvaldu do Kořenova. Největší sklon představoval 58 promile a jednalo se o smíšenou ozubnicovou dráhu, jež střídala úseky běžné dráhy a ozubnicové. Trať je dlouhá 7,4 km a je tvořena mosty a čtyřmi tunely o celkové délce 1413 metrů, přičemž nejdelší má délku 932 metrů a leží ve stoupání 53 promile. Dráha byla zapsána do seznamu kulturních památek České republiky.⁶⁷

Historický vozový park ČSD⁶⁸

- „**Velký bejček**“ – vznikla v roce 1921. Jednalo se o osvědčené lokálkové lokomotivy používané až do roku 1982.
- „**Mikádo**“ – jednalo se o parní rychlíkovou lokomotivu z roku 1926. Protože byla příliš těžká, musela být po 3 roky distancována mimo hlavní tratě. Nejvíce prospěšná byla na trati Přerov – Praha, kdy převezla dvanáctivozový rychlík za 4 hodiny a 40 minut. Používala se do roku 1974.

⁶⁶ RYVOLA, Jiří a Mojmir KREJČÍŘÍK. *Železniční stavební technické památky*. Praha: Skanska ŽS, 2003. 80-260-1256-9 s. 89, 90

⁶⁷ RYVOLA, Jiří a Mojmir KREJČÍŘÍK. *Železniční stavební technické památky*. Praha: Skanska ŽS, 2003. 80-260-1256-9 s. 90, 91

⁶⁸ České dráhy, *Běh času* [online] [cit. 2023-03-11]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/default.htm>

- **„Modré šipy“** – jednalo se o motorové spěšné vlaky (zastavovaly jen ve větších stanicích) z roku 1934. Měly představovat konkurenci vyvíjející se autobusové dopravy.
- **„Slovenská strela“** – v roce 1936 se na trati objevily dva nové rychlíkové vozy objednané u společnosti Tatra. Jednalo se o vozy řady M 290.0 s názvem „Slovenská strela“. Tyto vozy jezdily na trase Praha – Bratislava nepředvídatelnou rychlostí a to až 130 km/h, přičemž celkovou vzdálenost dokázaly ujet za 4 hodiny a 18 minut. Tento čas pokořilo až Pendolino po sedmdesáti letech. Přesto, že vozy disponovaly nejvyšší rychlostí, musely být z tratí staženy, jelikož nedokázaly pojmout velké množství cestujících. První vůz byl vyřazen z provozu roku 1953. V roce 1960 bohužel shořel, pravděpodobně z důvodu odlétnuté jiskry z parní lokomotivy. Druhý byl z provozu vyřazen v roce 1960 a nachází se v muzeu v Kopřivnici.
- **„Albatros“** – jednalo se o první poválečnou rychlíkovou lokomotivu z let 1946-1947. Vozila hlavně velké a těžké rychlíky na hlavních tratích. Roku 1954 se stala nejrychlejší parní lokomotivou ČSD.
- **„Bobina“** – jednalo se o první elektrickou lokomotivu vyrobenou v roce 1953
- **„Bardotka“** – jednalo se o první motorovou lokomotivu vyrobenou v roce 1964. Dosahovala rychlosti 100 km/h. V provozu ji je možné zahlédnout ojediněle i dnes.
- **„Pantograf“** – jednalo se o elektrickou jednotku vyrobenou též v roce 1964. Disponovala mimořádným zrychlením oproti klasickým vlakovým soupravám. Využívala se hlavně v meziměstské dopravě, vzhledem k její variabilitě (3-6 vozů). Poslední souprava vyjela v květnu 2018.

3.5.1.2 Městská hromadná doprava

Budováním velkých měst bylo nutné vytvořit hromadnou dopravu, která by pomohla ulehčit lidem život. Navíc individuální způsob byl chaotický a pro mnoho lidí i finančně nedostupný. Prvním pokus o zavedení pravidelné dopravy proběhl už v roce 1662 v Paříži, ale neuspěl. Úspěšným se stal až pokus ve Francouzském Nates (1825) a v Paříži (1828), kdy přepravu zajišťovaly omnibusy (povozy tažené koňmi). Stejný systém byl zaveden i na území Čech v roce 1829, ovšem pro malý zájem rok poté přerušen a znovu zaveden až v roce 1862 Jindřichem Ballabenem. Postupem času se městská hromadná doprava pomocí vývoje

páry, motoru a elektřiny zdokonalovala.⁶⁹ Příkladem jsou tramvaje například v Praze, Brně nebo Ostravě. Pražské metro nebo lanové dráhy, též nazývaná zdvihadla.⁷⁰

- pozemní lanová dráha v Praze na vyhlídku Petřín (1891)
- pozemní lanová dráha v Karlových Varech na vyhlídku Diana (1912)
- podzemní lanová dráha k hotelu Imperial v Karlových Varech (1907)
- kabinová visutá dráha na Ještěd (1933)

3.5.2 Hornictví

Jedná se o jedno z nejstarších řemesel a počátky sahají až do doby kamenné, přičemž hlubinné doly v té době sahaly až do dvacetimetrové hloubky. Hornictví se zdokonalovalo už za doby bronzové i železné. V alpských zemích v době bronzové existovaly stometrové doly na těžbu soli a měděné rudy. Během pozdějších dob se těžilo zlato, cín i stříbro. Problémem ovšem bylo ražení štol, šachet, jejich větrání, odvodňování, vyztužování i přeprava sutin. Teprve až ve středověku byly tyto problémy vyřešeny. V roce 1613 byl v Banské Štiavnici poprvé využit střelný prach na odstřelování šachet. Později roku 1867 používali Nobelův dynamit a rok 1875 přinesl do těžby první parní stroje. Nyní se využívají kolesová a korečková rypadla, uhelné kombajny, nakladače apod. Až do 90. let 20. století se hornictví v České republice rozvíjelo, poté nastal úpadek, který byl zapříčiněn pozastavením těžby rudy.⁷¹ Pro zájemce o nahlédnutí do hornického řemesla je možné navštívit různá muzea nebo se zúčastnit prohlídek štol a šachet.

- hornický skanzen Mayrau – těžba zde skončila v roce 1997, ale za technickou památku byl prohlášen již roku 1994. Proto nyní vypadá, jako by ho horníci opustili před chvílí. Zajímavostí je parní těžební stroj, který je určen pro lodě a je během exkurzí zprovoznován. Prohlídka trvá zhruba 2 hodiny.⁷²

⁶⁹ ŠÍROVÁ-MOTYČKOVÁ, Kamila a Jiří ŠÍR. *Technické památky České republiky: mosty, železnice, přehrady, elektrárny, mlýny, opevnění, sklárny, doly a další*. Olomouc: Rubico, 2012. Naše země. ISBN 978-80-7346-141-6 s. 45

⁷⁰ Tamtéž, s. 48-5

⁷¹ ŠÍROVÁ-MOTYČKOVÁ, Kamila a Jiří ŠÍR. *Technické památky České republiky: mosty, železnice, přehrady, elektrárny, mlýny, opevnění, sklárny, doly a další*. Olomouc: Rubico, 2012. Naše země. ISBN 978-80-7346-141-6 s. 52

⁷² Tamtéž, s. 61

- hornické muzeum v Harrachově – muzeum nabízí prohlídkový okruh ve štole, který má přibližně 1 km. Zajímavostí je zde strojovna s elektrickým těžním strojem.⁷³
- české muzeum stříbra v Kutné Hoře – v muzeu si návštěvníci mohou vybrat ze 2 okruhů. Tím technicky zajímavějším je okruh s názvem „Cesta stříbra“, který přibližuje těžbu, zpracování, ražení mincí i 250metrový průchod štolou.⁷⁴

3.5.3 Sklářství

Počátky výroby skla sahají do starého Egypta, ze kterého pocházejí 4 tisíce let staré skleněné perly. Na naše území přišlo sklářství s Kelty, kteří vyráběli skleněné korálky, nádoby, a dokonce i smalt⁷⁵, jež nanášeli na skleněné výrobky. Pozdější výroba skla se objevuje až v 9. století, jelikož Slované ani Germáni sklo vyrábět neuměli. Sklářství k nám ovšem pravděpodobně přinesli až mniši benediktinského řádu, kteří v 16. století pracovali v mnoha hutích na českém území. Výroba byla poměrně na vysoké úrovni díky specializaci a dělbě práce. Postupem času rostla konkurence, a to například v Anglii, která vyráběla olovnaté sklo. Čeští skláři proto museli změnit techniku, zdobení a místo řezby do skla vymysleli broušení. Postupně se začalo vyrábět i užitkové sklo (tabulové, laboratorní, lahvové, stavební i zrcadlové).⁷⁶ Výroba skla je v Čechách stále známá, dokonce i světově.

- sklárna Rückl Crystal v Nižboru (1903) – sídlí v Nižboru u Berouna. Své výrobky vyváží i do zahraničí (USA, Japonsko) a také vyrábí ceny z křišťálu (Český lev).⁷⁷
- sklárna Moser (1857) – sídlí v Karlových Varech. Též velice známá sklárna vyvážející do světa. Vyrábí například nápojové sety, dekorace nebo známou cenu předávanou na Mezinárodním filmovém festivalu v Karlových Varech – Křišťálový glóbo.⁷⁸

⁷³ Tamtéž, s. 55, 56

⁷⁴ Tamtéž, s. 60, 61

⁷⁵ Smalt/email je sklovitý povlak natavovaný na kovové materiály. Tento povlak chrání předmět před zreznutím během vysokých teplot.

Technické muzeum v Brně, *Co je to smalt* [online] [cit. 2023-02-25]. Dostupné z:

<https://mck.technicalmuseum.cz/smalt/frame1.html>

⁷⁶ ŠÍROVÁ-MOTYČKOVÁ, Kamila a Jiří ŠÍR. *Technické památky České republiky: mosty, železnice, přehrady, elektrárny, mlýny, opevnění, sklárny, doły a další*. Olomouc: Rubico, 2012. Naše země. ISBN 978-80-7346-141-6 s. 78

⁷⁷ Tamtéž, s. 81, 82

⁷⁸ Moser, *Příběh značky Moser* [online] [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.moser.com/cs/omoseru/pribeh-znacky-moser>

3.5.4 vojenské památky

Zvláštními, ovšem pozoruhodnými stavbami jsou vojenské památky. Boje, války a konflikty byly na světě už od pravěku, a proto bylo nutné se předtím chránit. V období neolitu až středověku si lidé začali budovat první opevnění a hradiště v blízkosti vodních toků, která je měla chránit před nepřáteli (keltská oppida). Sofistikovanější opevnění přišlo ve 12. až 13. století, kdy se začaly stavět hrady a opevněná města. Problémy těchto opevnění nastaly s vývojem dělostřeleckých zbraní, a tak na přelomu 15. až 16. století vzniklo rondelové opevnění⁷⁹. Po nástupu Habsburků skončilo období budování opevnění a samotná situace v Českých zemích byla velmi klidná, proto nebyl důvod v tomto směru pokračovat.⁸⁰

3.5.4.1 Československé opevnění z let 1935-1938

Velmi významnou památkou je předválečné československé opevnění. Důvodem k postavení byla narůstající hrozba války. Pro realizaci stát zřídil Radu pro opevňování (RO) a Ředitelství opevňovacích prací (ŘOP). RO získávalo finanční prostředky, materiál a personál, zatímco ŘOP mělo na starosti průzkum a provádění prací v terénu. První těžké objekty vznikaly na nejohroženějších místech přímo na úsecích hranic mezi Odrou a Labem. Z plánovaného počtu 1 276 jich bylo postaveno nebo rozestavěno pouze 226. Dnes objekty slouží armádě nebo chátrají, ale poměrně velká část je přístupná veřejnosti, hlavně díky dobrovolníkům a jejich snaze o záchranu těchto památek. Lehkým typem opevnění byly tzv. „řopíky“ (podle ŘOP), kterých se podařilo postavit necelých 10 000 z plánovaných 15 463. Opevnění se nedokončilo, jelikož dochází 22. května 1938 k částečné mobilizaci Němců k hranicím. Celková mobilizace československých vojáků proběhla do 23. září 1938, ale zbytečně. V noci z 29. na 30. září 1938 byla totiž podepsána Mnichovská dohoda a všichni museli opevnění opustit a přenechat Německu. Tento osud byl pro Československo velice bolestivý.⁸¹

⁷⁹ Rondel – jedná se o okrouhlou stavbu, která byla velmi mohutná a sloužila jako dělostřelecká věž. Hrady v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, *Rondel* [online] [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.hrady-zriceniny.cz/pojmy.htm#rizalit>

⁸⁰ ŠÍROVÁ-MOTYČKOVÁ, Kamila a Jiří ŠÍR. *Technické památky České republiky: mosty, železnice, přehrady, elektrárny, mlýny, opevnění, sklárny, doły a další*. Olomouc: Rubico, 2012. Naše země. ISBN 978-80-7346-141-6 s. 164

⁸¹ ŠÍROVÁ-MOTYČKOVÁ, Kamila a Jiří ŠÍR. *Technické památky České republiky: mosty, železnice, přehrady, elektrárny, mlýny, opevnění, sklárny, doły a další*. Olomouc: Rubico, 2012. Naše země. ISBN 978-80-7346-141-6 s. 167, 168

Příkladem československého opevnění je dělostřelecká tvrz Hůrka, která nyní funguje jako muzeum a je možné do ní nahlédnout. Disponuje pěti objekty, ale přesto patří k těm nejmenším u nás. Jelikož byla od 50. let 20. století využívána jako skladiště armády, je v poměrně dobrém stavu. Od roku 2008 je ve vlastnictví Společnosti přátel československého opevnění. Velkou zajímavostí je i úzkorozchodná trať v podzemní části tvrze.⁸²

⁸² Tamtéž, s. 177, 178

4 Vlastní práce

4.1 Středočeský kraj

Součástí teoretické části je i podrobná analýza vybraného kraje z hlediska cestovního ruchu a popisu technických železničních, přírodních a kulturních památek. Středočeský kraj je tvořen dohromady 12 okresy. Jelikož ve Středočeském kraji leží hlavní město Praha (samostatný kraj), bude v této práci zahrnuta také.

...

4.1.1 Charakteristika Středočeského kraje

V následující části bude popsán Středočeský kraj, kapitole je zaměřena na jeho geografii, rozdělení okresů, vodstvo, demografii a ekonomiku.

4.1.2 Geografie

Už jak napovídá název, tak Středočeský kraj leží uprostřed České republiky a zhruba ve středu kraje se nachází hlavní město Praha, jež je považováno za samostatný kraj. Svoji rozlohou 10 928 km² (31. 12. 2021) je největším krajem České republiky a zabírá 14 % z celkového území. K 31. 12. 2021 byl celkový počet obyvatel 1 386 824. Kraj má převážně nížinový a rovný povrch. Malé vrchoviny se nachází pouze na jihu a jihozápadě s nejvyšším vrcholem Tok (865 m. n. m.). Oproti tomu je nejnižším bodem řečiště Labe (153 m. n. m.) v okrese Mělník.⁸³

4.1.3 Okresy

1. Benešov

Leží v jižní části Středočeského kraje. Rozlohou 1 475 km² je druhým největším okresem v kraji, přesto je ale hustotou zalidnění 67, 3 obyvatel na km² (celkem 99, 3 tisíce obyvatel) na druhém nejnižším místě. Okres Benešov má k 31. 12. 2021 třetí nejnižší nezaměstnanost v kraji (podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání činil 1, 74 %). Benešovsko disponuje velkou přírodní zachovalostí. Pro

⁸³ ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika kraje* [online] [cit.2023-02-20]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_kraje

turisty je atraktivním zejména množstvím vodních toků, chráněnými krajinnými oblastmi (Blaník) a kulturními památkami (zámek Konopiště, Sázavský klášter).⁸⁴

2. Beroun

Nachází se v západní části kraje a s rozlohou 704 km² je třetím nejmenším, na druhou stranu hustotou zalidnění 137, 3 obyvatel na km² (celkem 96, 6 tisíc obyvatel) patří k nadprůměrným. Okres Beroun má k 31. 12. 2021 sedmou nejvyšší nezaměstnanost v kraji (podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání činil 3, 34 %). Mezi nejatraktivnější přírodní oblast okresu patří Česká kras, který se honosí největšími jeskyněmi v České republice, kterými jsou Koněpruské jeskyně. Z pohledu kulturních památek má také co nabídnout. Nachází se zde totiž turisticky nejnavštěvovanější hrad Karlštejn.⁸⁵

3. Kladno

Rozkládá se na severozápadě kraje. S rozlohou 720 km² se umísťuje na devátém místě, ovšem hustotou zalidnění 228, 6 obyvatel na km² (celkem 164, 5 tisíc obyvatel) si zajišťuje třetí příčku nejzalidněnějšího okresu. Okres Kladno má k 31. 12. 2021 úplně nejvyšší nezaměstnanost v kraji (podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání činil 4, 46 %). Po stránce přírodních oblastí na tom Kladensko za ostatními trochu zaostává. Zasahuje do něj pouze malá část chráněné krajinné oblasti Křivoklátsko. Za to se zde nachází zámek Lány, jež je pro Českou republiku velice významný, především tím, že zde sídlí prezident.⁸⁶

4. Kolín

Leží ve východní části kraje a s rozlohou 748 km² zaujímá osmé místo.

⁸⁴ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Benešov* [online] [cit. 2023-02-18]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_benesov.pdf/7c781d74-c732-4d7a-82c0-efccdc86c69a?version=1.23

⁸⁵ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Beroun* [online] [cit. 2023-02-20]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_beroun.pdf/294f63f2-185a-453c-93ee-31cc51c25259?version=1.17

⁸⁶ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Kladno* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_kladno.pdf/7be766e0-00de-4a14-8861-aaece623d6a1?version=1.17

S hustotou zalidnění 139 obyvatel na km² (celkem 103, 9 tisíc obyvatel) patří k těm průměrným. Okres Kolín má k 31. 12. 2021 pátou nejvyšší nezaměstnanost v kraji (podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání činil 3, 74 %). Přesto, že okres není turisticky atraktivním místem, nabízí poměrně zajímavé přírodní úkazy. Nachází se zde například mokřadní ekosystém V Jezírkách nebo národní přírodní rezervace Libický luh a Kněžičky. Kulturní památkou je samotné okresní město Kolín, jež je zapsáno na seznam městských památkových rezervací a najdeme v něm gotický chrám sv. Bartoloměje nebo starý židovský hřbitov se synagogou.⁸⁷

5. Kutná Hora

Nachází se na severním okraji Českomoravské vrchoviny a s rozlohou 917 km² zaujímá čtvrté místo v kraji, ovšem hustotou zalidnění 82, 5 obyvatel na km² (celkem 75, 5 tisíc obyvatel) patří k těm nejméně zalidněným a je z kraje druhý nejnižší. Okres Kutná Hora má k 31. 12. 2021 šestou nejnižší nezaměstnanost v kraji (podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání činil 3, 20 %). Kutnohorsko disponuje velmi zajímavými přírodními památkami jakou je Žehušická obora, ve které je využíván sofistikovaný zavlažovací systém. Na loukách se pasou vzácní jeleni bílí a také zde najdeme světoznámé paleontologické naleziště svrchní křídly. Velkým kulturním klenotem je historické centrum Kutné Hory, kde stojí chrám svaté Barbory, který je součástí UNESCO (kulturní dědictví).⁸⁸

6. Mělník

Rozkládá se v severní části kolem soutoku Labe a Vltavy. Svoji rozlohou 701 km² zabírá druhou nejnižší příčku v kraji. Kompenzuje si to hustotou zalidnění, která je počtem 156 obyvatel na km² (celkem 109, 4 tisíc obyvatel) čtvrtou nejvyšší. Okres Mělník má k 31. 12. 2021 druhou nejvyšší nezaměstnanost v kraji (podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání činil 4, 18 %). Na Mělnicku se rozkládá

⁸⁷ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Kolín* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_kolin.pdf/6589bc52-120d-4936-9685-58843e89c4b3?version=1.19

⁸⁸ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Kutná Hora* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_kutna_hora.pdf/76a51301-6fa4-4108-aa49-971697a0f5c7?version=1.17

chráněná krajinná oblast Kokořínsko s rozmanitou vegetací a je využívána zejména pro rekreační pobyt. V této oblasti se tyčí hrad Kokořín, který patří mezi nejnavštěvovanější hrady České republiky. Okresní Město Mělník nabízí krásné výhledy na soutok Labe a Vltavy, jež leží pod zámekem s okolními vinohrady. Také je možné navštívit pozdně gotický chrám Petra a Pavla s podzemní kryptou schraňující pozůstatky 10-15 tisíc obětí morových epidemií.⁸⁹

7. Mladá Boleslav

Leží taktéž na severu a s rozlohou 1 023 km² je třetím největším okresem v kraji. I přes čtvrtý nejvyšší počet obyvatel (127, 6 tisíc obyvatel) je jeho hustota zalidnění 124, 7 obyvatel na km² v kraji průměrná. Okres Mladá Boleslav má k 31. 12. 2021 čtvrtou nejnižší nezaměstnanost v kraji (podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání činil 2, 13 %). Do okresu z části zasahuje chráněná krajinná oblast Kokořínsko a jedna z nejznámějších oblastí Český ráj, ve kterém se nachází skalní útvary Prachovské skály. Ty ovšem už do Středočeského kraje nezasahují. Mladoboleslavsko se pyšní rozmanitým souborem historických památek v mnoha stavebních slozích (gotický, barokní, renesanční atd.). Za nejznámější můžeme označit například knížecí hrad v Mladé Boleslavi. Také zde najdeme muzeum automobilky Škoda auto.⁹⁰

8. Nymburk

Nachází se na východě kraje s rozlohou 846 km², která ho umísťuje na šesté místo. Vzhledem k jeho velikosti je překvapivě z pohledu hustoty zalidnění 119,5 obyvatel na km² (celkem 101, 1 tisíc obyvatel) mezi podprůměrnými okresy. Okres Nymburk má k 31. 12. 2021 třetí nejvyšší nezaměstnanost v kraji (podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání činil 4, 11 %). Velkým lákadlem okresu je

⁸⁹ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Mělník* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_melnik.pdf/3ad72623-3611-4bf5-b205-65e6293d1edd?version=1.17

⁹⁰ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Mladá Boleslav* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_mlada_boleslav.pdf/ed4a5899-0a4d-4398-bd66-798096d4378e?version=1.17

zejména lázeňské město Poděbrady. Probíhá zde léčba srdečních chorob, zažívacího a pohybového ústrojí.⁹¹

9. Praha-východ

Je sousední částí hlavního města Prahy na východě. S rozlohou 755 km² je až na sedmém místě, ovšem disponuje nejvyšším počtem obyvatel (188, 4 tisíce) a z hlediska hustoty zalidnění 249, 4 obyvatel na km² je druhým nejhustěji zalidněným okresem kraje. Okres Praha-východ má k 31. 12. 2021 nejnižší nezaměstnanost v kraji (podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání činil 1, 28 %). Velkou zásluhou je snadná dostupnost hlavního města Prahy. Nejatraktivnějším kulturním střediskem je Stará Boleslav (Bazilika svatého Václava) a Brandýs nad Labem (Brandýský zámek a poutní kostel Nanebevzetí Panny Marie, který je nejstarším mariánským poutním místem).⁹²

10. Praha-západ

Je také sousední částí hlavního města Prahy na západě. Ze všech okresů má nejmenší rozlohu a to 580 km², naopak je nejzalidněnějším okresem kraje s hustotou 260, 4 obyvatel na km² (celkem 151, 1 tisíc obyvatel). Okres Praha-západ má k 31. 12. 2021 druhou nejnižší nezaměstnanost v kraji (podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání činil 1, 70 %). Opět zde hraje důležitou roli dostupnost hlavního města Prahy. Oblast je velkým rekreačním střediskem, které bylo budováno hlavně mezi válkami a po nich. Velké chatové kolonie se táhnou podél řek Berounky, Vltavy a Sázavy. Mezi kulturní a historické památky patří Levý Hradec (sídlo knížete Bořivoje) a průhonický zámek s parkem (UNESCO), který patří k nejnavštěvovanějším z pražského okolí.⁹³

⁹¹ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Nymburk* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_nymburk.pdf/442a1c15-95f5-467e-8228-ac877195c453?version=1.17

⁹² ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Praha-východ* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_praha_vychod.pdf/9d79c686-a138-4573-ab2d-cdf420c2fa2c?version=1.21

⁹³ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Praha-západ* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_praha_zapad.pdf/5a0ba5f4-27fb-407b-a443-118c4b3c95e3?version=1.19

11. Příbram

Rozkládá se v jihozápadní části a s rozlohou 1 563 km² je největším okresem kraje. Ovšem hustotou zalidnění 73, 2 obyvatel na km² patří mezi nejméně osídlené okresy a s celkovým počtem 114, 4 tisíc obyvatel je pátým nejvyšším v kraji. Okres Příbram má k 31. 12. 2021 čtvrtou nejvyšší nezaměstnanost v kraji (podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání činil 4, 06 %). Velmi atraktivním místem je vodní nádrž Orlík a rekreační zařízení v celé oblasti. Z přírodních památek se na Příbramsku nachází například chráněná krajinná oblast Brdy. Velice zajímavými kulturními a historickými památkami jsou štoly a doly, jelikož to dříve byla známá hornická oblast. Nachází se zde také významné poutní místo Svatá hora, jež má statut národní kulturní památky.⁹⁴

12. Rakovník

Nachází se v západní části kraje a s rozlohou 869 km² se umísťuje na pátém místě. Se svým počtem 54, 9 tisíc obyvatel a hustotou zalidnění 61, 3 obyvatel na km je nejméně zalidněným okresem z celého kraje. Rakovník má k 31. 12. 2021 pátou nejnižší nezaměstnanost (podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání činil 3, 14 %). Na Rakovnicku se rozprostírá chráněná krajinná oblast Křivoklátsko, jež je vyhlášenou biosférickou oblastí UNESCO. Za nejvýznamnější historickou památku je považován hrad Křivoklát. V neposlední řadě tu najdeme v Lužné u Rakovníka největší železniční muzeum České republiky.⁹⁵

4.1.4 Vodstvo

Středočeský kraj disponuje poměrně rozlehlými vodními toky, rybníky a nádržemi. Celá oblast je součástí úmoří Severního moře, do kterého ústí řeka Labe. Nejhlavnějšími toky kraje je řeka Vltava a Labe. Obě řeky mají přítoky z několika menších (Sázava,

⁹⁴ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Příbram* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_pribram.pdf/39ad8a86-5cc2-4474-8930-15c946646070?version=1.17

⁹⁵ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Rakovník* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_rakovnik.pdf/f48220d2-c692-4188-bb49-a92b1028afcd?version=1.17

Berounka, Jizera) ⁹⁶ Labe s Vltavou jsou také využívány jako vodní cesty nejen pro vnitrostátní, ale i mezinárodní přepravu nákladu. Nejvýznamnějším zásobovacím tokem je Vltava, jejíž voda je využita jako energetický zdroj ve středočeské soustavě přehrad.⁹⁷ Důležitou roli zde hraje Slapská přehrada (Vltava), která slouží nejen jako rezervoár užitkové vody, ale také jako jedno z hlavních rekreačních center středních Čech. Zásobárnou pitné vody je pak vodní nádrž Švihov (Želivka).⁹⁸ Mezi menší zásobovací toky patří i Želivka a Jizera. Labe má prakticky stejný účel jako Vltava, ale pro Středočeský kraj je z hlediska jejího toku méně užitečná. Za účelem rekreace je vhodné využívat vodní toky Berounku a Sázavu.⁹⁹

4.1.5 Demografie

Zásadnější přívaly lidí probíhaly zejména v druhé polovině 90. let 20. století, kdy začala výstavba satelitních měst v okolních částech Prahy. Průměrný počet obyvatel se zvyšuje od roku 1997, kdy se díky přívětivým podmínkám a poloze do kraje stěhují zejména mladí lidé s úmyslem budování rodin. Snižoval se tak přirozený úbytek obyvatel důsledkem většího počtu narozených než zemřelých. Tento průběh bohužel z části ovlivnila pandemie koronaviru a přirozený úbytek byl zaznamenán ve vyšší míře. S průměrným věkem 41, 5 let je řazen mezi nejmladší regiony České republiky, přesto se zde ale stále nachází více osob ve věku 65 let a více než dětí do 14 let.¹⁰⁰

⁹⁶ Webarchiv, *Střední Čechy: člověk, krajina* [online] [cit. 2023-02-20]. Dostupné z:

(<https://wayback.webarchiv.cz/wayback/20210531062511/https://priroda.kr-stredocesky.cz/article.asp?id=29>)

⁹⁷ ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika území* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z:

<https://www.czso.cz/csu/czso/13-2105-05-v-letech-2000-az-2004-2-1-charakteristika-uzemi>

⁹⁸ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Benešov* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z:

https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_benesov.pdf/7c781d74-c732-4d7a-82c0-efccdc86c69a?version=1.23

⁹⁹ ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika území* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z:

<https://www.czso.cz/csu/czso/13-2105-05-v-letech-2000-az-2004-2-1-charakteristika-uzemi>

¹⁰⁰ ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Kutná Hora* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z:

https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_kraje

4.2 Charakteristika hlavního města Prahy

Tato část se bude věnovat popisu hlavního města Praha, jež leží ve středu Středočeského kraje a Evropy. Praha je největším a nejvýznamnějším městem České republiky. Zároveň je centrem politiky, vzdělání, kultury, a především ekonomiky. Mimo to má také vysoce postavený mezinárodní vliv a je považována za jedno z nejatraktivnějších měst s historickým jádrem, přičemž to dokazuje i její zápis na Seznam kulturního dědictví UNESCO v roce 1992.¹⁰¹

4.2.1 Historie

Počátek Prahy se datuje již od 2. poloviny 9. století, kdy byl založen Pražský hrad, pod kterým postupně vznikala samostatná pražská města na – Malá Strana, Staré Město, Nové Město a Hradčany. Od 10. století byla Praha sídlem českých knížat a králů. 14. století bylo pro Prahu zlomovým, jelikož se stala centrem Sváté říše římské a spolu s tím se díky počtu obyvatel zařadila mezi tři největší evropská města. Praha byla hlavním městem českých zemí i za vlády Habsburků. Za nejdůležitější rok v pražské historii je ovšem považován rok 1784, kdy došlo ke sjednocení čtyř samostatných pražských měst v jedno město Prahu.¹⁰² V průběhu 19. století se české země staly hospodářsky nejsilnější částí Rakouska-Uherska.¹⁰³ Praha byla i nadále významné centrum české, německé a židovské kultury. Poté co bylo k Praze připojeno 39 okolních obcí, vznikla tak dle zákona ze dne 6. 2. 1920 Velká Praha. V dalších letech stále docházelo k územnímu růstu, poslední je však datován do roku 1974, kdy bylo k Praze připojeno dalších 30 obcí Středočeského kraje. Od roku 1974 se hlavní město Praha nijak územně nezměnilo.¹⁰⁴

¹⁰¹ Praha.eu, *Základní informace o Praze* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/co_delat_v_praze/o_praze/zakladni_informace/index.html

¹⁰² ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika hlavního města Prahy* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20557413/10-101112charcz.pdf/49b91d78-6e2e-4ea8-ad64-45f56b4c6cba?version=1.0>

¹⁰³ Asociace krajů České republiky, *Charakteristika kraje* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <http://www.asociacekrajů.cz/kraje-cr/hlavni-mesto-praha/charakteristika-kraje/>

¹⁰⁴ ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika hlavního města Prahy* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20557413/10-101112charcz.pdf/49b91d78-6e2e-4ea8-ad64-45f56b4c6cba?version=1.0>

4.2.2 Geografie

Praha je hlavním městem České republiky a zároveň jedním ze 14 krajů České republiky. Svou polohou tvoří centrum České republiky. Nachází se ve střední části České vysočiny a je součástí České tabule.¹⁰⁵ Rozkládá se na obou březích největší české řeky Vltavy, která hlavním městem protéká. Jediným přítokem Vltavy v Praze je řeka Berounka.¹⁰⁶ Rozloha Prahy činí 496,2 km², což je pouze 0,6 % území České republiky. Zároveň je Praha nejmenším krajem České republiky. Vnitřně se dělí na 57 městských částí, které jsou spojeny do 22 správních obvodů.¹⁰⁷

4.2.3 Demografie

Demografický vývoj Prahy má již od 17. století rostoucí tendenci. Od 18. století až do 21. století se počet obyvatel Prahy téměř zosminásobil.¹⁰⁸ Dle nejnovějších dostupných informací za rok 2022 byl počet obyvatel Prahy 1 281 219.¹⁰⁹ Tento údaj nezahrnuje emigranty z Ukrajiny. Nárůst obyvatel byl v tomto roce zaznamenán především díky přírůstku stěhování.¹¹⁰ Největší počet obyvatel byl zaznamenán v roce 2020, a to 1 335 084. Oproti tomu v roce 2021 byl počet obyvatel nejnižší od roku 2015, úbytek oproti roku 2020 představoval zhruba 60 tisíc.¹¹¹ Tento výrazný pokles může mít za následek celosvětová pandemie COVID-19.

¹⁰⁵ ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika hlavního města Prahy* [online]. [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-1131-05-casova_rada-2_1_charakteristika_hlavniho_mesta_prahy

¹⁰⁶ Portál životního prostředí hlavního města Prahy, *Vodní toky a vodní díla na území Prahy* [online] [cit. 2022-02-21]. Dostupné z: https://portalzp.praha.eu/jnp/cz/voda/vodni_toky_vodni_dila_a_vodotece/index.html

¹⁰⁷ Asociace krajů České republiky, *Charakteristika kraje* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <http://www.asociacekrajcu.cz/kraje-cr/hlavni-mesto-praha/charakteristika-kraje/>

¹⁰⁸ ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika hlavního města Prahy* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-1131-05-casova_rada-2_1_charakteristika_hlavniho_mesta_prahy

¹⁰⁹ ČSÚ, Český statistický úřad, *Nejnovější údaje: Hl. m. Praha* [online] [cit. 2022-02-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/1-xa>

¹¹⁰ ČSÚ, Český statistický úřad, *Pohyb obyvatelstva v hl. m. Praze v 1.-3. čtvrtletí 2022* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/pohyb-obyvatelstva-v-hl-m-praze-v-1-3-ctvrtleti-2022>

¹¹¹ ČSÚ, Český statistický úřad, *Obyvatelstvo* [online] [cit. 2022-02-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/obyvatelstvo-xa>

4.2.4 Ekonomika

Z hlediska ekonomiky je Praha hospodářským centrem státu. Ekonomika Prahy tvoří každoročně stabilně zhruba čtvrtinu státního hrubého domácího produktu. Právě HDP (hrubý domácí produkt) je jedním z nejdůležitějších ekonomických ukazatelů.¹¹² HDP na území Prahy v roce 2021 činilo 1 667 194 mil. Kč, což představuje od roku 2017 nejvyšší hodnotu. Zároveň představuje růst o 4,8 % oproti roku 2020, kdy HDP Prahy bylo 1 556 903 mil. Kč.¹¹³ Průměrná hrubá mzda v roce 2022 činila v 1.-3. čtvrtletí 48 848 Kč. K 31.12.2022 byl podíl nezaměstnaných osob v Praze 3,04 %, což je pátá nejnižší nezaměstnanost v České republice. Nejnižší nezaměstnanost byla evidována v Pardubickém kraji.¹¹⁴

4.2.5 Cestovní ruch

Praha je považována za centrum turismu a příjezdového cestovního ruchu. Svědčí o tom i data za posledních 10 let, kdy je Praha oproti dalším krajům v počtu příjezdů vždy na první příčce. Nevyšší počet turistů Praha zaznamenala v roce 2019, kdy jich přicestovalo 8 044 324. Nejkritičtějším rokem se stal, nejen pro Prahu, rok 2020, během něhož upadl příjezdový cestovní ruch Prahy téměř o 6 milionů turistů. Následující rok 2021 na tom byl podobně a Prahu navštívilo pouze 2 354 720 turistů. V roce 2022 se cestovní ruch v České republice opět obnovil a do Prahy zavítalo 5 976 267 turistů.¹¹⁵

V roce 2022 přijelo do Prahy 5 976 267 turistů, z nichž 4 479 793 byli hosté ze zahraničí a 1 496 474 hosté z Čech. Počet přenocování činil celkem 13 370 616 nocí. Z toho 80,6 % byli zahraniční hosté a 19,4 % hosté z České republiky. Zahraniční hosté

¹¹² ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika hlavního města Prahy* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-1131-05-casova-rada-2_1-charakteristika-hlavniho-mesta-prahy

¹¹³ ČSÚ, Český statistický úřad, *HDP, Regionální účty* [online] [cit. 2023-01-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/hdp-xa>

¹¹⁴ ČSÚ, Český statistický úřad, *Podíl nezaměstnaných osob k 31.12.2022 činil 3,04 %*. [online] [cit. 2023-01-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/podil-nezamestnanych-v-praze-k-30-11-2022-cinil-303->

¹¹⁵ CzechTourism, *AKTUALIZOVÁNO: Návštěvnost HUZ – podrobná data 2012-2022 Q* [online] [cit. 2023-01-26]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/navstevnost-huz-2012-2022/>

přicestovali zejména z Evropy (79,7 %), Asie (8,6 %) a USA (8 %). Z evropských zemích přijelo do Prahy nejvíce turistů z Německa (19,2 %).¹¹⁶

Praha láká turisty hlavně svým historickým centrem a množstvím různých památek. CzechTourism na svém portále uvádí nejnavštěvovanější turistické cíle. Z roku 2021 tomu byla právě technická památka, a to lanová dráha na rozhlednu Petřín. Tu navštívilo 1 015, 5 tisíc turistů. V celkovém počtu registrovaných návštěvníků se na nejvyšší příčce umístila kategorie vědy a techniky, tudíž technické památky. Ostatními lákadly jsou Pražský hrad, zoologická zahrada nebo Staroměstská radnice.¹¹⁷ V roce 2019 před pandemií tomu bylo podobně a návštěvnost lanové dráhy byla na druhém místě za Pražským hradem. Dalším atraktivním cílem s technickou tematikou bylo Národní technické muzeum.¹¹⁸

5 Návrh turistické trasy

Tato část bakalářské práce se bude věnovat návrhu turistické trasy. Součástí návrhu budou itineráře¹¹⁹ na každé jednotlivé dny v podobě přehledných tabulek. Trasa je plánována na 7 dní od pondělí do neděle, přičemž první den se účastníci dostaví v ranních hodinách sami na hlavní nádraží v Praze a poslední den budou na stejné místo dovezeni ve večerních hodinách. Zájezdy se budou konat od května do září. Doprava bude zajištěna pronajatým minibusem (spolu s přívěsem pro zavazadla) o kapacitě 26 míst (26+1+1+řidič), který bude účastníky převážet mezi různými místy každý den, kromě dvoudenního pobytu v Praze, kde bude využita městská hromadná doprava (MHD).

Zájezd je cílen na česky mluvící účastníky a celý bude doprovázen česky mluvícím průvodcem (externí¹²⁰) po celou dobu jeho průběhu. Snídaně budou zajištěny hotelem a obědy s večěři si budou účastníci financovat individuálně. Obědy budou probíhat

¹¹⁶ ČSÚ, Český statistický úřad, *Návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení hl. m. Prahy v roce 2022* [online] [cit.03. 10. 2023]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/navstevnost-hromadnych-ubytovacich-zarizeni-hl-m-prahy-v-roce-2022>

¹¹⁷ CzechTourism, *Návštěvnost turistických cílů 2021: Praha* [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/navstevnost-turisticky-ch-cilu-2021-praha/>

¹¹⁸ CzechTourism, *Návštěvnost turistických cílů 2019* [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/ntc2019/>

¹¹⁹ Jedná se časově rozepsaný program na jednotlivé dny. Může být doplněn o čas odjezdu, příjezdu a počtem kilometrů mezi jednotlivými místy.

¹²⁰ Interní průvodce – osoba podnikající na základě živnostenského oprávnění. Cestovní kanceláři na konci zájezdu vystavuje fakturu za své služby a má nárok na vyplacení... Druhá možnost je osoba bez živnostenského oprávnění, která je zaměstnaná na dohodu o provedení práce (max 150 hodin ročně) nebo na dohodu o pracovní činnosti (20 hodin týdně).

Ministerstvo pro místní rozvoj, *Školení a vzdělávání pracovníků v cestovním ruchu* [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/1694c446-1cad-4d62-901b-8ec7b4577cba/GetFile19.pdf>

v restauracích nebo jiných zařízeních mimo hotel, ale večere se kromě dvou dnů v Praze uskuteční vždy v hotelu. Co se týče restaurací mimo hotel, budou z důvodu velké kapacity účastníků vždy zarezervovány. Cena za dopravu, ubytování a průvodce bude znázorněna v kalkulaci zájezdu v přehledné tabulce na konci návrhu turistické trasy.

5.1 První den

V pondělí účastníci dorazí na místo prvního setkání. Potkají se na hlavním nádraží v Praze v 9:00 hodin, kde na ně bude čekat jejich průvodce. Na nádraží u vchodu do metra si každý jednotlivec zakoupí dvě celodenní jízdenky (24 hodin) pražské MHD. Následně se vydají v doprovodu průvodce pomocí MHD do hotelu Czech Inn¹²¹, sídlícím na pražských Vinohradech blízko tramvajové zastávky Krymská. Hotel má k dispozici snídaní, ovšem za příplatek, ale z důvodu pohodlí si ji každý zakoupí. Po zabydlení se účastníci sejdou před hotelem a společně s průvodcem se MHD přesunou na Masarykovo nádraží. Na nádraží nastoupí do osobního vlaku – směr Kralupy nad Vltavou a pojedou s ním jednu zastávku do stanice Praha-Bubny. Důvodem této 4minutové projížďky je Negrelliho viadukt, po kterém vede celý úsek mezi Masarykovým nádražím a Prahou-Bubny. Jízdné ve vlaku neplatí, ale využijí svoji celodenní jízdenku pro pražskou MHD. Z nádraží se vydají pěšky do restaurace na Mělníku, kde si dají oběd.

Po obědě vyrazí do Národního technického muzea na Letné, které se pyšní exponáty například z odvětví dopravy, hutnictví, tiskařství, chemie, astronomie nebo dokonce sekce čokoládové výroby.¹²² V muzeu budou mít účastníci během celé prohlídky individuální rozchod. Po prohlídce muzea se vydají pěšky na tramvaj na Letenském náměstí, která je převeze na Karlovo náměstí, kam si zajdou do restaurace U Sedlerů na večeři. Poté, co se navečeří, přejedou opět tramvají zpět do hotelu, kde je čeká volno a večer ve vlastní režii.

¹²¹Booking.com, *Hotel Czech Inn – cena ubytování* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: https://www.booking.com/searchresults.cs.html?aid=373428&label=prague-6GesUuvx06O%2AfqOfNZGH_wS494887554626%3Apl%3Aata%3Ap1%3Ap2%3Aac%3Aap%3Aaneg%3Afi%3Atikwd-297205590673%3Alp9062901%3Ali%3Adec%3Adm&sid=60398a9d0fbd0fc1042cddd86bbd548c&checkin=2023-07-01&checkout=2023-07-03&dest_id=-553173&dest_type=city&srpvid=882f955d5c0601da&track_hp_back_button=1#hotel_47405-back

¹²² Národní technické muzeum. (cit. 7. 3. 2023). Dostupné z: <https://www.ntm.cz>

Tabulka Itinerář na první den

Místo/činnost	Čas	Vzdálenost	Cena	
			Plná	Snížená
Setkání s průvodcem na hlavním nádraží v Praze	9:00	–	–	
Nákup dvou celodenních jízdenek MHD	9:10	–	240 Kč ¹²³	
Přesun MHD do hotelu	9:26-9:42	–	–	
Ubytování v hotelu	9:45-10:45	–	–	
Sraz před hotelem	10:55	–	–	
Přesun tramvají na Masarykovo nádraží	11:04-11:25	–	–	
Projíždka po Negrelliho viaduktu	11:32-11:36	–	Využijí jízdenku MHD	
Přesun pěšky do restaurace Na Mělníku	11:40-11:55	cca 900 m	–	
Oběd v restauraci Na Mělníku	12:00-13:30	–	Ceny dle jídelního lístku ¹²⁴	
Přesun pěšky do Národního technického muzea	13:35-13:50	cca 800 m	–	
Návštěva muzea	14:00-17:00	–	280 Kč ¹²⁵	150 Kč
Přesun tramvají na Karlovo náměstí	17:11-17:30	–	–	
Večeře v restauraci U Sedlerů na Karlově náměstí	17:40-19:10	–	Ceny dle jídelního lístku ¹²⁶	
Přesun tramvají zpět do hotelu	19:18-19:30	–	–	

Zdroj: vlastní zpracování

¹²³ PID, Pražská integrovaná doprava, *Cestování po Praze* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://pid.cz/praha/>

¹²⁴ Restaurace na Mělníku, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: <http://namelniku.cz/jidelni-listek/>

¹²⁵ Národní technické muzeum, *Vstupné* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://www.ntm.cz/index.php?q=muzeum/navstivte-nas>

¹²⁶ Restaurace U Sedlerů, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.usedleru.cz/menu-cz/jidelni-listek/>

5.2 Druhý den

V úterý ráno se účastníci vypraví na projížďku po Pražském Semmeringu. Po snídani vyrazí MHD na hlavní nádraží, ze kterého vyjíždí pravidelná linka S 65 (historický motorák jezdí pouze o víkendu a svátcích) do Rudné u Prahy. Místo jízdenky využijí svůj celodenní lístek, který zde platí. I přesto, že vlak pokračuje až do Rudné, všichni vystoupí na zastávce Praha-Zličín. Odsud se tramvají přesunou zpět do centra na zastávku Staroměstská a vydají se pěšky na Staroměstské náměstí, které patří mezi nejznámější v České republice. Na náměstí uslyší krátký výklad od svého průvodce a následně se přesunou k orloji. Ten každý den, v celou hodinu nabízí turistům včetně odbítí počtu hodin i krátké loutkové divadlo. Po něm se vydají pěšky do blízké restaurace U Pinkasů.

Oběd proběhne v restauraci U Pinkasů, která má venkovní dvorek spojený s kostelem Panny Marie Sněžné a dodává restauraci výjimečnou atraktivitu. Až oběd skončí, navštíví další, možná dokonce neznámější náměstí a tím je Václavské. Z náměstí přejedou tramvají na Malou Stranu k lanovce, která je vyveze na rozhlednu Petřín. Rozhledna nabízí jeden z nejkrásnějších pohledů na Prahu. Po návštěvě rozhledny přejdou na vzdálenější Pražský hrad, kde je i zde čeká prohlídka těch nejzajímavějších míst, které nabízí základní prohlídkový okruh. Z hradu se vydají opět pěšky přes historickou Malou Stranu až dorazí k nejznámějšímu a dnes nejstaršímu pražskému mostu. Tím mostem je Karlův most, jež je takovou malou atrakcí pro turisty. K vidění je zde spousta pouličních umělců (malíři a hudebníci). Samotný most je svou architekturou a sochami svatých velmi ojedinelý. Kousek za mostem nastoupí na další tramvaj, jež je převeze na Karlovo náměstí, kde si nejprve nakoupí jídlo na zítřejší výlet, a poté se vydají na večeři opět do restaurace u Sedlerů. Po večeři přejedou tramvají zpět do hotelu.

Tabulka 2 Itinerář na druhý den

Místo/činnost	Čas	Vzdálenost	Cena	
			Plná	Snížená
Snídaně	8:00-9:00	–	153 Kč	
Sraz před hotelem	9:10	–	–	
Přesun MHD na hlavní nádraží	9:15-9:30	–	–	
Jízda Pražským Semmeringem	9:47-10:19	19 km	–	
Přesun tramvají na Staroměstskou	10:38-11:11	–	Využijí lístek MHD	
Přesun pěšky na Staroměstské náměstí	11:15-11:25	cca 0,5 km	–	
Prohlídka Staroměstského náměstí a orloje	11:25-12:05	–	–	
Přesun pěšky do restaurace U Pinkasů	12:05-12:20	cca 0,7 km	–	
Oběd v restauraci U Pinkasů	12:30-14:00	–	Ceny dle jídelního lístku ¹²⁷	
Prohlídka Václavského náměstí	14:05-14:35	–	–	
Přesun tramvají k lanovce na Petřín	14:40-14:47	–	–	
Jízda lanovkou	15:00-15:05	–	Využijí lístek MHD	
Návštěva rozhledny Petřín	15:10-16:10	–	150 Kč ¹²⁸	100 Kč
Procházka k Pražskému hradu	16:15-16:45	1,6 km	–	
Návštěva Pražského hradu (základní okruh)	17:00-18:30	–	250 Kč ¹²⁹	125 Kč
Přesun pěšky z hradu	18:40-19:10	1,8 km	–	
Přesun tramvají na Karlovo náměstí	19:15-19:21	–	–	
Nákup potravin na další den	19:25-19:50	–	–	
Přesun tramvají z Karlova náměstí zpět do hotelu	19:59-20:07	–	–	
Večeře v restauraci U Sedlerů	20:15-21:45	–	Ceny dle jídelního lístku ¹³⁰	
Přesun tramvají zpět do hotelu	21:55-22:00	–	–	

Zdroj: vlastní zpracování

¹²⁷ Restaurace u Pinkasů, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <http://www.upinkasu.cz/pc-jidelni-listek/>

¹²⁸ Prague.eu, *Petřínská rozhledna* [online] [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.prague.eu/cs/objekt/mista/116/petrinska-rozhledna>

¹²⁹ Pražský hrad, *Ceník* [online] [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: https://www.hrad.cz/file/edee/2023/02/cenik-s-prohlidkami-03_2023-sph-cj-20230228-182514.pdf

¹³⁰ Restaurace U Sedlerů, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.usedleru.cz/menu-cz/jidelni-listek/>

5.3 Třetí den

Středeční ráno bude na účastníky čekat jejich připravený minibus s řidičem, který je převezme po snídani spolu s průvodcem do Krušovic. V Krušovicích budou mít zarezervovaný hotel U Lípy¹³¹ na 4 noci, přičemž snídaně je zahrnuta do ceny ubytování. Co se týče večere, budou využívat hotelovou restauraci. Po zabydlení všechny minibus odveze do Píně, která se nachází v blízkosti Lánské obory. V piňských lesích se rozkládají poslední viditelné a technicky nejzajímavější pozůstatky Pražsko-lánské koněspřežné dráhy a je zde možné spatřit například násyp dráhy nebo hájovnu, jež sloužila jako provizorní stanice.¹³² Okruh procházky bude trvat zhruba 2,5 hodiny. Během procházky si dají zhruba půlhodinovou pauzu na oběd, jelikož by se z časových důvodů nemohli najít v žádné restauraci.

Po výletě se přesunou minibusem do blízkých Lán, kde navštíví lánský zámecký park a prohlídnou si zrekonstruovaný palmový skleník. Lány a zámek jsou letním sídlem prezidentů České republiky a návštěva parku je bezplatná¹³³ Odpoledne se přesunou minibusem zpět do Krušovic, kde navštíví Královský pivovar Krušovice. Zúčastní se prohlídky, kde se seznámí s historií výroby piva, filtrováním a stáčením včetně degustace. Po prohlídce se vrátí do hotelu, kde je bude čekat večere. Zbytek večera budou mít účastníci volno.

¹³¹ Booking.com, *Hotel U Lípy – cena ubytování* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: https://www.booking.com/searchresults.cs.html?ss=Krušovice&ssne=Krušovice&ssne_untouched=Krušovice&sid=2c68518aad8c22512443ad8fca174e53&aid=318615&lang=cs&sb=1&src_elem=sb&src=index&dest_id=-548248&dest_type=city&checkin=2023-07-05&checkout=2023-07-09&group_adults=28&no_rooms=1&group_children=0&sb_travel_purpose=leisure

¹³² RYVOLA, Jiří a Mojmír KREJČÍŘÍK. *Železniční stavební technické památky*. Praha: Skanska ŽS, 2003. 80-260-1256-9 s. 12

¹³³ Kudy z nudy, *Zámecký park Lány a palmový skleník* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/aktivity/zamecky-park-lany-a-sklenik>

Tabulka 3 Itinerář na třetí den

Místo/činnost	Čas	Vzdálenost	Cena	
			Plná	Snížená
Snídaně	8:00-9:00	–	153 Kč	
Sraz před hotelem	9:30	–	–	
Přesun minibusem do Krušovic	9:45-10:45	58,5 km	–	
Ubytování v hotelu	10:50-11:30	–	–	
Přesun minibusem do Píňě	11:45-12:15	20,4 km	–	
Procházka po bývalé koněspřežce i se svačinou	12:30-14:30	cca 6 km	–	
Přesun minibusem do lánského zámeckého parku	14:45-15:00	6,7 km	–	
Návštěva parku	15:15-16:15	–	–	
Přesun minibusem zpět do Krušovic	16:30-17:00	20,8 km	–	
Prohlídka pivovaru	17:15-18:45	–	160 Kč ¹³⁴	110 Kč
Večeře v hotelu	19:00-20:30	–	Ceny dle jídelního lístku ¹³⁵	

Zdroj: vlastní zpracování

¹³⁴ Pivovar Krušovice, *Exkurze pivovaru* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://krusovice.cz/exkurze>

¹³⁵ Restaurace a hotel U Lípy Krušovice, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <http://hotelulipykrusovice.cz/jidelni-listek>

5.4 Čtvrtý den

Čtvrtý den účastníci navštíví dvě exkurze. Na první exkurzi budou brzy po snídani převezeni minibusem do Vinařic, kde si dopoledne projdou hornický skanzen Mayrau s komentovanou prohlídkou. Okruh prohlídky zabere přibližně dvě hodiny. Oběd proběhne v Krušovicích, jelikož další zastávkou bude Lužná u Rakovníka, ve které se nachází největší železniční muzeum Českých drah a není zde možnost zajištění jídla. Dříve na místě muzea fungovala výtopna (1871) Buštěhradské dráhy, ze které se stalo později depo, jež fungovalo až do roku 1996. Nyní depo spadá pod České dráhy a nabízí návštěvníkům vhled do historie železnice. Sběrka je tvořena z parních, motorových a elektrických lokomotiv, doplněné o vozy současného vozového parku. Součástí je také železniční technika (návěstidla, svítlny, zabezpečovací zařízení, výhybky atd.).¹³⁶ Prohlídka muzea potrvá až do večera, a poté se všichni vrátí zpět do Krušovic na večeři. Večer budou mít opět jako předešlý den volno.

¹³⁶ Muzeum (cit. 3. 3. 2023): <https://www.cdnostalgie.cz/expozice/muzeum/muzeum-cd/-37094/>

Tabulka 4 Itinerář na čtvrtý den

Místo/činnost	Čas	Vzdálenost	Cena		
			Plná		Snížená
Snídaně	7:00-7:30 ¹³⁷	–	142 Kč		
Sraz před hotelem	8:00	–	–		
Přesun minibusem ke skanzenu Mayrau	8:15-8:45	28,8 km	–		
Prohlídka skanzenu	9:00-11:00	–	80 Kč ¹³⁸	40 Kč	50 Kč ¹³⁹
Přesun minibusu do Krušovic na oběd	11:15-11:45	28,8 km	–		
Oběd	11:50-13:20	–	Ceny dle jídelního lístku ¹⁴⁰		
Přesun minibusem do muzea ČD	13:30-13:45	4,6 km	–		
Návštěva muzea	13:50-17:00	–	190 Kč ¹⁴¹	160 Kč	
Přesun minibusem zpět do Krušovic	17:15-17:30	4,6 km	–		
Večeře v hotelu	17:40-19:10	–	Ceny dle jídelního lístku ¹⁴²		

Zdroj: vlastní zpracování

¹³⁷ Doba snídaně je přes týden (pondělí-pátek) stanovena na půl hodiny, přičemž je to čas určující dobu, kdy si host může jídlo nabrat. Čas následné konzumace se na tuto dobu nevztahuje.

¹³⁸ Dul-mayrau.cz - Stránka Hornického skanzenu Mayrau ve Vinařicích, Vstupné [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <http://dul-mayrau.cz/vstupne/>

¹³⁹ Cena za fotografování – dobrovolné Skanzen Mayrau

¹⁴⁰ Restaurace a hotel U Lípy Krušovice, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <http://hotelulipykrušovice.cz/jidelni-listek>

¹⁴¹ Nostalgie ČD, *Otevírací doba a vstupné v roce 2023* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.cdnostalgie.cz/expozice/muzeum/oteviraci-doba-vstupne/-37096/>

¹⁴² Restaurace a hotel U Lípy Krušovice, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <http://hotelulipykrušovice.cz/jidelni-listek>

5.5 Pátý den

V pátek se účastníci přesunou v dopoledních hodinách po snídani minibusem do Kolína, kde se zúčastní jízdy řepařskou drázkou na objednávku. Ještě před jízdou navštíví muzeum Kolínské řepařské drážky. Poté se podívají do dvou vedlejších budov, přičemž jedna z nich slouží jako vagonové depo pro úschovnu historických vagónů během nepříznivých podmínek. Druhou budovou je výtopna, ve které se uchovávají historické lokomotivy a jsou zde také opravovány a zprovozněny. Vstupy do budov jsou zadarmo. Ještě před odjezdem si účastníci dají malou svačinu ve stánku s rychlým občerstvením.

Skupina bude mít objednaný vlak, jež bude táhnout nejatraktivnější lokomotiva. Tou je parní lokomotiva BS 80. Poveze je z Kolína-Sendražice 4,5kilometrovým úsekem přes krajinu kolem Kolína až do nedaleké vesničky Býchory. Následně se vydají stejným vlakem zpět.¹⁴³ Z Kolína se pak přesunou minibusem do Kutné Hory.

V Kutné Hoře si dají oběd v restauraci V Ruthardce. Po obědě se společně projdou centrem a následně zamíří k chrámu svaté Barbory. Do chrámu půjdou s vlastním průvodcem, který jim přednese krátký výklad a poté dostanou rozchod, přičemž mohou navštívit okolí chrámu a vychutnat si výhledy z hradeb. Poté se vydají společně k minibusu, s nímž pojedou zpět do Krušovic, kde je bude čekat večeře.

¹⁴³ Kolínská řepařská drážka, *Jízdní řád* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://www.reparskadrazka.cz/jizdni-rad/>

Tabulka 5 Itinerář na pátý den

Místo/činnost	Čas	Vzdálenost	Cena	
			Plná	Snížená
Snídaně	7:00-7:30	–	142 Kč	
Sraz před hotelem	8:30	–	–	
Přesun minibusem do Kolína-Sendražice	8:45-10:30	132,7 km	–	
Prohlídka muzea, depa a výtopny	10:45-11:45	–	–	
Svačina	11:50-12:20	–	–	
Jízda vlakem KŘD do Býchor	12:30-12:55	4,5 km	500 Kč ¹⁴⁴	
Jízda vlakem KŘD zpět do Kolína	13:20-13:45	4,5 km	–	
Přesun minibusem do Kutné Hory	14:00-14:30	15,5 km	–	
Oběd v restauraci V Ruthardce	14:35-16:00	–	Ceny dle jídelního lístku ¹⁴⁵	
Prohlídka centra Kutné Hory (včetně chrámu svaté Barbory)	16:10-18:40	cca 3 km	180 Kč ¹⁴⁶	140 Kč
Přesun minibusem zpět do Krušovic	19:00-20:45	144,5 km	–	
Večeře v hotelu	21:00-22:00	–	Ceny dle jídelního lístku ¹⁴⁷	

Zdroj: vlastní zpracování

¹⁴⁴ Kolínská řepařská drážka, *Mimořádné jízdy na objednávky* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://www.reparskadrazka.cz/cenik/#objednavky>

¹⁴⁵ Restaurace V Ruthardce, *Naše menu* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://www.v-ruthardce.cz/menu/vyber-sefkuchare/>

¹⁴⁶ Chrám svaté Barbory, *Nákup vstupenek* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://vstupenky.chramsvatebarbory.cz>

¹⁴⁷ Restaurace a hotel U Lípy Krušovice, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <http://hotelulipykrušovice.cz/jidelni-listek>

5.6 Šestý den

Protože Středočeský kraj nabízí více než jednu vyhlídkovou trať, tak se účastníci během víkendu podívají ještě na další dvě. Přejezd tratí je naplánován záměrně na víkend, jelikož je možné svést se historickými vlaky. Po snídani budou mít poměrně dlouho čas a mohou ho využít například k předbalení svých zavazadel, jelikož se v neděli z hotelu odhlašují a vyráží brzy dopoledne. První zastávkou na trase bude vesnička Žampach u Jílového, kde se nachází nejvyšší kamenný viadukt České republiky Žampach.

Po prohlídce viaduktu se vydají minibusem dál, až dorazí do velkého vojenského technického muzea v Lešanech. Je tvořeno více než 700 historickými tanky, kanony, obrněnými transportéry, bojovými vozidly, raketovou technikou nebo ženijními a logistickými prostředky. Veškeré tyto exponáty pochází z období od roku 1890 až po současnost. Svoji unikátní sbírkou československých vojenských dopravních prostředků (1918-1939) je považováno za jedno z nejvýznamnějších v Evropě.¹⁴⁸ Prohlídka muzea bude individuální, přičemž každý nezávisle navštíví místní občerstvení, protože by se z časového důvodu a lokality muzea neměli možnost naobědvat.

K večeru všechny minibus převezde do blízkého Týnce nad Sázavou, kde nastoupí do historického motoráku a vydají se cestou „Posázavského pacifiku“ směrem do Prahy. Tato trať patří mezi oblíbené a historický motorák ji dodává určitou originalitu. Večer dorazí do stanice hlavního nádraží v Praze, na němž bude přistaven minibus, který je převezde zpět do Krušovic, kde se navečeří.

¹⁴⁸ Vojenský historický ústav Praha, *Vojenské technické muzeum Lešany – základní informace* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://www.vhu.cz/muzea/zakladni-informace-o-vtm-lesany/>

Tabulka 6 Itinerář na šestý den

Místo/činnost	Čas	Vzdálenost	Cena	
			Plná	Snížená
Snídaně	8:00-9:30	–	142 Kč	
Čas na zabalení věcí	9:30-10:50	–	–	
Sraz před hotelem	11:00	–	–	
Přesun minibusem do Žampachu	11:15-12:15	83 km	–	
Prohlídka železničního viaduktu Žampach	12:30-13:00	–	–	
Přesun minibusem do vojenského muzea v Lešanech	13:15-13:30	9 km	–	
Prohlídka muzea	13:35-17:15	–	Zdarma	
Oběd	13:35-17:15	–	–	
Přesun minibusem do Týnce nad Sázavou (nádraží)	17:30-17:45	4,6 km	–	
Jízda „Posázavským motoráčkem“ do Prahy	18:01-19:29	49 km	83 Kč ¹⁴⁹	41 Kč
Přesun minibusem zpět do Krušovic	19:45-20:30	56,2 km	–	
Večeře v hotelu	20:40-22:10	–	Ceny dle jídelního lístku ¹⁵⁰	

Zdroj: vlastní zpracování

¹⁴⁹ KŽC, Klub železničních cestovatelů, *Tarif pro veřejnou drážní osobní dopravu ve vlacích KŽC Doprava, s.r.o.* [online] [cit. 2023-03-05]. Dostupné z:

https://kzc.cz/pravidelne_verejne_vlaky/tarif_a_smluvni_prepravni_podminky/tarif_2022-07-01.pdf

¹⁵⁰ Restaurace a hotel U Lípy Krušovice, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z:

<http://hotelulipykrušovice.cz/jidelni-listek>

5.7 Sedmý den

Poslední den zájezdu si účastníci po snídani dobalí poslední věci a odhlásí se z hotelu. Minibusem se vydají do Hořina u Mělníka. Zde se nachází technická památka zdymadlo Hořín, jež leží na Vraňansko-hořinském plavebním kanále na řece Vltavě. Uvedeno do provozu bylo v roce 1905. Část jeho původního technického vybavení lze zhlédnout vedle plavebních komor. Proto, aby zde mohly proplouvat větší lodě, tak se na zdymadle jeho nový kamenný oblouk (2021) zvedne pomocí hydraulických válců až o 5 metrů, a to v intervalu 11 minut.¹⁵¹ Po krátké prohlídce zdymadla se účastníci minibusem přesunou do centra Mělníka, kam si zajdou na oběd do restaurace U Piráta.

Po obědě vyrazí pěšky na zámek Mělník, kde se zúčastní zhruba hodinové komentované prohlídky. Na konci prohlídky se přesunou o několik metrů dál do chrámu sv. Petra a Pavla, ve kterém navštíví kostnici, jež schraňuje pozůstatky zhruba 10-15 tisíc obětí morových epidemií. Poté, co absolvují prohlídku kostnice, podívají se na vinice a soutok řek Labe a Vltavy, který se nachází přímo pod mělnickým zámkem. Následně se pak vydají pěšky k minibuse, s nímž přejedou do nedalekého Mšena. V Mšenu nastoupí na tzv. „Kokořínský rychlík“. Jedná se o vlakový historický spoj mezi Mšenem a Prahou, který jezdí pouze o víkendu a státních svátcích od posledního březnového víkendu do 1. listopadu.¹⁵² Tímto vlakem dojedou až na konečnou stanici, kterou je pražské hlavní nádraží. Zde si převezmou veškerá svá zavazadla z minibusu a rozloučí se s průvodcem a řidičem. Tímto momentem zájezd končí.

¹⁵¹ Česká televize, *Technické památky Českých zemí – Středočeský kraj* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/13862568241-technicke-pamatky-ceskych-zemi/320294340160004/>

¹⁵² KŽC, Klub železničních cestovatelů, *Kokořínský rychlík* [online] [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: https://kzc.cz/?sekce=pravidelne_verejne_vlaky&stranka=kokorinsky_rychlik

Tabulka 7 Itinerář na sedmý den

Místo/činnost	Čas	Vzdálenost	Cena	
			Plná	Snížená
Snídaně	8:00-9:00	–	142 Kč	
Zabalení věcí a odhlášení z hotelu	9:10-10:00	–	–	
Sraz před hotelem	10:15	–	–	
Přesun minibusem ke zdymadlu Hořín	10:30-11:15	56,8 km	–	
Prohlídka zdymadla	11:20-11:50	–	–	
Přesun minibusem do centra Mělníka	11:55-12:00	5,3 km	–	
Oběd v restauraci U Piráta	12:15-13:30	–	Ceny dle jídelního lístku ¹⁵³	
Prohlídka zámku Mělník	13:50-14:50	–	130 Kč ¹⁵⁴	90 Kč
Prohlídka kostnice v chrámu sv. Petra a Pavla	15:00-15:30	–	50 Kč ¹⁵⁵	25 Kč
Pohled na soutok Vltavy a Labe	15:35-15:50	–	–	
Přesun minibusem na vlakové nádraží Mšeno	16:00-16:30	20,8 km	–	
Jízda „Kokořínským rychlíkem“ do Prahy	16:46-18:59	77 km	132 Kč ¹⁵⁶	66 Kč
Rozloučení se s účastníky	19:45-21:15	–	–	

Zdroj: vlastní zpracování

¹⁵³ Restaurace U Piráta, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-09]. Dostupné z:

<https://cdn.website.dish.co/media/b3/74/5077750/Aktualni-nabidka.pdf>

¹⁵⁴ Zámek Mělník a vinné sklepy Jiřího Lobkowicze, *Ceník prohlídky zámku* [online] [cit. 2023-03-09].

Dostupné z: <https://www.lobkowicz-melnik.cz/cenik-prohlidky/>

¹⁵⁵ Kudy z nudy, *Kostnice v kostele sv. Petra a Pavla na Mělníku* [online] [cit. 2023-03-09]. Dostupné z:

https://www.kudyznudy.cz/aktivity/kostnice-v-kostele-sv-petra-a-pavla-na-melniku?gclid=Cj0KCQiAx6ugBhCcARIsAGNmMbhVTzjXuCKIYdGSBIJT8hII4j5cf4aG3CRa8fLLl6gDhaL8_ud6LbkaAosMEALw_wcB

¹⁵⁶ KŽC, Klub železničních cestovatelů, *Tarif pro veřejnou drážní osobní dopravu ve vlacích KŽC Doprava, s.r.o.* [online] [cit. 2023-03-05]. Dostupné z:

<https://kzc.cz/pravidelne-verejne-vlaky/tarif-a-smluvni-prepravni-podminky/tarif-2022-07-01.pdf>

5.8 Kalkulace

Součástí zájezdu je kalkulace, jež představuje náklady na dopravu, průvodce a náklady spojené s pobytem, vstupy a stravováním účastníků. Nejprve byla vytvořena tabulka s místy a odkud kam a k nim doplněny vzdálenosti v podobě počtů kilometrů a množstvím čekacích hodin. Tyto hodiny představují dobu, kdy se autobus nevyužívá, ale je stále k dispozici. Čekací hodiny se počítají každý den od 6:00 ráno do 18:00 večer, tedy 12 hodin. První a poslední den se vždy jedna čekací čtvrt hodina připočítá a taktéž se v těchto dnech nebere ohled na dvanáctihodinový pronájem. To znamená, že se první den neplatí od 6 hodiny ranní, ale až po první jízdě a poslední den se nedopočítává do 6 hodiny večerní, ale do posledního přejezdu. Cena jedné čekací hodiny je stanovena na 200 Kč. Nejprve bylo nutné zvolit cenu za kilometr a také čekací hodinu. Obě ceny byly stanoveny dle dostupných ceníků na internetu.

Další část se zaměřila na nepřímé náklady, do kterých spadá doprava (kilometry, čekací doba, ubytování a stravování řidiče). Pro výpočet stravného byly využity aktuální částky z období od 1. 1. 2023.¹⁵⁷ Celková výše nákladů na dopravu činí 48 147,44 Kč včetně DPH.

Následný výpočet byl zaměřen na průvodce (odměna, ubytování a snídaně). Stravné se u externího průvodce nezapočítává, přičemž to, co si koupí, tak mu bude v určité částce proplacena agenturou, pod kterou spadá. Vstupy jsou pro průvodce se skupinou zdarma, tudíž se také do kalkulace nezapočítávají. Celkové náklady vynaložené na průvodce činí 14 934,00 Kč včetně DPH.

Další výpočet se týkal nákladů na jednoho účastníka. Zde byla zahrnuta cena za ubytování, snídani, veškeré vstupy a jízdné. Ceny pro výpočet kalkulace byly stanoveny pro dospělého, tudíž pokud by se jednalo o osoby se zvýhodněním, vykazovala by kalkulace nižší částku, sníženou o slevy pro tyto osoby. Náklady na jednoho dospělého účastníka činí 9 285,21 Kč včetně DPH.

V posledním výpočtu se stanovil 20% zisk pro cestovní kancelář, který činil 1 981,51 Kč včetně DPH na jednoho účastníka. Ten se připočítal k nákladům na jednoho účastníka a při zaokrouhlení byla stanovena prodejní cena zájezdu v částce 11 300 Kč.

Tato kalkulace je pouze orientační.

¹⁵⁷ Finance.cz, *Výše sazeb tuzemského stravného* [online] [cit. 2023-03-02]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/dane-a-mzda/mzda/cestovni-nahrady/tuzemske-stravne/>

Tabulka 8 Harmonogram odjezdů a příjezdů, počet kilometrů a čekací hodiny

Den	Odjezd	Z	Do	Příjezd	Km	Čekací hodiny
1.	9:45	Praha	Krušovice	10:45	58,5	0,25
	11:45	Krušovice	Píň	12:15	20,4	1
	14:45	Píň	Lány	15:00	6,7	2,5
	16:30	Lány	Krušovice	17:00	20,8	1,5+1=6,25
2.	8:15	Krušovice	Mayrau	8:45	28,8	2,25
	11:15	Mayrau	Krušovice	11:45	28,8	2,25
	13:30	Krušovice	Muzeum ČD	13:45	4,6	1,75
	17:15	Muzeum ČD	Krušovice	17:30	4,6	3,5+0,5=10,25
3.	8:45	Krušovice	Kolín	10:30	132,7	2,75
	14:00	Kolín	Kutná Hora	14:30	15,5	3,5
	19:00	Kutná Hora	Krušovice	20:45	144,5	3,5=9,75
4.	11:15	Krušovice	Žampach	12:15	83	4,25
	13:15	Žampach	Muzeum Lešany	13:30	9	1
	17:30	Muzeum Lešany	Týnec n. Sázavou	17:45	4,6	4
	18:00	Týnec n. Sázavou	Praha hl. nádraží	18:45	43,7	0,25=9,5
	19:45	Praha hl. nádraží	Krušovice	20:30	56,2	—————
5.	10:30	Krušovice	Zdymadlo Hořín	11:15	56,8	2,25
	12:00	Zdymadlo Hořín	Mělník	12:15	5,3	0,75
	16:00	Mělník	Mšeno	16:30	20,8	3,75
	16:45	Mšeno	Praha hl. nádraží	17:45	55,1	0,25=7
Celkem					800,4	42,75

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 9 Počet účastníků

Plánovaný počet osob	26
----------------------	----

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 10 Kilometrovné

Celkový počet km	800,4
Sazba Kč/km	34 Kč bez DPH
Kilometrovné celkem Kč	27 214

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 11 Čekací doba

Čekací jednotka	jedna hodina
Celkový počet čekacích jednotek	42,75
Sazba Kč/čekací jednotka	200 bez DPH
Čekací doba celkem v Kč	8 550

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 12 Náklady na dopravu

Doprava	Cena bez DPH v Kč	DPH v Kč	Cena vč. DPH v Kč
Kilometrovné 21 %	27214,00	5714,94	32928,94
Čekací doba 21 %	8550,00	1795,50	10345,50
Ubytování 10 %	3204,00	356,00	3560,00
Stravné 0 %	1313,00		1313,00
Doprava celkem	40 281,00 Kč	7 866,44 Kč	48 147,44 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 13 Výpočet stravného pro řidiče

Výpočet stravného	
1. den	9:45 - 24:00 = 14:15h => 196
2. den	24:00 - 24:00 = 24 => 307
3. den	24:00 - 24:00 = 24 => 307
4. den	24:00 - 24:00 = 24 => 307
5. den	24:00 - 17:45 = 17:45h => 196
Celkem Kč	1 313

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 14 Celková kalkulace zájezdu

Položky	Cena bez DPH v Kč	DPH v Kč	Cena vč. DPH v Kč
Doprava celkem	40 103,00	8 044,44	48 147,44
Průvodce – externí			
Odměna 21 %	8 295,00	2 205,00	10 500,00
Ubytování 10 %	3 204,00	356,00	3 560,00
Stravování 10 %	-----	-----	-----
Snídaně 2x	275,4	30,60	306,00
Snídaně 4x	511,20	56,80	568,00
Průvodce celkem	12 285,60	2 648,40	14 934,00
Náklady rizika celkem	52 388,60	10 692,84	63 081,44
Náklady rizika/1 účastník	2 014,95	411,26	2 426,21
Náklady přímé			
Ubytování 10 %	3 204,00	356,00	3 560,00
Stravování 10 %			
Snídaně 2x	275,4	30,60	306,00
Snídaně 4x	511,20	56,80	568,00
Vstupy volné 10 % a jízdné 10 %			
Jízdenky MHD	216,00	24,00	240,00
Návštěva technického muzea	252,00	28,00	280,00
Rozhledna Petřín	135,00	15,00	150,00
Pražský hrad	225,00	25,00	250,00
Prohlídka pivovaru	144,00	16,00	160,00
Skanzen Mayrau	72,00	8,00	80,00
Muzeum ČD	171,00	19,00	190,00
Jízda KŘD	450,00	50,00	500,00
Chrám sv. Barbory	162,00	18,00	180,00
Posázavský motorák	74,70	8,30	83,00
Zámek Mělník	117,00	13,00	130,00
Kostnice	45,00	5,00	50,00
Kokořínský rychlík	118,80	13,20	132,00
Přímé náklady – celkem	6 173,10	685,90	6 859,00
Celkové náklady/1 účastník	8 188,05	1 097,16	9 285,21
Marže CK 20 %	1 637,61	343,90	1 981,51
Hrubá cena zájezdu	9 825,66	1 441,06	11 266,72
Prodejní cena zájezdu			11 300,00

Zdroj: vlastní zpracování

6 Závěr

Cestovní ruch je bezesporu fenoménem dnešní doby a má velký ekonomický význam pro zemi. Existuje zde nespočet druhů a forem, které se vzájemně prolínají. Cestovní ruch v moderním (dnešním) pojetí se začal rozvíjet až v polovině 19. století, kdy je za představitele považován Thomas Cook, jež zorganizoval první zájezd. Rozvoj cestovního ruchu na území Čech byl ve svých dobách značně omezován zejména za komunistického režimu, ale po jeho pádu se rychle zařadil do poměrů, které v evropském cestovním ruchu panují.

Součástí cestovního ruchu je bezpochyby i doprava a pro tuto práci byla zvolena doprava železniční, jejíž historie se táhne až do počátku 19. století, kdy se na kolejích objevily první koněspřežky. Později byly nahrazeny parními lokomotivami, poté motorovými a elektrickými, které na železnicích vládou nyní.

Práce je zaměřena také na technické památky. Pokud si uvědomíme definici technické památky, zjistíme, že jich je na světě nespočet a dojde nám, kolik už jsme jich viděli, aniž bychom věděli, že se jedná právě o technickou památku. Velká většina bohužel chátrá a nakonec zmizí, ale část se přece jenom zachrání a poskytne nám vhled do světa minulosti. Právě tyto zachráněné památky mají na svědomí lidé, milovníci, nadšenci, kteří se svou pílí snaží o to, aby přežily. Často se to ani nemusí povést, ale když ano, mohou tak pozvednout jejich význam. Příkladem nám mohou být technická muzea, železniční muzea schraňující historické lokomotivy a vozy s největší sbírkou v Lužné u Rakovníka. Dále muzea s technickými vojenskými památkami jako jsou Lešany nebo zpřístupňované tvrze z dob Československého opevnění. Tyto zachráněné památky mají v určité míře vliv také na cestovní ruch, protože lidi zajímá, jak tomu bylo v minulosti a jsou ochotni za nimi cestovat.

V praktické části se nachází charakteristika Středočeského kraje a Prahy. Oba tyto kraje patří k nejnavštěvovanějším krajům České republiky, jelikož disponují ohromným množstvím technických, kulturních, ale i přírodních památek, jež jsou pro turisty velmi atraktivní.

Poslední částí je návrh turistické trasy. Jedná se o sedmidenní zájezd zaměřený převážně na atraktivitu a technické památky železniční dopravy, doplněný o kulturní památky. Zájezd je naplánován na dvoudenní pobyt v Praze s jízdou po Pražském semmeringu, procházkou po kulturních památkách, výjezdem lanovou dráhou na rozhlednu Petřín a návštěvou Národního technického muzea. Z Prahy se pronajatým autobusem vydají

do nedalekých Krušovic, ze kterých budou absolvovat každý den různé výlety. Navštíví zbytky Pražsko-lánské koněspřežky, zavítají do největšího muzea ČD v Lužné u Rakovníka, podívají se do Kutné Hory na majestátný chrám sv. Barbory nebo se zúčastní dvou vyhlídkových projížděk historickými vlaky „Posázavského pacifiku“ a „Kokořínského rychlíku“. Trasa je naplánována především pro lidi se zájmem o železniční dopravu a technické památky, ale nabízí i atraktivitu pro širší klientelu. Zájezd by měl vzbudit touhu po poznávání technických památek, převážně železničních a pomoci tak k jejich rozvoji v cestovním ruchu České republiky.

7 Seznam použitých zdrojů

7.1 Knižní publikace:

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

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

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

JOZEF, Gašparík a Jiří KOLÁŘ. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada Publishing, 2017. ISBN 978-80-271-0058-3

KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nadas, 1991. Knihnice techniky a technologie železniční dopravy. 80-7030-061-2

RYVOLA, Jiří a Mojmír KREJČÍŘÍK. *Železniční stavební technické památky*. Praha: Skanska ŽS, 2003. 80-260-1256-9

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

7.2 Internetové zdroje:

Wayback Machine, *Technická památka*. [online] [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: https://web.archive.org/web/20170426150848/http://www.artslexikon.cz/index.php?title=Památka_technická

Asociace krajů České republiky, *Charakteristika kraje* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <http://www.asociacekrajů.cz/kraje-cr/hlavni-mesto-praha/charakteristika-kraje/>

Asociace krajů České republiky, *Charakteristika kraje* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <http://www.asociacekrajů.cz/kraje-cr/hlavni-mesto-praha/charakteristika-kraje/>

Booking.com, *Hotel Czech Inn – cena ubytování* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: https://www.booking.com/searchresults.cs.html?aid=373428&label=prague-6GesUuvx06O%2AfqOfNZGH_ws494887554626%3Apl%3Aata%3Ap1%3Ap2%3Aac%3Aap%3Aaneg%3Afi%3Atikwd-297205590673%3Alp9062901%3Ali%3Adec%3Adm&sid=60398a9d0fbd0fc1042cddd86

[bbd548c&checkin=2023-07-01&checkout=2023-07-03&dest_id=-553173&dest_type=city&srpvid=882f955d5c0601da&track_hp_back_button=1#hotel_47405-back](https://www.booking.com/searchresults.cs.html?ss=Krušovice&ssne=Krušovice&ssne_untouched=Krušovice&sid=2c68518aad8c22512443ad8fca174e53&aid=318615&lang=cs&sb=1&src_elem=sb&src=index&dest_id=-548248&dest_type=city&checkin=2023-07-05&checkout=2023-07-09&group_adults=28&no_rooms=1&group_children=0&sb_travel_purpose=leisure)

Booking.com, *Hotel U Lípy – cena ubytování* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: https://www.booking.com/searchresults.cs.html?ss=Krušovice&ssne=Krušovice&ssne_untouched=Krušovice&sid=2c68518aad8c22512443ad8fca174e53&aid=318615&lang=cs&sb=1&src_elem=sb&src=index&dest_id=-548248&dest_type=city&checkin=2023-07-05&checkout=2023-07-09&group_adults=28&no_rooms=1&group_children=0&sb_travel_purpose=leisure

CzechTourism, *AKTUALIZOVÁNO: Domáci a zahraniční hosté HUZ dle krajů 2022 Q.* [online]. [2023-02-17]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/domaci-a-zahranicni-hoste-huz-dle-kraju-2022/>

CzechTourism, *AKTUALIZOVÁNO: Návštěvnost HUZ – podrobná data 2012-2022 Q* [online] [cit. 2023-01-26]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/navstevnost-huz-2012-2022/>

CzechTourism, *Návštěvnost turistických cílů 2019* [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/ntc2019/>

CzechTourism, *Návštěvnost turistických cílů 2021: Praha* [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/navstevnost-turisticky-ch-cilu-2021-praha/>

CzechTourism, *NOVÉ: Platební bilance 2012-2022 Q.* [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/platebnibilance/>

Česká národní banka, *Platební bilance.* [online]. [cit. 2022-12-10]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/docs/ARADY/MET_LIST/bpm6_bop_cs.pdf

Česká televize, *Technické památky Českých zemí – Středočeský kraj* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/13862568241-technicke-pamatky-ceskych-zemi/320294340160004/>

České dráhy, *1938: 167 dnů falešných nadějí* [online] [cit. 2023-02-16]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/100-let-spolu/pribehy/-30728/>

České dráhy, *Běh času* [online] [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/default.htm>

České dráhy, *Elektrizace tratí v ČSR: stejnosměrně i střídavě* [online] [cit. 2023-02-17]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/-30794/>

ČSÚ, Český statistický úřad, *Česká republika od roku 1989 v číslech – aktualizováno 9.12.2022.* [online]. [2023-02-17]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ceska-republika-od-roku-1989-v-cislech-aktualizovano-9122022>

ČSÚ, Český statistický úřad, *HDP, Regionální účty* [online] [cit. 2023-01-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/hdp-xa>

ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika hlavního města Prahy* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20557413/10-101112charcz.pdf/49b91d78-6e2e-4ea8-ad64-45f56b4c6cba?version=1.0>

ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika hlavního města Prahy* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20557413/10-101112charcz.pdf/49b91d78-6e2e-4ea8-ad64-45f56b4c6cba?version=1.0>

ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika hlavního města Prahy* [online]. [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-1131-05-casova_rada-2_1_charakteristika_hlavniho_mesta_prahy

ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika hlavního města Prahy* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-1131-05-casova_rada-2_1_charakteristika_hlavniho_mesta_prahy

ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika kraje* [online] [cit. 2023-02-20]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_kraje

ČSÚ, Český statistický úřad, *Charakteristika území* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-2105-05-v_letech_2000_az_2004-2_1_charakteristika_uzemi

ČSÚ, Český statistický úřad, *Návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení hl. m. Prahy v roce 2022* [online] [cit. 03. 10. 2023]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/navstevnost-hromadnych-ubytovacich-zarizeni-hl-m-prahy-v-roce-2022>

ČSÚ, Český statistický úřad, *Nejnovější údaje: Hl. m. Praha* [online] [cit. 2022-02-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/1-xa>

ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Benešov* [online] [cit. 2023-02-18]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_benesov.pdf/7c781d74-c732-4d7a-82c0-efccdc86c69a?version=1.23

ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Beroun* [online] [cit. 2023-02-20]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_beroun.pdf/294f63f2-185a-453c-93ee-31cc51c25259?version=1.17

ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Kladno* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_kladno.pdf/7be766e0-00de-4a14-8861-aaece623d6a1?version=1.17

ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Kolín* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_kolin.pdf/6589bc52-120d-4936-9685-58843e89c4b3?version=1.19

ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Kutná Hora* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_kutna_hora.pdf/76a51301-6fa4-4108-aa49-971697a0f5c7?version=1.17

ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Mělník* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_melnik.pdf/3ad72623-3611-4bf5-b205-65e6293d1edd?version=1.17

ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Mladá Boleslav* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_mlada_boleslav.pdf/ed4a5899-0a4d-4398-bd66-798096d4378e?version=1.17

ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Nymburk* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_nymburk.pdf/442a1c15-95f5-467e-8228-ac877195c453?version=1.17

ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Praha-východ* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_praha_vychod.pdf/9d79c686-a138-4573-ab2d-cdf420c2fa2c?version=1.21

ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Praha-západ* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_praha_zapad.pdf/5a0ba5f4-27fb-407b-a443-118c4b3c95e3?version=1.19

ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Příbram* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_pribram.pdf/39ad8a86-5cc2-4474-8930-15c946646070?version=1.17

ČSÚ, Český statistický úřad, *Okres Rakovník* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/17822577/okr_rakovnik.pdf/f48220d2-c692-4188-bb49-a92b1028afcd?version=1.17

ČSÚ, Český statistický úřad, *Podíl nezaměstnaných osob k 31.12.2022 činil 3,04 %*. [online] [cit. 2023-01-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/podil-nezamestnanych-v-praze-k-30-11-2022-cinil-303->

ČSÚ, Český statistický úřad, *Pohyb obyvatelstva v hl. m. Praze v 1.-3. čtvrtletí 2022* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/pohyb-obyvatelstva-v-hl-m-praze-v-1-3-ctvrtleti-2022>

ČSÚ, Český statistický úřad. *Obyvatelstvo* [online] [cit. 2022-02-21]. Dostupné z: <http://dul-mayrau.cz> - Stránka Hornického skanzenu Mayrau ve Vinařicích, Vstupné [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <http://dul-mayrau.cz/vstupne/>

Hrady v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, *Rondel* [online] [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.hrady-zriceniny.cz/pojmy.htm#rizalit>

Chrám svaté Barbory, *Nákup vstupenek* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://vstupenky.chramsvatebarbory.cz>

Klub českých turistů, *Struktura KČT* [online] [cit. 2023-02-14]. Dostupné z: <https://kct.cz/struktura-kct>

Kolínská řepařská drážka, *Jízdní řád* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://www.reparskadrazka.cz/jizdni-rad/>

Kolínská řepařská drážka, *Mimořádné jízdy na objednávky* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://www.reparskadrazka.cz/cenik/#objednavky>

Kudy z nudy, *Zámecký park Lány a palmový skleník* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/aktivity/zamecky-park-lany-a-sklenik>

KŽC, Klub železničních cestovatelů, *Kokořínský rychlík* [online] [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: https://kzc.cz/?sekce=pravidelne_verejne_vlaky&stranka=kokorinsky_rychlik
KŽC, Klub železničních cestovatelů, *Tarif pro veřejnou drážní osobní dopravu ve vlacích KŽC Doprava, s.r.o.* [online] [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: https://kzc.cz/pravidelne_verejne_vlaky/tarif_a_smluvni_prepravni_podminky/tarif_2022-07-01.pdf

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, *Destinační management a vytváření produktů v cestovním ruchu* [online]. s. 5. [cit. 2022-12-10]. Dostupné z: http://www.mmr.cz/getmedia/656473c9-3527-4007-aafd-b09f029ea418/getfile2_3.pdf

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, *Seznam cestovních kanceláří k 09. 02. 2023* [online] [cit. 2023-02-14]. Dostupné z: ([https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/cestovni-ruch/seznam-cestovnich-kancelari/seznam-cestovnich-kancelari-\(1\)](https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/cestovni-ruch/seznam-cestovnich-kancelari/seznam-cestovnich-kancelari-(1)))

Ministerstvo pro místní rozvoj, *Školení a vzdělávání pracovníků v cestovním ruchu* [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/1694c446-1cad-4d62-901b-8ec7b4577cba/GetFile19.pdf>

Moser, *Příběh značky Moser* [online] [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.moser.com/cs/o-moseru/pribeh-znacky-moser>

Muzeum (cit. 3. 3. 2023): <https://www.cdnostalgie.cz/expozice/muzeum/muzeum-cd/-37094/>

Národní památkový ústav, *Technické památky* [online] [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://www.npu.cz/technicke-pamatky>

Národní technické muzeum, *Vstupné* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://www.ntm.cz/index.php?q=muzeum/navstivte-nas>

Národní technické muzeum. (cit. 7. 3. 2023). Dostupné z: <https://www.ntm.cz>

Nostalgie ČD, *Otevírací doba a vstupné v roce 2023* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://www.cdnostalgie.cz/expozice/muzeum/oteviraci-doba-vstupne/-37096/>

Perner.cz, *O Janu Pernerovi.* [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: http://www.perner.cz/StudijniMaterialy/Jan_Perner.htm

PID, Pražská integrovaná doprava, *Cestování po Praze* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://pid.cz/praha/>

Pivovar Krušovice, *Exkurze pivovaru* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://krusovice.cz/exkurze>

Portál životního prostředí hlavního města Prahy, *Vodní toky a vodní díla na území Prahy* [online] [cit. 2022-02-21]. Dostupné z: https://portalzp.praha.eu/jnp/cz/voda/vodni_toky_vodni_dila_a_vodotece/index.html

Prague.eu, *Petřínská rozhledna* [online] [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.prague.eu/cs/objekt/mista/116/petrinska-rozhledna>

Praha.eu, *Základní informace o Praze* [online] [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/co_delat_v_praze/o_praze/zakladni_informace/index.html

Pražský hrad, *Ceník* [online] [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: https://www.hrad.cz/file/edee/2023/02/cenik-s-prohlidkami-03_2023-sph-cj-20230228-182514.pdf

Railian.com, *Koncesní zákon*. [online] [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <http://www.railian.com/historie/koncese.html>

Restaurace a hotel U Lípy Krušovice, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <http://hotelulipykrusovice.cz/jidelni-listek>

Restaurace na Mělníku, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: <http://namelniku.cz/jidelni-listek/>

Restaurace u Pinkasů, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: http://www.upinkasu.cz/pc-jidelni_listek/

Restaurace U Piráta, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: <https://cdn.website.dish.co/media/b3/74/5077750/Aktualni-nabidka.pdf>

Restaurace U Sedlerů, *Jídelní lístek* [online] [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.usedleru.cz/menu-cz/jidelni-listek/>

Restaurace V Ruthardce, *Naše menu* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://www.v-ruthardce.cz/menu/vyber-sefkuchare/>

ŠAUER, Martin, Jiří VYSTOUPIL. a kol. *Cestovní ruch. Učební text*. [online]. s. 28. [cit. 2023-02-14]. Brno: Masarykova univerzita, 2015. Dostupné z: https://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/studijni_texty/cestovni_ruch_ePDF.pdf

Technické muzeum v Brně, *Co je to smalt* [online] [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://mck.technicalmuseum.cz/smalt/frame1.html>

UNWTO, *International Tourism Highlights 2020 Edition* [online] [cit. 2023-2-22]. Dostupné z: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284422456>

Vojenský historický ústav Praha, *Vojenské technické muzeum Lešany – základní informace* [online] [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://www.vhu.cz/muzea/zakladni-informace-o-vtm-lesany/>

Webarchiv, *Střední Čechy: člověk, krajina* [online] [cit. 2023-02-20]. Dostupné z: (<https://wayback.webarchiv.cz/wayback/20210531062511/https://priroda.kr-stredocesky.cz/article.asp?id=29>)

Zámek Mělník a vinné sklepy Jiřího Lobkowicze, *Ceník prohlídky zámku* [online] [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: <https://www.lobkowicz-melnik.cz/cenik-prohlidky/>

Kudy z nudy, *Kostnice v kostele sv. Petra a Pavla na Mělníku* [online] [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: https://www.kudyznudy.cz/aktivity/kostnice-v-kostele-sv-petra-a-pavla-na-melniku?gclid=Cj0KCQiAx6ugBhCcARIsAGNmMbhVTzjXuCKIYdGSBIJT8hII4j5cf4aG3CRa8fLLl6gDhaL8_ud6LbkaAosMEALw_wcB

Finance.cz, *Výše sazeb tuzemského stravného* [online] [cit. 2023-03-02]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/dane-a-mzda/mzda/cestovni-nahrady/tuzemske-stravne/>

8 Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk

8.1 Seznam tabulek

Tabulka 1 Itinerář na první den	56
Tabulka 2 Itinerář na druhý den.....	58
Tabulka 3 Itinerář na třetí den	60
Tabulka 4 Itinerář na čtvrtý den.....	62
Tabulka 5 Itinerář na pátý den	64
Tabulka 6 Itinerář na šestý den	66
Tabulka 7 Itinerář na sedmý den.....	68
Tabulka 8 Harmonogram odjezdů a příjezdů, počet kilometrů a čekací hodiny	70
Tabulka 9 Počet účastníků	70
Tabulka 10 Kilometrovné	70
Tabulka 11 Čekací doba	71
Tabulka 12 Náklady na dopravu	71
Tabulka 13 Výpočet stravného pro řidiče	71
Tabulka 14 Celková kalkulace zájezdu	72

8.2 Seznam grafů

Graf 1 Počet hostů v tisících za období 1989-2022 v Československu a ČR	23
Graf 2 Platební bilance ČR mezi lety 2012-2022 mezinárodního cestovního ruchu v milionech Korun českých	26
Graf 3 Světový přehled využití dopravních prostředků v procentech v rámci mezinárodního cestovního ruchu v roce 2019	32

8.3 Seznam použitých zkratk

- apod. – a podobně
- atd. – a tak dále
- cca – cirka, přibližně
- ČSD – Československé státní dráhy
- DPH – Daň z přidané hodnoty
- Hz – hertz
- Kč – Koruna česká
- KČT – Klub českých turistů
- KFNB – Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Severní dráha císaře Ferdinanda)
- kkStB – kaiserlich-königliche Staatsbahnen (Císařsko-královské státní dráhy)
- km – kilometr
- km/h – kilometr za hodinu
- KŘD – Kolínská řepařská drážka
- kV – kilovolt
- MHD – městská hromadná doprava
- např. – například
- RO – Rada pro opevňování

- ŘOP – Ředitelství opevňovacích prací
- StEG – Staatseisenbahn-Gesellschaft (Rakouská společnost státní dráhy)
- tzv. – takzvaný