

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA

Bakalářská práce

2011

Jana Řeháčková

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

**Využití industriálního dědictví
v rozvoji cestovního ruchu na příkladě
Jindřichohradeckých místních drah**

Vedoucí bakalářské práce

RNDr. Blažena Gehinová

Autorka

Jana Řeháčková

2011

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem svoji bakalářskou práci na téma: **Využití industriálního dědictví v rozvoji cestovního ruchu na příkladě Jindřichohradeckých místních drah** vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě, ekonomickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce.

Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích 15. dubna 2011

.....

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucí bakalářské práce paní RNDr. Blaženě Gehinové za její odbornou pomoc, cenné rady a připomínky.

Také bych chtěla poděkovat všem, kteří mi poskytli důležité informace pro zpracování bakalářské práce.

Jana Řeháčková

OBSAH

1.	Úvod.....	2
2.	Cíl a metodika.....	3
2.1.	Cíle.....	3
2.2.	Metody a techniky	3
3.	Literární rešerše	4
3.1.	Cestovní ruch	4
3.2.	Předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu	5
3.3.	Druhy a formy cestovního ruchu	7
3.4.	Kulturní cestovní ruch	8
3.5.	Segmentace návštěvníků.....	11
3.6.	Marketing v cestovním ruchu	12
4.	Analýza vybraného území	15
4.1.	Vymezení oblasti	15
4.2.	Primární nabídka.....	15
4.2.1.	Přírodní předpoklady	15
4.2.2.	Kulturně-historické předpoklady	17
4.3.	Sekundární nabídka.....	24
4.3.1.	Ubytovací služby	24
4.3.2.	Stravovací služby.....	25
4.3.3.	Dopravní dostupnost.....	26
4.3.4.	Infrastruktura cestovního ruchu	27
4.4.	Historie železniční dopravy v Čechách	29
4.5.	Úzkorozchodná trať	30
4.6.	Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.....	32
5.	Marketingové šetření návštěvníků	35
5.1.	Vyhodnocení dotazníků	35
5.2.	Profil návštěvníka	43
6.	Vlastní návrhy.....	45
7.	Závěr	50
8.	Summary	51
9.	Přehled literatury.....	52
10.	Seznam grafů	55
11.	Seznam příloh	55

1. Úvod

Cestovní ruch patří v posledních letech mezi nejdynamičtěji se rozvíjející odvětví ekonomiky. Rozvoj cestovního ruchu je zapříčiněn růstem životní úrovně obyvatel, ekonomickým růstem, ale i růstem volného času jedince. Dalším předpokladem je pak dostatek finančních prostředků. Důvodem pro cestování je uspokojení potřeb účastníků cestovního ruchu. Jedná se o potřebu odpočinku, poznání, kulturních zážitků, navázání nových sociálních kontaktů či o potřebu změnit prostředí nebo se léčit ve specializovaných zařízeních.

Na cestovní ruch lze nahlížet ze dvou stránek - jako na způsob uspokojování primárních a sekundárních potřeb obyvatelstva nebo jako na oblast plnou podnikatelských příležitostí a výraznou součást ekonomiky. Nástrojů cestovního ruchu, které pomáhají uspokojovat potřeby obyvatelstva v oblasti cestování, je bohatá škála. Můžeme mezi ně zařadit ubytovací a stravovací zařízení, kulturní a přírodní památky, sportovní či zábavní atraktivity a nebo také industriální dědictví, které nám zde bylo zachováno z minulých dob. A právě industriální dědictví a jeho využití pro rozvoj cestovního ruchu bude tématem této práce.

Železnice ovlivnila vývoj celé společnosti a znamenala revoluční obrat v přepravě osob, surovin a nákladů. V 19. století bylo postavení železniční dopravy naprosto nesrovnatelné s dneškem. Železnice neměly konkurenci, neboť byly jediným pozemním dopravním prostředkem, který byl mechanizovaný, dostatečně rychlý i levný. Dnes jsou historické vlaky technickými památkami, které přispívají k rozvoji cestovního ruchu v dané oblasti.

V bakalářské práci bude představen podnik Jindřichohradecké místní dráhy a. s., který vlastní jedny z posledních úzkokolejných tratí v České republice. Tyto unikátní dráhy vykonávají každodenní osobní i nákladní dopravu na linkách Obrataň–Jindřichův Hradec a Jindřichův Hradec–Nová Bystřice.

Cílem této práce bylo analyzovat primární a sekundární nabídky cestovního ruchu v oblasti železničních tratí Jindřichohradeckých místních drah a. s. a na základě výsledků z dotazníkového šetření stanovit profil návštěvníka. Na závěru práce se autorka pokusila navrhnout nový produkt a inovovat produkt stávající.

2. Cíl a metodika

2.1. Cíle

Cílem této bakalářské práce bylo provedení analýzy primární a sekundární nabídky cestovního ruchu v oblasti železničních tratí Jindřichohradeckých místních drah a. s. Na základě šetření motivace, očekávání a image technické památky bude proveden výběr segmentů návštěvníků a inovace skladby produktu.

2.2. Metody a techniky

Pro zpracování bakalářské práce byla použita odborná literatura dostupná především v Akademické knihovně Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, dále internetové stránky a materiály z informačních center. Odborné zdroje autorce posloužily pro pochopení problematiky cestovního ruchu, marketingu a situační analýzy.

Praktická část bakalářské práce obsahuje situační analýzu daného území a marketingové šetření potřeb návštěvníků vybrané oblasti. V této části se autorka zaměřila na sběr primárních dat prostřednictvím dotazníkového šetření, při kterém využila jednu z forem marketingového výzkumu a to formu přímého dotazování respondentů pomocí dotazníků.

Vlastní dotazníkové šetření probíhalo nejen na železničních zastávkách, ale i během jízdy vlakem, a to v období letních prázdnin roku 2010. Šetření se zaměřilo na zjištění potřeb návštěvníků, zjištění nedostatků a na motivace a očekávání cestujících. Celkem bylo osloveno téměř 70 lidí různého věku, ale z různých důvodů (např. vyplnění jen části dotazníku) bylo do dotazníkového šetření zařazeno pouze 51 osob. Získaná data byla následně zpracována v programu Microsoft Office Excel a vyhodnocena pomocí grafů a procentuálního vyjádření.

Na základě výsledků dotazníkového šetření a situační analýzy vybrané oblasti se autorka pokusila navrhnout nový produkt a inovaci produktu stávajícího.

3. Literární rešerše

3.1. Cestovní ruch

Cestovní ruch (*tourism, travel*) je významný společensko-ekonomický fenomén, ať už z pohledu jednotlivce či společnosti, a představuje každý rok obrovský pohyb lidské populace za rekreací, poznáváním a za uspokojováním svých potřeb. Cestovní ruch je často označován za turistický průmysl, neboť patří k největším exportním odvětvím, hned vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem. Jedná se o mnohooborové odvětví, které zahrnuje ubytování, stravování, dopravu, turistická zařízení a služby různého druhu (např. služby cestovních kanceláří a agentur, průvodcovské služby, informační služby a další). Cílem tohoto odvětví je zprostředkovat, umožnit a zpříjemnit účastníkům cestování. (Hesková, 2006)

Pro vymezení pojmu cestovní ruch existuje řada definic. Za jednu z nejužitečnějších lze považovat definici UNWTO¹, která představuje cestovní ruch jako činnost osob cestujících do míst a pobývajících v místech mimo své obvyklé prostředí po dobu kratší než jeden ucelený rok, za účelem trávení volného času a služebních cest. Oriška (1999) definuje cestovní ruch jako soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestou a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném čase, za účelem zotavení, poznání, společenského kontaktu, kulturního a sportovního vyžití, lázeňského léčení a pracovních cest. Podle výkladového slovníku lze cestovní ruch také definovat jako souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu, souhrn procesů budování a provozování zařízení se službami pro účastníky cestovního ruchu včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch, souhrn politických a veřejněsprávních aktivit a reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity. (Pásková, Zelenka, 2002)

Cestovní ruch si lze představit jako otevřený a dynamický systém, který je tvořen dvěma podsystémy - objektem a subjektem. **Subjekt** představuje účastník cestovního ruchu, který uspokojuje své potřeby spotřebou statků v době cestování. Je nositelem

¹ UNWTO = United Nations World Tourism Organization = Světová organizace cestovního ruchu
<http://www.czechtourism.cz/didakticke-podklady/1-charakteristika-a-vyznam-cestovniho-ruchu-v-cesku/>

poptávky a spotřebitelem produktů cestovního ruchu. **Objektem** se rozumí vše, co se může stát cílem pro účastníka cestovního ruchu. Může se jednat o přírodní atraktivitu, kulturu, hospodářství, rekreační či sportovní středisko apod. Objekt cestovního ruchu tak lze považovat za nositele nabídky. (Hesková, 2006)

3.2. Předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu

Základním předpokladem pro rozvoj cestovního ruchu je svoboda cestovat. Dalšími předpoklady jsou volný čas a dostatek finančních prostředků. V minulých dobách často obyvatelé trápily nedostačující podmínky pro cestování, mezi něž patřily nejčastěji výše vyjmenované předpoklady (tj. omezená možnost vycestování, málo volného času a nedostatek peněz). (Jakubíková, 2009) Lze však spatřovat i jiné úhly pohledu na předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu. Podle Heskové (2006) musí cílové místo disponovat přitažlivým přírodním či kulturním potenciálem, aby bylo atraktivní pro účastníky cestovního ruchu. Potenciál (tzv. předpoklad pro rozvoj cestovního ruchu) není však v prostoru rozmístěn rovnoměrně, čímž je vzácnější.

Autorky Drobná a Morávková (2004) člení předpoklady na lokalizační, selektivní a realizační. **Lokalizační předpoklady** umožňují umístění aktivit do určité oblasti, která je vhodná pro rozvíjení cestovního ruchu a tím naskýtá možnost naplnit motivy účasti na cestovním ruchu. Tyto předpoklady se dělí na přírodní předpoklady a atraktivitu (povrch, podnebí, vodstvo atd.) a kulturní předpoklady, které jsou výsledkem činnosti člověka a často souvisejí s historickým vývojem země. Do těchto předpokladů jsou zahrnuty architektonické památky, muzea, galerie, technické památky, parky, památky lidové architektury apod. **Selektivní předpoklady** vyjadřují ochotu společnosti v daném území podílet se na rozvoji cestovního ruchu. Tyto předpoklady se dělí na objektivní a subjektivní. Objektivní předpoklady představují soubor faktorů, které ovlivňují cestovní ruch, jako např. politická stabilita, bezpečnost či ekonomická a životní úroveň obyvatel. Subjektivní předpoklady ovlivňují rozhodování o účasti na cestovním ruchu. Zde hrají významnou roli módnost návštěvy určité oblasti, vliv reklamy, propagace cestovních kanceláří atd. (Drobná, Morávková, 2004) Posledními předpoklady jsou **realizační předpoklady**, které umožňují realizovat požadavky

účastníků a jsou prostředkem k dosažení jejich cílů. Dělí se na předpoklady dopravní a materiálně-technické. O přitažlivosti území rozhodují nejen přírodní či kulturní předpoklady ale významným prvkem je i hustota a kvalita dopravní sítě. Zato materiálně-technické předpoklady představují zabezpečení území ubytovacími, stravovacími, zábavními, kulturními či sportovními zařízeními. Tato zařízení mají za úkol uspokojit základní potřeby účastníka. (Drobná, Morávková, 2004)

Výše uvedené předpoklady by však neměly význam, pokud by lidé neměli potřebu cestovat a nevytvářeli tak poptávku po produktech cestovního ruchu. Účastí na cestovním ruchu dochází k **uspokojování lidských potřeb**. Některé z potřeb je možno uspokojit i mimo účast na cestovním ruchu, jiné ne. Jakubíková (2010) vysvětluje potřebu jako pocit nedostatku něčeho, co je pro lidský život důležité a co nutí člověka k určitému chování. Potřeba je podle ní ovlivňována kulturou a prostředím, ve kterém jedinec žije. Potřeba je rozdíl mezi stavem aktuálním, v němž se osoba nachází, a stavem ideálním, kterého chce dosáhnout.

Potřeby účastníků cestovního ruchu lze členit do dvou okruhů – na potřeby primární a sekundární. **Primární potřeba** (tzv. cílová) je např. potřeba zprostředkování styku s přírodou, kulturní a sportovní vyžití. Zahrnuje se sem také potřeba odpočinku, klidu, relaxace, obnovy psychických a fyzických sil, potřeba změny prostředí, léčení, vzdělávání, potřeba komunikace a společenského kontaktu či potřeba nevšedních zážitků a poznávání památek. **Sekundární potřeba** (tzv. realizační) umožňuje realizování služeb uspokojující primární potřeby, jako např. doprava, ubytování, stravování, zábava či zprostředkování služeb. (Jakubíková, 2010)

Kotler a Armstrong (2001) vymezili pět typů potřeb, a to **deklarované potřeby, reálné potřeby, nevyřčené potřeby, potřeby potěšení a utajené potřeby**. Deklarovaná potřeba znamená např., že zákazník si nepřeje příliš drahou dovolenou v zahraničí. Ale zároveň musí být naplněna reálná potřeba, kdy si přeje dovolenou, jež naplní jeho očekávání (nevšední zážitky, relaxaci). Nevyřčená potřeba představuje určité očekávání samozřejmosti, že zákazník obdrží dobré služby, chutné jídlo v restauraci, kvalitní a rychlou obsluhu, spolehlivost, ochotu, čistotu apod. Potřeba potěšení je uspokojena ve chvíli, kdy zákazník při koupi zájezdu obdrží zdarma malý dárek, např. cestovní tašku s logem společnosti. Mezi utajené potřeby patří např. určitá touha člověka, aby ho okolí

vnímalo jako člověka, který si může dovolit exkluzivní dovolenou v zahraničí. (Kotler, Armstrong, 2001)

Všechny výše uvedené druhy potřeb jsou uspokojovány prostřednictvím **volných statků, služeb, zboží a veřejných statků**. Volné statky představují přírodní statky, které jsou bezplatně přístupné všem, neboť vznikly bez přičinění člověka a nemohou být proto předmětem směny (např. sluneční svit, čistý vzduch, déšť či mořská voda). Služby představují nemateriální činnost, jejíž hodnota je určena užitekem, který služba přináší (např. služby dopravní, ubytovací, stravovací, informační). Zboží je výrobek určený na prodej (např. jídla, nápoje, turistické mapy, průvodce, upomínkové předměty, suvenýry). Poslední položkou je veřejný statek, což je statek pro kolektivní spotřebu, z něhož mají prospěch všichni lidé (např. veřejné osvětlení, park, náměstí, chodníky, kolonády, lidové slavnosti apod.). (Orieška, 2010)

3.3. Druhy a formy cestovního ruchu

Cestovní ruch se projevuje v různých druzích a formách podle toho, za jakým účelem účastníci přijeli, jaké faktory účast na cestovním ruchu ovlivnily a jaké to přineslo důsledky. A proto nelze v praxi cestovní ruch ve všeobecné rovině uspokojivě zadefinovat. Pokud se hovoří o druzích cestovního ruchu, bere se za základ motivace účastníků cestovního ruchu, tj. za jakým účelem cestují a přechodně pobývají na určitém místě. O formách se pak hovoří, pokud se posuzují různé příčiny, které cestovní ruch ovlivňují. (Hesková, 2006)

Hesková (2006) uvádí tyto druhy a formy cestovního ruchu:

Druhy cestovního ruchu:

- | | |
|--------------------------|----------------|
| 1) rekreační | 6) lázeňský |
| 2) sportovní | 7) zdravotní |
| 3) dobrodružný | 8) obchodní |
| 4) myslivecký a rybářský | 9) kongresový |
| 5) náboženský (poutní) | 10) stimulační |

Formy cestovního ruchu se dělí podle několika hledisek, mezi nejznámější patří např. dělení:

1) z geografického hlediska

- domácí
- zahraniční
- mezinárodní
- vnitřní
- národní
- regionální

2) podle počtu účastníků

- individuální
- skupinový
- masový
- ekologický

3) podle věku účastníků

- cestovní ruch pro děti
- mládežnický cestovní ruch
- rodinný cestovní ruch
- seniorský cestovní ruch

4) podle délky účasti

- výletní cestovní ruch
- krátkodobý cestovní ruch
- víkendový cestovní ruch
- dlouhodobý cestovní ruch

5) podle převažujícího místa pobytu

- městský
- příměstský
- venkovský
- agroturistika
- horský, vysokohorský
- přímořský

6) podle ročního období

- sezonní (zimní, letní)
- mimosezonní
- celoroční

3.4. Kulturní cestovní ruch

Součástí rekreačního cestovního ruchu je **tématický cestovní ruch**, jehož úkolem je uspokojit odborné potřeby návštěvníků. Tento druh cestovního ruchu je podřízený specifickým zájmům a potřebám účastníků jako např. zájmu o technické a kulturní památky. (Hesková, 2006) Cestovní ruch zaměřený na historické či kulturní dědictví se od jiných druhů cestovního ruchu liší tím, že se od návštěvníka požaduje zájem a ochota se něčemu o památce přiučit. Návštěvník musí akceptovat, že učení je nedílnou součástí zážitku z tohoto typu cestovního ruchu. (Kesner, 2008)

Tato práce se do značné míry zaměřuje na kulturní cestovní ruch a kulturní a technické památky, proto je nutné určité pojmy blíže vysvětlit. **Kulturní cestovní ruch** umožňuje uspokojovat duchovní potřeby lidí. Jejich motivací je možnost poznávání kulturního dědictví, kultury a způsobu života místních obyvatel. Tento způsob uspokojování specifických potřeb má mnoho podob. V praxi se jedná o návštěvy muzeí, galerií, výstav, archeologických nalezišť, hudebních a divadelních festivalů, společenských, náboženských a jiných akcí. (Hesková, 2006) Kulturní cestovní ruch mohl vzniknout až na základě kulturního dědictví zděděného po předcích. **Kulturní dědictví** představují stavby všeobecné hodnoty, umělecká díla, prostranství hodnotná např. z historického, estetického, antropologického či etnologického hlediska. Patří sem i nehmotné dědictví, kulturní diverzita, tradice, jazyk či životní styl. (Pásková, Zelenka, 2002)

Kulturní památkou rozumíme nemovité a movité věci, které jsou významnými doklady historického vývoje, životního stylu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti, nebo mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem. Kulturní památky jsou většinou předmětem zvláštní ochrany. Zpravidla představují významnou kulturní atraktivitu v rámci kulturního cestovního ruchu.

Kulturní památka, která tvoří nejvýznamnější součást kulturního bohatství národa anebo je nositelem kulturních hodnot evropského nebo celosvětového významu, se nazývá **národní kulturní památka**. Mezi národní kulturní památky v České republice patří např. sídlo parlamentu, Břevnovský klášter, Staroměstská radnice, hrad Křivoklát, kamenný most v Písku, Archiv České koruny či děkanský kostel Sv. Víta v Českém Krumlově. (Pásková, Zelenka, 2002)

Významným druhem kulturního dědictví je **industriální dědictví**. Cestovní ruch zaměřený na industriální dědictví je motivován potřebou poznávat technické památky. Podobně jako kulturní cestovní ruch má mnoho forem, včetně návštěvy muzeí, technických památek a dobových ukázek jejich provozu. Podle Vondry odlišuje **technickou památku** od kulturní její technická a výrobní funkce. Tento druh památky v sobě skrývá pokrokové technické principy, technologické metody a konstruktivní řešení, což představuje technickou hodnotu památek. Současně památky představují i jiné společenské hodnoty, např. hodnotu historickou či hodnotu dokumentární. (Lednický, 2004) Technické památky jsou často definované jako památky techniky,

vědy a výroby, a představují jedinečné nebo typické hmotné pozůstatky dokládající vývoj techniky a její úroveň v určitých historických podmínkách. Zároveň mají technické památky silné estetické a emocionální hodnoty. (Mazáč, 2003)

Ing. arch. Eva Dvořáková z Národního památkového ústavu v Praze představuje technické památky takto: *„Za technickou památku považujeme hmotné pozůstatky dokládající vývoj vědy, výroby a techniky ve všech historických souvislostech. Technické památky podle povahy můžeme rozdělit na památky nemovité a movité. Pod pojem nemovitá technická památka řadíme všechny stavební části díla, pod pojem movitá pak všechna technologická zařízení. Abychom jim dali nějaký řád, dělíme je podle výrobních odvětví na hornictví, hutnictví, zemědělství, energetika, chemie, strojírenství, elektrotechnika, dřevo a papír, sklo a keramika, textilní, koželužská a oděvní výroba, polygrafie, potravinářská výroba a stavebnictví, doprava, spoje a spojová technika, a co se nepodařilo nikam zařadit tak nazýváme ostatní.“*

Vlastní ochranu technickým památkám u nás zajistil až zákon o kulturních památkách, který začal platit v roce 1958. Dvořáková v publikaci 222 technických skvostů ČR dále uvádí, že *„nejvyšším stupněm ochrany u nás je prohlášení památky za národní kulturní památku. Takto je u nás chráněno 10 technických památek: Karlův most, koněspřežná železnice z Českých Budějovic do Lince, most v Písku, most ve Stádleci u Tábora, pevnost Dobruška u Náchoda, důl Michal v Ostravě, mlýn ve Slupi u Znojma, třeboňská rybniční soustava, papírna ve Velkých Losínách, důl Hlubina a vysoké pece Vítkovických železáren v Ostravě.“* (David P., Soukup V., 2005, str.5)

V publikaci Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (2002) dělí autoři technické památky podobně jako uvádí Ing. arch. Eva Dvořáková. Zde jsou památky členěny do kapitol: architektura industriálních staveb, doprava, dřevo a jeho zpracování, elektroenergetika, elektrotechnika, hornictví, hutnictví, chemický průmysl, keramika a porcelán, knihtiskařství a polygrafické techniky, koželužství a kožedělný průmysl, lázeňství, mincovnictví, papírenství, plynárenství, poštovníctví, potravinářství, sklářství, slévárenství, strojírenství, textilnictví, věda aplikovaná (metrologie, zeměměřičství), vodohospodářství a vojenství. (Hlušíčková, 2002)

3.5. Segmentace návštěvníků

V souvislosti s cestovním ruchem je nutné podrobněji vymezit různé typy účastníků cestovního ruchu. Hesková (2006) dělí subjekty cestovního ruchu do dvou kategorií, přičemž v první se nachází stálý obyvatel a ve druhé návštěvník, turista a výletník. **Stálý obyvatel** je občan státu a cizinec splňující určitá kritéria. **Návštěvníkem** je osoba, která v domácím cestovním ruchu cestuje na odlišné místo v zemi trvalého pobytu na kratší dobu než šest měsíců. V zahraničním cestovním ruchu cestuje do cizí země na dobu kratší než jeden rok. V obou případech musí být účel cesty jiný než výdělečná činnost. **Turista** je osoba, která splňuje kritéria návštěvníka, rozdíl je v přenocování, kdy turista musí při své cestě minimálně jednou přenocovat. Podle délky pobytu se pak turista dělí na **turistu na dovolené**, který na cílovém místě přenocuje déle než je stanovený počet nocí (např. ve Francii 7-8 nocí) a na **krátkodobě pobývajícího turistu**, který naopak nepřesáhne určený počet nocí v dané zemi. Podmínkou stále zůstává, že musí minimálně jednou přenocovat. **Výletník** cestuje na kratší dobu než 24 hodin s tím, že nepřenocuje v navštíveném místě. (Hesková, 2006)

Podle výkladového slovníku cestovního ruchu existuje mnoho typů účastníků cestovního ruchu. Zde jsou charakterizovány ty nejzákladnější. **Návštěvníkem** lze rozumět jakoukoliv osobu, která cestuje do jiného místa než je místo jejího obvyklého pobytu, na dobu nepřevyšující 12 po sobě jdoucích měsíců. **Domácí návštěvník** je osoba cestující po vlastní zemi mimo své vlastní obvyklé prostředí na dobu nepřesahující 12 měsíců. Podle využití ubytování se domácí návštěvník dělí na dva typy: na domácího turistu a domácího jednodenního návštěvníka. Domácí jednodenní návštěvník nepřespí v ubytovacím zařízení v navštíveném místě, naproti domácí turista ano. Vymezení pojmů **zahraniční návštěvník** a **zahraniční turista** je téměř totožné, rozhodující je skutečnost, že se jedná o zahraniční osobu přijíždějící do České republiky z cizí země. (Pásková, Zelenka, 2002)

Organizace se snaží segmentovat zákazníky do různých skupin podle určitých hledisek. Johnová (2008) představuje tyto druhy segmentace: **geografická segmentace** (místní zákazníci, tuzemští zákazníci, zahraniční návštěvníci), **demografická segmentace** (pohlaví, věk, příjem, zaměstnání, životní cyklus rodiny) a **psychografická segmentace** (společenské vrstvy, životní styl, osobnostní charakteristiky).

3.6. *Marketing v cestovním ruchu*

V dnešní době existuje celá řada definic marketingu, ale pro všechny je společným výchozím bodem názor, že marketing je nedílná součást řízení organizace a je nástrojem, který umožňuje sladit zájmy spotřebitele se zájmy výrobců a poskytovatelů služeb. Pro organizace na trhu je typickým zájmem maximalizace zisku a získání stále významnějšího podílu na trhu. Naopak cílem spotřebitele je získávat co nejkvalitnější výrobky a služby za nejvýhodnější ceny. (Čertík, 2001)

Podle Čertíka je nejznámější definicí marketingu definice schválená Americkou marketingovou asociací, která říká, že **marketing** je proces plánování a provádění koncepce, tvorby cen, propagace a distribuce myšlenek, zboží a služeb s cílem vytvářet směnu, která uspokojuje potřeby jednotlivce. (Čertík, 2001)

Marketing v cestovním ruchu má několik obecných charakteristik, které jsou společné s ostatními společnostmi v oblasti služeb, např. nehmotný charakter služeb, místní a časová vázanost, pomíjivost, podmíněnost nákladů či vázanost služeb na jejich poskytovatele. Marketing v cestovním ruchu představuje i určité zvláštnosti jako např. výraznější vliv emocí na nákup služeb cestovního ruchu, větší důraz na kvalitu a image, složitější a proměnlivější distribuční cesty, větší závislost na dodavatelských firmách, možnost snadného kopírování služeb a větší důraz na propagaci v období mimo hlavní sezonu. (Petrů, 1999)

Cílem marketingu je doručit správný produkt správným zákazníkům, v pravý čas, na správné místo, za odpovídající cenu, lépe než konkurence. (Johnová, 2008)

V marketingu cestovního ruchu jsou určitá specifika jako marketing služeb či marketing místa. **Marketing služeb** je základnou pro rozvoj teorie a praxe marketingu cestovního ruchu. Společným znakem marketingového řízení je rozšířený marketingový mix o pátou skupinu - *lidský faktor* (rozšířený marketingový mix se tedy skládá z produktu, ceny, distribuce, marketingové komunikace a lidského faktoru). (Hesková, 2006)

Marketing místa je specifický marketing, jehož aktivity jsou rozvíjeny ve vztahu k určitému místu, např. k destinaci, obci nebo atraktivitě cestovního ruchu. Jeho cílem je mimo jiné zvýšení (udržení) návštěvnosti místa a budování image místa. **Image** je cíleně vytvářený obraz o firmě, obchodní značce či destinaci cestovního ruchu. Využívá logo, reklamu, public relations, důraz na spolehlivost dodávek, externí komunikaci

apod. Image vytváří kvalita produktů, reklama, publicita, tradice a pověst, interní reklama, osobní a zprostředkovaná zkušenost. (Pásková, Zelenka, 2002)

Pro správné marketingové řízení a rozhodování může posloužit **marketingový výzkum**, který pomáhá zkoumat a analyzovat různé aspekty trhu, marketingové aktivity vlastní a aktivity konkurence, chování spotřebitelů, distribuční kanály apod. Podle způsobu provedení se dělí na primární výzkum vycházející ze zjištěných dat (z dotazníkových šetření a řízených pohovorů) a sekundární výzkum vycházející z již zpracovaných a publikovaných dat. (Pásková, Zelenka, 2002) Marketingový výzkum je charakteristický svou jedinečností, vysokou vypovídající schopností a aktuálností informací. Na druhé straně se jedná o záležitost náročnou na finance, kvalifikaci pracovníků, čas a použité metody. Jednou z forem marketingového výzkumu je **situační analýza**, která důkladně zkoumá postavení subjektu v daném prostředí. Výstupem analýzy je identifikace silných a slabých stránek firmy a jejích konkurentů. (Kozel, 2006)

Mezi základní metody sběru primárních údajů patří pozorování, dotazování a experiment. V této práci bude použita metoda osobního dotazování pomocí dotazníkového šetření. Její výhodou je existence přímé zpětné vazby mezi tazatelem a respondentem, díky které může tazatel motivovat k odpovědi, blíže vysvětlit položenou otázku a dohlédnout na zodpovězení všech otázek. (Kozel, 2006)

Dotazníkové šetření je metoda shromažďování dat o respondentech v rámci primárního výzkumu. Lze ho zaměřit na očekávání a motivaci návštěvníků, vztah rezidentů k cestovnímu ruchu, spokojenost návštěvníků s kvalitou služeb apod. (Pásková, Zelenka, 2002) Spokojenost je reakcí zákazníka na míru naplnění jeho potřeb. Mezi nejpoužívanější techniku **výzkumu měření spokojenosti zákazníků** patří písemný dotazník analyzující úroveň spokojenosti respondentů s jednotlivými vlastnostmi produktu. Měřením spokojenosti se odhalí, jaký je rozdíl mezi očekáváním zákazníků a skutečnou kupní situací. **Očekávání návštěvníka** znamená očekávání z hlediska kvality i kvantity nabízených služeb a z hlediska přírodních a antropogenních vlastností dané turistické destinace. Očekávání se projevuje před uskutečněním cesty do dané destinace. **Motivace návštěvníka** k prohlídce kulturní či technické památky může být velmi úzce vyhraněná, vědomě specifikovaná a dlouhou dobu plánovaná. Stejně tak může účastník

památku navštívit náhodou. Do motivace se promítají potřeby, ale také hodnoty a zájmy. (Kesner, 2008)

Následně lze s pomocí dotazníků návštěvníky rozdělit do různých skupin na základě jednoho či více kritérií. Tato marketingová procedura se nazývá **segmentace návštěvníků** a rozděluje návštěvníky do segmentů trhu cestovního ruchu. (Pásková, Zelenka, 2002)

Na základě výsledků marketingového šetření se podnik snaží zlepšit své produkty a poskytované služby, navrhnout nové produkty a ty stávající různě inovovat. **Produkt cestovního ruchu** představuje veškerou nabídku na trhu cestovního ruchu. Jedná se o zboží (suvenýry, knižní průvodce, mapy apod.) či služby (ubytování, stravování, doprava, služby průvodců apod.). (Pásková, Zelenka, 2002) Produkt cestovního ruchu se vyznačuje průřezovostí, což znamená, že spojuje různé služby od různých dodavatelů. Tvorba produktu, jeho charakter, šířka i hloubka jsou přímo závislé na vymezení vybrané destinace. (Palatková, 2006) Pod produktem si lze představit cokoli, co může být nabízeno na trhu a může být prostředkem k uspokojování potřeb zákazníka. V případě cestovního ruchu se pod pojmem produkt představuje především služba. **Služby** v tomto sektoru mohou poskytovat dodavatelé, zprostředkovatelé a marketingové organizace. Dodavateli mohou být dodavatele služeb ubytovacích a stravovacích zařízení a dopravci (železniční, silniční, apod.). Mezi zprostředkovatele služeb lze zahrnout cestovní kanceláře a agentury, organizátory turistiky a jiné. Marketingové organizace jako organizace měst a regionů podporují turistické využití daného území. (Čertík, 2001)

Produkt může být v podobě hmotné či nehmotné. V hmotné podobě se jedná o zboží či výrobek, v nehmotné o službu, událost, zkušenost, místo, myšlenku, kampaň, činnost nebo zážitek. (Johnová, 2008) **Produktem kulturního cestovního ruchu** je turistická kulturní či historická památka, jejíž potenciál byl transformován do něčeho, co může turista za úplatu užít, např. prohlídka dané expozice, hradu, prohlídka a projížďka historickým vlakem, apod. (Kesner, 2008)

4. Analýza vybraného území

4.1. Vymezení oblasti

Pro bakalářskou práci bylo vybráno území, které se nachází v blízkém okolí železničních tratí Obrataň–Jindřichův Hradec a Jindřichův Hradec–Nová Bystřice (příloha *Seznam stanic*). První úzkokolejná trať vede od západního výběžku Českomoravské vrchoviny do Jindřichova Hradce, druhá z Jindřichova Hradce na jih do Nové Bystřice. [18]

4.2. Primární nabídka

4.2.1. Přírodní předpoklady

Povrch

Území, kterým prochází železniční trať, je poměrně pestré. Lokomotivy musí často překonávat velké výškové rozdíly. Severní část úzkorozchodné tratě prochází Českomoravskou vrchovinou, střední a jižní část tratě vede Českou vysočinou. Z geomorfologického hlediska se jedná o Česko–Moravskou subprovincii, severní a střední část tratě patří do Křemešnické vrchoviny, jižní úsek tratě do Javořické vrchoviny. Krajina má jak rovinatý a teplý terén plný rybníků, tak vyšší a chladnější kopcovitý terén, zejména pak v oblasti České Kanady. Česká Kanada je přírodní park s nejvyšším vrcholem Vysoký Kámen (738 m.n.m.). [24, 40]

Krajina Českomoravské vrchoviny i České Kanady je velmi rozmanitá. Rozprostírá se zde nespočet hustých lesů, rybníků a kopců. Oblast je vhodná pro rekreaci, různé sporty, rybolov či houbaření. Z pohledu cestovního ruchu je oblast vhodná pro pěší turistiku i cykloturistiku, nachází se zde proto mnoho turistických i cyklistických stezek. Díky vyšší nadmořské výšce je oblíbená i pro zimní sporty. [24, 40]

Vodstvo

Vybraná oblast se nachází na povodí několika řek. Na západní stranu protékají říčky do povodí Lužnice a na východní stranu do povodí Svratky. Mezi největší říčky patří

Černovický potok, Kamenice, Nežárka, Žirovnice, Hamerský potok a Bystřický potok. Krajina je bohatá na přírodní i umělé vodní nádrže. V okolí Černovic se nachází několik rybníků určených pro rybolov a koupaliště Klínůt. Kamenice nad Lipou se také pyšní několika rybníky. V centru města v těsné blízkosti místního zámku se nachází Zámecký rybník, v okolí jsou pak Dvouhrázný rybník, Kalich, Vlčetinský rybník a zatopený lom u obce Antonka, který je oblíbený pro koupání. U Nové Včelnice je propojená síť rybníků, z nichž největší jsou Kalabis, Vidlák, Hospodář, Širhalovský rybník a nádrž Kozlov. V centru Jindřichova Hradce se nachází rybník Vajgar. Podél železniční tratě k Nové Bystřici provází vlak část cesty Hamerský potok. Následují větší rybníky u obcí Hospříž a Člunek, rybníky Krvavý a Kačležský. U obce Blato se nachází Dolní a Horní Žiřpašský rybník a dále po trati rybník Osika, na jejímž břehu leží oblíbený rekreační kemp. Mnišský rybník u Nové Bystřice je posledním větším rybníkem na trati. [24, 40]

Z hlediska možnosti využití pro cestovní ruch je většina rybníků vhodná pro rybolov, např. rybníky v okolí Černovicka a Kamenicka, dále pak nádrž Kozlov, rybník Vajgar a síť rybníků jižně od Jindřichova Hradce. Pro koupání je vhodné koupaliště v Černovicích, zatopený lom Antonka a rekreační kemp Osika.

Podnebí

Česká republika patří do oblasti s mírným podnebím, pro něž je typické střídání čtyř ročních období. Vybraná oblast spadá do podnební oblasti mírně teplé, s letními průměrnými teplotami okolo 16 až 17 °C, v zimě okolo -2 až -5 °C. Počet dnů letních je 20-40, mrazových 110-160 a ledových, kdy oblast zužuje celodenní mráz je 40-50.² Uvedené údaje naznačují, že se jedná o poměrně drsné podnebí s nízkými průměrnými teplotami a četnými srážkami. [24, 40]

Díky nižším teplotám a vyšší nadmořské výšce bývají v oblasti velmi dobré sněhové podmínky, což přispívá k rozvoji zimních sportů, ale komplikuje dopravní dostupnost méně osídlených míst i průjezdnost železničních tratí. V zimě proto musí pravidelně na úzkorozchodné tratě vyjíždět speciální lokomotivy na prohrnování sněhu. V historii trati se často stávalo, že vlaky sněhem neprojely a doprava se z důvodu kalamitního stavu

² Vysvětlení pojmů: Letní den = max. teplota ≥ 25 °C; mrazový den = min.teplota $\leq -0,1$ °C; ledový den = max. teplota $\leq -0,1$ °C

zastavila. [24, 40] Oblast, díky absenci těžkého průmyslu, je atraktivní také svým obzvláště čistým ovzduším, a proto byla v Černovicích vybudována po první světové válce první československá ozdravovna. [27]

4.2.2. Kulturně-historické předpoklady

Putování po zajímavých místech severní trati (příloha Seznam stanic)

Severní část tratě o délce 46 km začíná na malém nádraží ve vesnici **Obrataň**. Nedaleko se nachází gotický hrad Kámen ze 13. století, v jehož interiérech je umístěna výstava historických motocyklů a muzeum mezinárodní motocyklové federace. Úzkokolejná trať vede přes zastávku **Sudkův důl**, kde se nalézá zachovalá vodní věžová tvrz z 15. století, od které mohou turisté dále pokračovat malebným Josafatským údolím do Chýnova a Chýnovských jeskyní. [37] Po prudkém stoupání hustými lesy se lokomotiva dostává na druhé nejvyšší místo železnice (670 m n.m.). Jedná se o zastávku **Křeč**, kde stojí památník poslední husitské bitvy v roce 1435. [34]

Následně vlak přijíždí do **Černovic**, které byly proslaveny první československou zotavovnou pro děti. Město je východiskem mnoha turistických a cyklistických cest, např. na nedalekou zříceninu hradu Choustník. Dominantou města je městská věž, za městem byl vybudován židovský hřbitov, a v lesní oboře se nachází pozdně barokní zámek s klasicistní úpravou, který ale není přístupný veřejnosti, neboť v jeho interiéru je umístěn ústav sociální péče. [27] Při odjezdu z města vlak podjíždí kamenný klenutý most, který byl jako jediný přes úzkokolejnou dráhu postaven. V hustých lesích vlak staví na zastávce **Chválkov**, která je jednou ze dvou nejvyšších bodů na severní trati. Donedávna ve stanici nebyl zaveden elektrický proud, přestože je nádraží celoročně obydleno. [31]

Přes malé vesničky vjíždí vlak do **Kamenice nad Lipou**, známé historickou stoletou lípou stojící v zámeckém parku. Město se pyšní renesančním zámkem, ve kterém bývají po celý rok umístěny různé výstavy. V létě je v zámeckém areálu pořádán festival *Hračky z přírodního materiálu, tzv. Hračkobraní*. Za městem byl vybudován přírodní hřbitov Bradlo, který je uváděn jako nejkrásnější ve střední Evropě. [33, 31] Vlak pokračuje do **Nové Včelnice** (do roku 1950 zvaná Nový Etynk), kde zájemci najdou

staré židovské domy z 18. století a kostel z roku 1768. [31] Mezi poslední zastávky před Jindřichovým Hradcem patří zastávka **Lovětín**, kde přímo z nádraží vede turistická značka na 10 km vzdálený zámek Červená Lhota. V obci si může návštěvník prohlédnout historickou vlečku připojenou k úzkokolejné trati. Po této vlečce jezdily ještě v 80. letech minulého století vagóny s kaolinem a křídou do nedaleké továrny na keramiku. [31]

Z turisticky významných míst v okolí železnice stojí za zmínku zámek Červená Lhota a obec Deštná. Zámek **Červená Lhota**, jeden z nejnavštěvovanějších zámků jižních Čech, byl postaven na skalnatém ostrově uprostřed rybníka. Během několika století se stále přestavoval až počátkem 20. století získal svou současnou podobu. Dominantou zámku je i kamenný most, který ho spojuje se souší. Kolem zámku se rozprostírá anglický park, na břehu rybníka stojí zámecká kaple Nejsvětější Trojice a rodinná hrobka majitelů zámku ze 16. století. [28, 22]

Nedaleko odsud se nachází vesnice **Deštná**, kterou proslavil zdejší zázračný pramen minerální vody. Nad pramenem byl vystavěn kostelík sv. Jana Křtitele. V době rekatolizace země sem byly konány poutě s vysokou účastí lidu, což zapříčinilo nebyvalou slávu deštenských lázní, které byly vybudovány v 17. století a staly se třetími nejvýznamnějšími lázněmi v Čechách (řadily se hned za Karlovy Vary a Teplice). Později jejich význam upadl, ale ze studní se i nadále čerpala a prodávala zdejší voda, používaná také při výrobě sodovky Deštenka. [29, 22]

V roce 1998 otevřel v Deštné poslední potomek slavného provaznického rodu Kliků unikátní **provaznické muzeum**, které je jediným svého druhu v České republice. Muzeum mapuje historii provaznictví v českých zemích až do současnosti. V muzeu se nachází sbírka cca 260 strojů a nářadí, z nichž některé jsou staré až 200 let. Část exponátů mohou návštěvníci během prohlídky vidět v chodu, neboť majitel Karel Klika provede návštěvníky celým objektem a předvede názorné ukázky výroby. Součástí výstavy jsou i ukázky materiálů, ze kterých provazy vznikají, jako je len, juta, kokosová vlákna nebo sisal. Expozice je doplněna o ukázky výrobků z provazů. Průmyslová výroba provaznického zboží zůstala v Deštné zachována až do dnešní doby. Z bran družstva Delana proudí do celé země kvalitní prádelní šňůry, sportovní lana, rohože, švihadla, autolana a různé druhy provázků. [4, 22]

Jindřichův Hradec

Historické město **Jindřichův Hradec** tvoří přirozené centrum východní části jižních Čech. Strategická poloha vedla k vybudování hradiště, které dalo nynějšímu městu slovanské jméno. Poté zde byl vystavěn jeden z nejstarších českých královských hradů, zvaný Nový hrad, Nový dům či Hradec. První zmínka o hradu pochází z roku 1220, oficiálně se však za datum založení města považuje rok 1293. [5] **Státní hrad a zámek**, který je hned po Pražském hradu a zámku v Českém Krumlově třetím nejrozsáhlejším památkovým objektem v České republice, tvoří dominantu města. Rozlehlý zámek se rozkládá na více jak 3 ha a má 320 místností. [32]

Díky své výhodné poloze byl rozvoj města nevyhnutelný, město se stalo střediskem obchodní výměny a důležitým řemeslným centrem s dominantní rolí v soukenictví. Měšťané bohatli z obchodu se solí, z rozvinuté soukenické a kloboučnické výroby i ze zpracování kůží. [5] V první polovině 19. století se ve městě začaly stavět nové císařské silnice, kterým musely ustoupit některé městské brány a musel být zasypán i severní hradební příkop. Ve stejné době vznikaly první průmyslové závody – Kaufriedova továrna na potaš, Bobelova přádelna sukna, textilní továrna I. Třebického, na přelomu století továrna E. Herrmanna na zpracování syrobu a škrobu, a gobelínová dílna M. Teinitzerové. [5] Výrazný zlom v rozvoji města nastal stavbou železnice Praha-Veselí nad Lužnicí-Vídeň z roku 1871, která se městu Jindřichův Hradec vyhnula. To mělo za následek ztrátu obchodního i kulturního významu. Následovalo silné vystěhovalectví. Otevření železnice z Veselí nad Lužnicí do Jihlavy v roce 1887 už městu nevrátilo dřívější slávu. Větší rozvoj průmyslu nastal až v druhé polovině 20. století a to díky podnikům jako např. Jiholen-Jitka či Lada. [5]

Dnes má město Jindřichův Hradec téměř 23 tisíc obyvatel a rozkládá se na území cca 74 km². Město bylo prohlášeno městskou památkovou rezervací. Centrem města prochází **15. poledník** na východ od Greenwiche, který pomyslně protíná 60 m vysokou věž chrámu Panny Marie ze 14. století. [32] Průběh poledníku je vyznačen v dlažbě Kostelní ulice, ale v současné době je pro turisty těžké poledník ve městě nalézt, neboť k němu nevede žádné turistické značení. [4, 5]

Mezi zajímavosti města patří také **Krýzovy jesličky** - největší lidový mechanický betlém na světě. Dále je zpřístupněna **síň Emy Destinové, Národní muzeum**

fotografie, muzeum Jindřichohradecka, galerie Špejchar a Inspirace, kostel sv. Jana Křtitele a náměstí s gotickými, renesančními a barokními domy. [32] Další zajímavostí je **kamenný most** z roku 1830 zvaný Vajgarský, který překonává vodoteč mezi Malým a Velkým Vajgarem. Most má tři nízké oblouky, z něhož dva jsou ploché a při běžném stavu hladiny jsou pod vodou, prostřední oblouk je půlkruhový a je nepatrně nad hladinou. Na kamenném zábradlí stojí sousoší Ukřižování a socha sv. Jana Nepomuckého. [4, 5]

V centru města leží na soutoku Hamerského potoka a Nežárky **rybník Velký Vajgar** ze 13. století, pod ním se nachází menší rybník Malý Vajgar. [5] Nedaleko je nový aquapark, a tak se již rybník Vajgar pro koupání příliš nevyužívá. Jedním z důvodů je v posledních letech zhoršená kvalita vody. U vodního kola v jindřichohradeckém pivovaru nechal v roce 1888 hrabě Černín nainstalovat Františkem Křižíkem dynamo, kterým zprvu osvětloval zámek, později i část města. Po několika letech nechalo město vystavět **městskou vodní elektrárnu**. Touto událostí se Jindřichův Hradec zařadil mezi první města v Čechách s elektrickým osvětlením. Budova zámecké elektrárny je dnes využívána jako muzeum, a to ve dvou podlažích. V podkroví je **výstava tkaných tapisérií, ukázky řemeslné výroby (keramika) a krátkodobé výstavy**. [4, 5]

Ve městě se nachází **sbírka šicích strojů**, ve které majitel vystavuje 130 exponátů. Specializuje se především na stroje, které se používaly v domácnostech a vznikly v letech 1860–1955. Mezi nejvzácnější kusy patří stroje od firmy Wheeler and Wilson, stroje značky HOWE a stroje firmy Clemens Müller. Nejznámější a dodnes existující firma Singer zde má také velké zastoupení. [21]

Další hojně navštěvovanou výstavou je **výstava gobelínů**, což jsou tkané nástěnné koberce, jimiž šlechtici a bohatí měšťané s oblibou zdobili svá sídla. Kromě estetické funkce měly především funkci izolační, kdy tepelně izolovaly studené kamenné zdi. V Jindřichově Hradci dodnes funguje dílna M. Teinitzerové, která ji otevřela roku 1960. Spolupracovala s mnoha významnými umělci, např. s Františkem Kyselou, s kterým vytvořila velkolepé dílo osmi gobelínů *Řemesla*, jenž je jako národní kulturní poklad vystaveno v Uměleckoprůmyslovém muzeu v Praze, oceněné hlavní cenou Grand Prix na světové výstavě dekorativního umění a průmyslu v Paříži. Od 60. let 20. století v dílně funguje také restaurování starých textilních děl. Na konci 20. století dílna úspěšně

zvládla i vědecký úkol zadaný Ministerstvem kultury s názvem „*Nová metoda restaurování historických tapisérií*.“ Výsledkem bylo kombinování různých technik restaurování. [23]

Jindřichův Hradec se dostal do podvědomí lidí také díky výrobě lihovin firmou Fruko-Schulz s. r. o. Tato firma po dlouhá léta vyráběla slavný *Jindřichohradecký rum s plachetnicí*, který je bezpochyby nejznámějším českým rumem. [32]

Zajímavá místa jižní tratě (příloha Seznam stanic)

Jižní část úzkorozchodné tratě je dlouhá 33 km a vede z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice. První zastávkou je vesnice **Jindřiš**, ve které se nachází barokní kamenný most se sochou sv. Jana Nepomuckého. [5] Dále se cestou po pravé straně objeví 4 m vysoká a 521 m dlouhá kamenná zeď, která v dávných dobách sloužila k ochraně vlaků a cestujících před zbloudilou municí z nedaleké vojenské střelnice. [4] Z následující vlakové stanice **Blažejov** se dá dojít po turistické značce na nedalekou zříceninu Vítkova hradu. [31] Vlak projíždí řadou vesniček, až se po ocelovém mostě přes státní silnici Dačice–Jindřichův Hradec dostává do zastávky **Kunžak–Lomy**. Kunžak je malé městečko ležící asi 2 km od vlakové zastávky. Město je východiskem do oblasti České Kanady. Náměstí dominuje kašna se čtvercovou žulovou obrubní na dvou schůdcích. Další památkou je jednoobloukový kamenný most se sochou Sv. Jana Nepomuckého. [5] Vlak pokračuje do stanice **Senotín**, kde vede okolo zastávky krátká naučná stezka s přírodovědným obsahem. Ze zastávky **Hůrky** si může cestující naplánovat příjemný výlet na nedaleký **hrad Landštejn**, vzdálený asi 8 km. [31] Hrad byl postaven na počátku 13. století moravskými Přemyslovci. Je jedním ze tří dochovaných románských hradů u nás a patří mezi nejvýznamnější románské památky ve střední Evropě. Hrad má dvě věže propojené palácem. Horní část vyšší věže slouží jako vyhlídka, ze které se otevírá pohled na hluboké lesy České Kanady. V letních měsících se na hradě pořádá řada kulturních akcí. [35] Ve **Starém Městě pod Landštejnem**, ležícím poblíž zříceniny hradu, se nachází kostel Nanebevzetí Panny Marie, který byl později renesančně a barokně upravován. Vnitřnímu zařízení vévodí barokní oltář z roku 1723. V kostele mohou návštěvníci zhlédnout kamenné náhrobky, z nichž některé patří majitelům hradu Landštejna, kteří jsou zde pochováni. Ve Starém Městě bývalo početné

židovské ghetto, které připomíná starý židovský hřbitov založený v 17. století na severním okraji obce. V okolí obce se nachází obora se zubry a u vedlejší vesnice **Veclov** obora s bizony. Trojmezí, které se nachází zhruba 1 km od Starého Města, je kámen označující místo, kde se stýkaly původní hranice Čech, Moravy a Rakouska. [35] Unikátním zážitkem pro cestující i rekreanty je projíždění vlaku přímo středem kempu Osika, který se nachází u zastávky **Albeř**. Kemp leží na pobřeží stejnojmenného rybníka a patří mezi jeden z nejoblíbenějších kempů v širém okolí. V těsné blízkosti rekreačního střediska se nachází kamenný obelisk z 19. století připomínající založení nejstarší měřické sítě v českých zemích. [4] Konečnou stanicí je **Nová Bystřice** s největším nádražím úzkokolejky (4 koleje a depo). Na zrestaurovaném náměstí s renesančními a empírovými domy stojí sloup Nejsvětější Trojice z roku 1679 a dále kostel sv. Petra a Pavla. Náměstí dominuje žulová barokní kašna, jejíž půdorys má tvar protáhlého osmiúhelníku. Uprostřed kašny stojí na polygonálním sloupu socha evangelisty Lukáše. [5] Ve městě se nachází renesanční zámek ze 13. století a za městem zrestaurovaný židovský hřbitov. [36]

Turisticky zajímavým místem je nedaleké město **Slavonice** ležící několik kilometrů od Nové Bystřice. Dominantou města je vysoká věž kostela s vyhlídkovým ochozem, katakomby pod městem a muzeum. Prozkoumaná část podzemních prostor je dlouhá 1375 m a je vyhloubena v hloubce 4-7 m pod zemí. Turistům je zpřístupněna jen asi desetina z celkové délky chodeb (cca 130 m). Chodby v rulovém skalním masivu pocházejí z nejstaršího období vzniku původní osady, tedy z 11.- 12. století. Nejprve byly vyhloubeny lochy (sklepy) pro uskladnění potravin, a ty pak byly dále propojeny chodbami. [4, 17] Pro Slavonice je typická malovaná keramika. Návštěvník si může vybranou keramiku sám pomalovat v ruční dílně na náměstí. Z města vede naučná stezka *Po stopách lupiče J. G. Grassla*, kterou turista prochází nejkrásnější místa v okolí. Nedaleko města je muzeum samorostů a pevnostní areál. [36] Opevnění mělo sloužit k obraně Československa v letech 1935-1938. V současné době patří zpřístupněný areál k nejlepším expozicím lehkého opevnění v České republice. Na vojenský areál navazuje naučná stezka s unikátními pozorovacími a střeleckými průseky s protitankovými a protipěchotními zátarasy. [4]

Nedaleko železniční tratě se nachází město **Strmilov**, které je proslavené tradicí tkalcovského řemesla již od 16. století. Tkalcovská dílna rodiny Kubákových, která je v současné době zahrnuta do stezky *Greenway řemesel a vyznání*, existuje již od roku 1870. Umělecká tkalcovna je dodnes v provozu, dokonce k ní bylo vybudováno tkalcovské muzeum, kde je vystaveno mnoho plně funkčních historických ručních textilních strojů i vzorů různých látek, které se dříve vyráběly. [4]

Kulturně-společenská zařízení

V zázemí úzkokolejně tratě se vyskytují kulturně-společenská zařízení na nižší úrovni, jedná se především o kulturní domy městského významu, místní kina a diskotéky. Pouze ve větších městech jako jsou Kamenice nad Lipou a Jindřichův Hradec se nachází širší možnosti kulturního využití.

V **Kamenici nad Lipou** je střediskem kultury kulturní dům, kde se pořádají koncerty, divadla, přednášky, besedy a různé kurzy. V posledních letech se v kulturním domě konají i plesy, taneční zábavy a v omezeném množství i diskotéky. Dalším střediskem se stalo kino v centru města. V roce 2004 město otevřelo v místním zámku muzeum, které pravidelně představuje nové výstavy, ať už dlouhodobého nebo krátkodobého charakteru. [33]

Jindřichův Hradec se během své historie stal nejen střediskem obchodu, ale i kultury. Je zde velké množství kulturních zařízení, a to státní hrad a zámek, muzea, ateliéry, výstavy, hvězdárna, kino, divadlo či kulturní dům. [32]

Kulturně-společenské akce

Kulturní a společenské akce mají především lokální význam. Menší obce se snaží zachovat tradice a zvyky pořádáním slavností, plesů, poutňových oslav, pořádáním setkání jako masopust, pálení čarodějnic, dobových trhů, hasičských soutěží apod.

Město **Kamenice nad Lipou** se zapojilo do akce *Pohádkové království jižních Čech a Šumavy s králem Zdeňkem Troškou*. Klub je určen pro turisty, kteří milují muzea, hrady a zámky a chtějí tyto aktivity prožít hravou formou. Jedna z pohádkových kanceláří sídlí právě v zámku v Kamenici nad Lipou. Město pořádá *Slavnosti města, festival*

Hračky z přírodního materiálu, tzv. Hračkobraní v zámeckém areálu a dále různé výstavy, soutěže a oslavy výročí. [33]

Jindřichův Hradec se snaží připomenout a udržet tradice, ale zároveň se snaží nalákat turisty i místní obyvatele na něco nového, moderního. Pořádá festivaly a koncerty, např. *Jihočeský festival Concertino Praga, folkový festival Folková růže, festival vážné hudby, Jindřichohradecký hudební festival, slavnosti Adama Michny z Otradovic, vánoční, adventní, velikonoční, letní a další koncerty. Město se zapojuje do akcí jako Muzejní noc, Živá města – živé památky, Putování po historických městech Čech, Moravy a Slezka, Porcinkule a Bílá paní v Jindřichově Hradci. Dalšími kulturními akcemi jsou jízda historickým vláčkem, Letní filmový festival, Den dětí či Prázdninová dílna. [32]*

V **Nové Bystřici** se začátkem léta pořádá *Jahodobraní aneb Vítání prázdnin, regionální putovní výstava fotografií, cyklozávod horských kol pro amatéry, novobystřické řemeslné dílny, hasičská soutěž* apod. [36]

4.3. Sekundární nabídka

4.3.1. Ubytovací služby

Možnost ubytování patří mezi základní požadavky účastníků cestovního ruchu. Nabídka ubytovacích služeb ve vybrané oblasti je sice bohatá, ale podle názoru autorky je nabídka ubytování nerovnoměrně rozmístěná. Jsou oblasti, ve kterých není téměř žádná možnost ubytování, a naopak na jiných místech nabídka mírně převyšuje poptávku.

V obcích **Obrataň** a **Černovice** je nabídka ubytování nedostačující, neboť penzion v Obratani a hotel v Černovicích jsou otevřeny jen po část roku a jejich provozní doba je kolísavě závislá na aktuální situaci. V obci Obrataň se sice ještě nachází hotel u hlavního silničního tahu, ale jedná se o ubytování nejnižší kategorie vhodné pro přenocování, ne např. pro rekreaci. Stejně tak v Černovicích, kde se celoročně provozuje soukromá ubytovna nabízející nejnižší kategorii vhodnou spíše pro přespání. Nejbližší možné ubytování je v obci Pacov (cca 8 km od Obrataně). [37, 27]

Ve směru tratě se může návštěvník ubytovat v **Kamenici nad Lipou**, kde se nabízí ubytování v ubytovně, v hotelu na náměstí nebo v soukromých objektech a chatách za

městem. Další ubytování se nachází v penzionu v **Nové Včelnici**. [33] Následuje **Jindřichův Hradec**, který je na příjezd turistů velmi dobře připraven a vybaven. Je zde několik desítek hotelů, motelů, penzionů, hostelů, ubytoven, autokempů a soukromé objekty jako chaty a chalupy. [32]

Jižní část železniční tratě je turisticky více využívaná, a proto i možnosti ubytování jsou rozmanitější. Turistické oblíbenosti využily i Jindřichohradecké místní dráhy a. s., neboť nabízí možnost rekreačního ubytování v nově zrekonstruovaných a plně vybavených železničních objektech na nádraží. V nabídce se objevuje ubytování např. v těchto nádražních budovách: *Střížovice, Hůrky, Kunžak-Lomy, Albeř a Nová Bystřice*. Turisté si musí ubytování zajistit dopředu, neboť podle zdrojů z informačního centra v Jindřichově Hradci je o tento typ ubytování velký zájem. [31]

Podél jižní tratě se objevuje řada autokempů, např. nedaleko Kunžaku se nachází **kemp Komorník**, u Nové Bystřice **Autokemping Osika**, u hradu Landštejn pak **Cyklocamp pod Landštejnem**. Ve výše zmíněných kempech je možnost ubytování v chatkách, karavanech i stanech. Kempy disponují veškerou vybaveností, od sociálního zařízení přes možnost parkování, napojení na elektřinu a internet, úschovny kol až po možnosti různého stravování, zábavy a sportu. V oblasti se objevuje řada nabídek místních obyvatel na soukromé ubytování v bytech, domech, chalupách či chatách. V obci **Nová Bystřice** a jejím blízkém okolí se nachází řada hotelů, penzionů a apartmánů. [36, 32]

Návštěvník této oblasti má opravdu široký výběr co do typu ubytování, kategorie a nabídek služeb. Je patrné, že místní občané a podnikatelé pochopili, jak moc je pro ně cestovní ruch důležitý a co vše je pro turisty potřeba podniknout a připravit. Tento profesionální přístup bohužel stále chybí na severní části tratě, kde si občané snaží zachovat svůj klid a turisty do své oblasti příliš nelákají.

4.3.2. Stravovací služby

Stravovací služby patří vedle ubytování mezi základní požadavky turistů. Autorka si dokonce myslí, že nabídka stravování je pro návštěvníky důležitější než nabídka ubytování neboť mnoho turistů se do oblasti vydává pouze na jednodenní výlet, kdy není potřeba se ubytovat. Z těchto důvodů, nebo možná i proto, že stravovací zařízení

pravidelně využívají i místní občané, je nabídka stravovacích služeb ve vybrané oblasti dostačující a poměrně pestrá. Nabízí se zde možnost návštěvy hospod, pivnic, barů, restaurací, pizzerií, asijských bister nebo rychlého občerstvení.

Nabídka stravování se objevuje téměř v celém zázemí úzkokolejné dráhy, pouze na menších zastávkách jako např. **Sudkův Důl, Křeč, Chválkov, Benešov, Lomy apod.** není možnost žádného stravování. Nejvíce nabídek stravování se nachází ve městech **Kamenice nad Lipou, Jindřichův Hradec** a **Nová Bystřice**. Návštěvník si může vybrat z různých typů stravovacích zařízení. Stravovací služby jsou plně zajištěny i v kempech a chatových oblastech. V některých železničních stanicích je možnost zakoupení úzkého sortimentu potravin. Většinou se jedná o nabídku zmrzlin, sušenek či limonád. Cestující se také může setkat s automaty na kávu či cukrovinky.

Autorka z vlastní zkušenosti považuje nedostatečné zázemí v oblasti stravovacích služeb u železničního nádraží v **Jindřichově Hradci**. Pokud se chce turista najíst v restauraci průměrné kategorie, musí dojít až do 20 minut vzdáleného centra města. V blízkosti nádraží se totiž nenachází žádná klasická restaurace, pouze nevábny hostinec. Chybí zde i jakýkoliv ukazatel (či reklama), zda je v okolí nějaká restaurace a jak dlouho k ní cesta trvá.

4.3.3. Dopravní dostupnost

O přitažlivosti území rozhodují nejen přírodní či kulturní předpoklady, ale významným prvkem je i hustota a kvalita dopravní sítě. Dopravní infrastruktura patří mezi základní předpoklady rozvoje cestovního ruchu. Rozvoj dopravy je na jednu stranu pro cestovní ruch klíčový, zároveň má však i negativní důsledky v podobě znečištění životního prostředí či zvýšené nehodovosti. Ve vybrané oblasti je zastoupena především automobilová a železniční doprava, v létě je často provozována cyklistika.

Automobilová doprava

Silniční síť je zastoupena především silnicemi 2. a 3. třídy, a proto je zde stále nenarušená příroda, čistý vzduch a klid. Mezi nejvýznamnější silnice 2. třídy patří silnice Černovice-Kamenice nad Lipou, Jindřichův Hradec-Nová Bystřice, Jindřichův

Hradec-Strmilov, Nová Bystřice-Dačice a Nová Bystřice-Slavonice. Obec Obrataň kříží silnice 1. třídy vedoucí z Tábora do Pelhřimova. Od Kamenice nad Lipou do Jindřichova Hradce doprovází úzkokolejnou trať v těsné blízkosti mezinárodní silnice E551 vedoucí z Humpolce do Třeboně. [24, 40]

Železniční doprava

Dostupnost je zachována i díky bohaté síti železnic. Obcí Obrataň prochází železniční trať provozovaná společností České dráhy, a. s., ve směru Tábor–Horní Cerekev. Ve stejné obci se nachází i první zastávka úzkokolejné železnice společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. (dále jen JHMD). Tato úzkokolejná trať představuje určitý průřez pomyslného kruhu mezi městy Pelhřimov-Tábor-Veselí nad Lužnicí-Jindřichův Hradec-Jihlava. Z Jindřichova Hradce vede i druhá úzkokolejná trať společnosti JHMD do Nové Bystřice. Další železniční tratí Českých drah a. s. v dané oblasti je trať vedoucí z Jindřichova Hradce do Jihlavy a trať z Jindřichova Hradce do Českých Budějovic. Jindřichův Hradec se tak stal pomyslným centrem a pojátkem mezi několika drahami. Zkoumaná úzkokolejná trať je dlouhá 79 km a nachází se na ní 30 stanic a zastávek (příloha *Seznam stanic*). [24, 40, 31]

4.3.4. Infrastruktura cestovního ruchu

Turistická informační centra

Zařízení, kde mohou turisté získat potřebné informace týkající se dané destinace a poskytovaných služeb se nazývají turistická informační centra (dále TIC). Informační centra poskytují informace o ubytování, stravování, pomáhají turistům při plánování výletů, nabízejí propagační materiály, prodávají pohledy, mapy, turistické známky, a prodávají nebo rezervují vstupenky na akce konané v dané lokalitě i mimo ní. Informační centra bývají otevřena buď pouze na turistickou sezonu nebo po celý rok. Informační centra ve vybrané oblasti mohou turisté nalézt v **Kamenici nad Lipou**, **Jindřichově Hradci**, **Slavonicích** a v **Nové Bystřici**. Všechny výše vyjmenovaná informační centra, kromě informačního centra v Nové Bystřici, jsou členy *Asociace turistických informačních center České republiky (A.T.I.C. ČR)*. [25]

Cestovní kanceláře a cestovní agentury

Cestovní kanceláře a agentury se nacházejí především v **Jindřichově Hradci**. V tomto městě může turista navštívit tyto cestovní kanceláře a agentury: *cestovní agentura Daňková* (pobytové, poznávací a exotické zájezdy), *cestovní agentura Jana Králová* (zájezdy do zahraničí i tuzemsku, zajištění ubytování, stravování), *cestovní agentura JH Makler, s. r. o.* (zájezdy do zahraničí, pobyty v ČR, wellness pobyty), *cestovní agentura Novadomus* (služby incomingové cestovní kanceláře, průvodcovské, ubytovací a stravovací služby), *cestovní kancelář Josef Štefl Tour* (pobytové a poznávací zájezdy do zahraničí, prodej vstupenek na kulturní akce).

V **Kunžaku** se nachází *cestovní agentura Sunny side service, s. r. o.* (služby v oblasti cestovního ruchu, zprostředkování ubytování). [32, 36, 39]

Směnárnny

Směnárenské služby turistům i místním obyvatelům poskytují v **Černovicích** a **Kamenici nad Lipou** *Česká spořitelna a. s.*, dále v **Kamenici nad Lipou** ještě *Komerční banka a. s.*, v **Nové Včelnici** společnost *PENE CHANGE s. r. o.*, v **Jindřichově Hradci** společnost *Fajn Czech s. r. o.*, *Cestovní agentura JK Králová Jana*, *GE Capital Bank a. s.*, *ČSOB a. s.*, *Komerční banka a. s.*, *Waldviertler Sparkasse von 1842*, *Česká spořitelna a. s.* V obci **Nová Bystřice** se nachází opět směnárna společnosti *PENE CHANGE s. r. o.* a *Česká spořitelna a. s.* [39]

Turistické stezky a cykloturistika

Oblast je bohatá na turistické stezky a cyklostezky vedoucí nerušenou přírodou na zajímavé cíle v okolí. Černovicemi vede turistická značka ze Sudkova Dolu na zříceninu Choustník, v Kamenici nad Lipou turistická stezka z Černovic do Telče, a stezka z Deštné přes Kamenici nad Lipou na vrch Křemešník u Pelhřimova. Ze zastávky Lovětín vychází turistická značka vedoucí na zámek Červená Lhota. Z Jindřichova Hradce vede několik turistických stezek, např. na hrad Landštejn a do Slavonic, další na Deštnou či do Strmilova. Turistická stezka také spojuje Jindřichův Hradec s Jindřiší a Jindřišským údolím (tzv. *Jindrova naučná stezka Jindřišským údolím*) a pokračuje dále směrem do Kunžaku a na Landštejn. Od nádraží v osadě Lomy vychází turistická

značka, která turistu zavede na vrch Vysoký kámen (738 m n.m.). Albeří vede turistická stezka z Landštejna do Nové Bystřice. Západním směrem z města Nová Bystřice jsou vyznačeny **dvě naučné stezky** a to „*Po stopách lupiče J.G. Grassla*“ a „*Československé opevnění*“. [27, 31, 32, 33, 34, 36]

Vybraná oblast je protkána bohatým výběrem cyklostezek. Značené cyklotrasy prochází městy jako jsou Černovice, Kamenice nad Lipou či obcí Žďár u Kamenice nad Lipou. Mezi oblíbené značené cyklotrasy vedoucí přes Jindřichův Hradec patří např. trasa č. 3201 vedoucí z Jindřichova Hradce do Chlumu u Třeboně či trasa č. 321 do Kamenice nad Lipou. Přes obec Jindřiš prochází cyklotrasa vedoucí z Jindřichova Hradce do Telče, Strmilova a Studené. Obcí Albeř prochází **mezinárodně značená cyklostezka** *Greenways Praha-Vídeň*. Novou Bystřici křížuje několik značených cyklotras, např. *Českomoravská trasa* a *Česko-rakouská příhraniční trasa*. [27, 31, 32, 33, 34, 36]

4.4. Historie železniční dopravy v Čechách

V 19. století bylo postavení železniční dopravy naprosto nesrovnatelné s dnešní dobou. Železnice bývaly často jediným spojením vesniček s civilizací. Její národohospodářský význam narůstal do takových rozměrů, že byla železnice všemožně podporována i rakousko-uherským státem.

Historie železniční dopravy v Čechách sahá až do 20. let 19. století. Železnice byly budovány nejdříve pro nákladní dopravu, později i pro osobní přepravu. První železniční trať v Čechách byla **koněspřežná železnice Linec–České Budějovice**, která byla uvedena do provozu v roce 1827. **Pražsko-Lánská koněspřežka** byla v provozu od roku 1830. Koněspřežná doprava postupem času ustupovala, neboť v 60. letech 19. století byly koněspřežky nahrazeny parostrojními drahami. Koněspřežná doprava si udržovala své místo v tramvajové dopravě, na vlečkách a průmyslových a lesních železnicích prakticky až do sklonku 19. století. [18, 38]

Na přelomu 30.-40. let 19. století byla zahájena výstavba parostrojních železnic. Postupem času byly vybudovány např. tratě **Vídeň–Břeclav (1839)**, **Břeclav–Brno (1839)**, **Břeclav–Přerov (1841)**, **Přerov–Lipník nad Bečvou (1842)**, **Olomouc–Praha**

(1845), Brno–Česká Třebová (1849) a státní dráha Praha–Děčín (1851). Největší rozmach ve stavbě železnic však nastal v 50.-80. letech 19. století, kdy bylo postaveno několik desítek železničních tratí po celém území Čech. [5, 38]

Koncem 19. století se vědci začali zajímat o využití elektřiny pro železniční dopravu. První jednoduchá elektrická dráha byla předvedena v Berlíně roku 1879. V Čechách postavil první elektrickou dráhu František Křižík v roce 1891 na Letné v Praze. Následovala **elektrická dráha Tábor–Bechyně**, která se stala první elektrickou železniční dráhou v Čechách. V provozu je již od roku 1903. V posledních letech je řazena mezi industriální dědictví napomáhající k rozvoji cestovního ruchu. [18, 38]

Postupem času byly postaveny hlavní železniční tahy přes celé území Čech. Po rovnoměrném pokrytí hlavními tratěmi, vyvstal pro železniční dopravu nový cíl – proniknout do malých vesnic a málo přístupných míst a spojit těmito menšími tratěmi hlavní železniční tepny. Mezi hlavní železniční spoje patřily tratě Tábor–Horní Cerekev, Tábor–Veselí nad Lužnicí a Veselí nad Lužnicí–Jihlava (přes Jindřichův Hradec). Uprostřed tohoto pomyslného kruhu ale chyběla jakákoliv železniční doprava a lidé byli často odkázáni sami na sebe. Vznikla tedy myšlenka postavit místní dráhu, která bude propojovat celou tuto oblast, od obce Obrataň (navázání spojení s tratí Tábor–Horní Cerekev) po Jindřichův Hradec (spojení s tratí Veselí nad Lužnicí–Jihlava) a dále do Nové Bystřice. Zrodila se nová trať **Jindřichův Hradec–Nová Bystřice** a následně i trať **Jindřichův Hradec–Obrataň**. Z ekonomických důvodů byla vybrána forma úzkokolejné tratě. [18, 31]

4.5. Úzkorozchodná trať

Polovina světové železniční sítě používá rozchod kolejí 1435 mm, tedy obecně zvaný *normální rozchod*. Vznikl počátkem 19. století v Anglii, kde první železnice převzaly stanovenou míru rozchodu kol kočárů a povozů (4 stopy 8 ½ palce). V následujícím období si budovatelé nových drah volili rozchody na základě nejrůznějších okolností, ať už z ekonomických důvodů či z rozmaru vládců. Výsledkem bylo několik stovek rozchodů kolejí od 381 do 2134 mm. Následovalo dlouhé období, kdy se lidé snažili

rozchody kolejí v Evropě opět sjednotit, což se nakonec téměř povedlo. Pouze ve Španělsku, Portugalsku a Rusku se stále jezdí po kolejích širokých.

K volbě úzkého rozchodu vedly stavitele drah ekonomické důvody. Stavba i provoz úzkorozchodné dráhy je oproti trati s normálním rozchodem výrazně levnější. Představuje až třetinovou úsporu stavebních nákladů. [18]

Výhody úzkorozchodné tratě:

- Rozchod umožňuje menší poloměry oblouků, proto se dráha lépe přizpůsobí terénu. Není zapotřebí stavět drahé a mohutné tunely a násypy, velké mosty, apod.
- Železnice je užší, a tím vzniknou nižší náklady na výkup pozemků.
- Železniční svršek může být lehčí, a proto postačují menší a levnější vozidla. [18]

Zmíněné výhody jsou však na úkor výkonnosti tratě a rychlosti na ní. Vystává také problém složité překládky zboží nebo celého nákladního vozu v místech styku s normálním rozchodem železnice. I přesto však úzkorozchodná železnice představovala optimální, v horských oblastech pak často jediné možné řešení. [18, 31]

Rozchod kolejí na Jindřichohradeckých úzkokolejkách měří 760 mm. Kořeny tohoto rozchodu sahají daleko do minulosti a daleko od jižních Čech. V roce 1878 Rakousko–Uhersko vojensky obsadilo pohraničí Turecka a Bosny a Hercegoviny. Pro usnadnění postupu armády v horské oblasti byla vybudována 190 km dlouhá vojenská dráha Bosanski Brod–Zenica. Stavba železnice byla zadána firmě Hügel & Sager, která vlastnila materiál zakoupený po ukončení výstavby Suezského průplavu. Materiál měl úzký rozchod 762 mm, ale z administrativních důvodů byl údaj o rozchodu zaokrouhlen na 760 mm. [18, 31] Strategický význam slavné tratě vedl k rozhodnutí o používání tohoto rozchodu u nově budovaných úzkorozchodných drah v celé monarchii. V zemích Koruny české se takovouto první tratí stala v roce 1896 úzkokolejná trať Jindřichův Hradec–Nová Bystřice. [18]

4.6. *Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.*

Jindřichohradecké místní dráhy, jsou akciovou společností, která vlastní a provozuje jedny z posledních úzkokolejných tratí u nás. Trať je považována za významnou technickou památku a industriální dědictví, a lze ji proto výhodně využívat pro rozvoj cestovního ruchu v dané oblasti. V České republice jsou v provozu již pouze tři úzkokolejné tratě s pravidelným celoročním provozem, z toho dvě patří společnosti JHMD a. s.³ Jedná se o tratě Jindřichův Hradec–Obrataň a Jindřichův Hradec–Nová Bystřice. [5] Délka obou tratí je celkem 79 km. Jižní trať do Nové Bystřice je turisticky více oblíbená a přes léto mnohem více využívaná než severní trať. Zato trať do Obrataně je celoročně hojně využívaná místními obyvateli pro každodenní provoz.

Název „Jindřichohradecké místní dráhy“ vznikl spojením původních názvů: „*Místní dráha Jindřichův Hradec–Nová Bystřice*“ a „*Místní dráha Jindřichův Hradec–Obratany*“. [18, 31]

Historie společnosti

Města Jindřichův Hradec a Nová Bystřice usilovala o vedení některé z klíčových tratí přes svá města, aby tak zajistila spojení se světem a tím i hospodářský rozkvět. Nejdříve byla otevřena trať z Vídně do Prahy přes Veselí nad Lužnicí, následovala trať z Jihlavy do Veselí nad Lužnicí. Obě dráhy bohužel minuly oblast dnešní úzkorozchodné tratě a tak nakonec i přes řadu problémů začala **výstavba úzkorozchodné tratě z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice** v létě roku 1896. Stavba tratě probíhala rychle, termín zahájení provozu byl stanoven na 1. listopadu 1897. [18, 31]

Severní část úzkorozchodné tratě se stavěla o několik let později. Stejně jako obyvatelé Nové Bystřice a Jindřichova Hradce byli nespokojení i obyvatelé Kamenice nad Lipou a Černovic. Severní transversální dráha z Horní Cerekve do Tábora nechala oblast Kamenicka a Černovicka stranou. Město Jindřichův Hradec nechtělo podpořit stavbu další úzkokolejné tratě, ale nakonec si města Černovice a Kamenice nad Lipou prosadila své a byla zahájena **výstavba tratě z Jindřichova Hradce do Obrataně**. Slavnostní jízda se konala 23. prosince 1906. [18, 31]

³ Třetí úzkokolejná trať, která je stále v provozu je trať z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy.

V 70. letech 20. století se objevily první politické tlaky na zrušení neefektivního provozu úzkokolejek, ale naštěstí dráhy přežily bez významných otřesů. Dokonce na tratích probíhala částečná modernizace vozového parku. V roce 1992 se tlak na zrušení nevýnosné tratě objevil znovu. To byl také jeden z hlavních důvodů pro **privatizaci dráhy**, kterou vláda České republiky vyhlásila v roce 1993. Naštěstí se našla parta lidí, kterým nebyl osud úzkokolejek lhostejný a sepsala privatizační projekt. Po vyřízení všech náležitostí byla společnost zapsána do obchodního rejstříku v lednu 1995. Jejich prvotním cílem byla privatizace a následná záchrana před jistou likvidací. Samozřejmostí bylo úspěšné provozování dráhy s určitou ziskovostí. [18, 31]

V roce 1996 se objevila zpráva o špatném technickém stavu železnice do Nové Bystřice a trať byla následně na tomto úseku v roce 1997 uzavřena. Akce vzbudila velký ohlas mezi lidmi i ve sdělovacích prostředcích. Tato událost opět rozhýbala dlouho odkládanou privatizaci, kterou nakonec vláda schválila v březnu roku 1997 formou přímého prodeje za symbolickou cenu 1 Kč společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. Po prodeji a následných opravách se znovu zahájil provoz jižní tratě ještě v červnu téhož roku. [18, 31]

Společnost se začala zaměřovat na **propagaci a marketing**. Pořádala zábavné akce pro turisty a rodiny s dětmi, neboť pochopila, že pokud chce uspět na trhu cestovního ruchu, musí změnit svou taktiku, zaměřit se na propagaci a určit si cílové zákazníky, které chce svou aktivitou oslovit. Začala vymýšlet nové akce a programy, které byly atraktivní pro návštěvníky a nebyly finančně náročné, např. provozování letních výletních vlaků s parní lokomotivou, tématicky zaměřené jízdy (např. Velikonoční a Vánoční jízdy).

V oblasti propagace zvolila společnost JHMD cestu formou pozvánek a reklam v novinách a časopisech. Začala se prezentovat také pomocí svých internetových stránek a účastí na mezinárodních veletrzích a výstavách. Příkladem může být **účast na mezinárodním veletrhu Regiontour 2002**, který se uskutečnil v Brně. Na veletrhu byly vystaveny dva historické úzkorozchodné vozy, a to bufetový a osobní vůz. Exponáty vytvořily ojedinělou expozici, která prezentovala úzkokolejky jakožto významnou památku jižních Čech. [18, 31]

Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. nabízejí v současné době řadu služeb a produktů. Mezi základní služby patří **poskytování osobní přepravy a nákladní dopravy**.

Doplňkovými produkty jsou **prodej občerstvení, upomínkových a reklamních předmětů, provozování netradičních parních jízd, možnost ubytování v zastávkových stanicích, pronajmutí parního vlaku pro soukromé účely, nabídka speciálních programů** (*Zvláštní svatební vlak, Houbařský express či Mikulášská jízda*) apod. Společnost je také posledním výrobcem **klasických lepenkových jízdenek**, které byly po dlouhá desetiletí nedílnou součástí cestování po železnici. Třetinu své produkce lepenkových jízdenek používá společnost pro vlastní potřebu, zbytek odebírají České dráhy a. s. pro nostalgické jízdy či různé muzejní železnice. [31]

JHMD provozuje **internetové stránky** dostupné na www.jhmd.cz, kde si může zájemce prohlédnout ceníky produktů a služeb, přečíst historii společnosti, stáhnout aktuální jízdní řád (v PDF), prohlédnout nabídku parních vlaků a vozidel, prohlédnout fotogalerie a pomocí interaktivní mapy se dozvědět základní informace o jednotlivých zastávkách. Společnost nabízí řadu **reklamních předmětů a suvenýrů**. Turista si tyto materiály může zakoupit na vybraných železničních stanicích, v bufetovém voze nebo v Infocentru JHMD ve vagónku na nádraží v Jindřichově Hradci. Nabídka reklamních a upomínkových předmětů zahrnuje kalendáře, jízdní řád, magnetky, hrnky, püllitry, hry, propisky, turistické známky, plakáty, pohledy, trička, klobouky, knihy a brožury s úzkokolejnou tematikou a také různé mapy okolí. [31]

5. Marketingové šetření návštěvníků

Metoda použitá v této části bakalářské práce se zabývá sběrem primárních dat pomocí dotazníkového šetření. Autorka využila jednu z forem marketingového výzkumu a to formu přímého dotazování respondentů pomocí tištěných dotazníků.

Dotazníkový výzkum byl proveden v letních měsících červenec–srpen roku 2010, kdy je na obou tratích zesílený provoz. Vlastní dotazníkové šetření probíhalo formou dotazování na vlakových zastávkách úzkokolejné dráhy a během cesty vlakem na obou částech trati. Dotazníkového šetření se zúčastnilo cca 70 respondentů, kteří byli náhodně vybráni.

5.1. Vyhodnocení dotazníků

Dotazníkového šetření se zúčastnilo téměř 70 osob, ale pouze odpovědi 51 respondentů mohly být zařazeny do dotazníkového šetření. Respondenti byli **náhodně vybrané osoby různého věku, z toho 33 žen a 18 mužů.**

Z pohledu vzdělání se jednalo především o osoby se středoškolským vzděláním (maturita či výuční list; 63 %), čtvrtina byla vysokoškolsky vzdělaná (25 %) a velmi malá část měla pouze základní vzdělání (12 %). **Věková struktura** dotazovaných byla rozdělena do pěti skupin. Nejpočetnější skupinou byla věková kategorie 51-65 let (29 %), téměř stejné zastoupení měla věková kategorie 19-30 let (27 %). Následovala kategorie 31-50 let (22 %). Nejmenší zastoupení měly kategorie 0-18 let (12 %) a 66 a více let (10 %).

Otázka č. 1: Odkud pocházíte (z kterého kraje)?

Z šetření vyplynulo, že dotazovaní představovali především **domácí návštěvníky**, a to domácí jednodenní návštěvníky a domácí turisty, pouze v jednom případě se autorka setkala se zahraničním turistou. Jelikož se jižní část vybraného území nachází blízko rakouských hranic, dá se předpokládat, že trať využívá i řada turistů z Rakouska.

Dále bylo zjištěno, že **cestující pocházejí z celé České republiky**. Převažovaly osoby z Vysočiny (59 %) a z jižních Čech (27 %), ostatní pocházely ze Středočeského a

Královehradeckého kraje. Pouze jeden respondent byl cizí státní příslušnosti, a to slovenské.

Otázka č. 2: Jak často využíváte JHMD?

Z pohledu **frekvence jízdy** jednotlivých účastníků jich 12 odpovědělo, že jezdí úzkokolejnou tratí pravidelně, 32 respondentů jezdí občas, 6 jich jelo poprvé a jeden odpověděl, že jezdí jednou za rok.

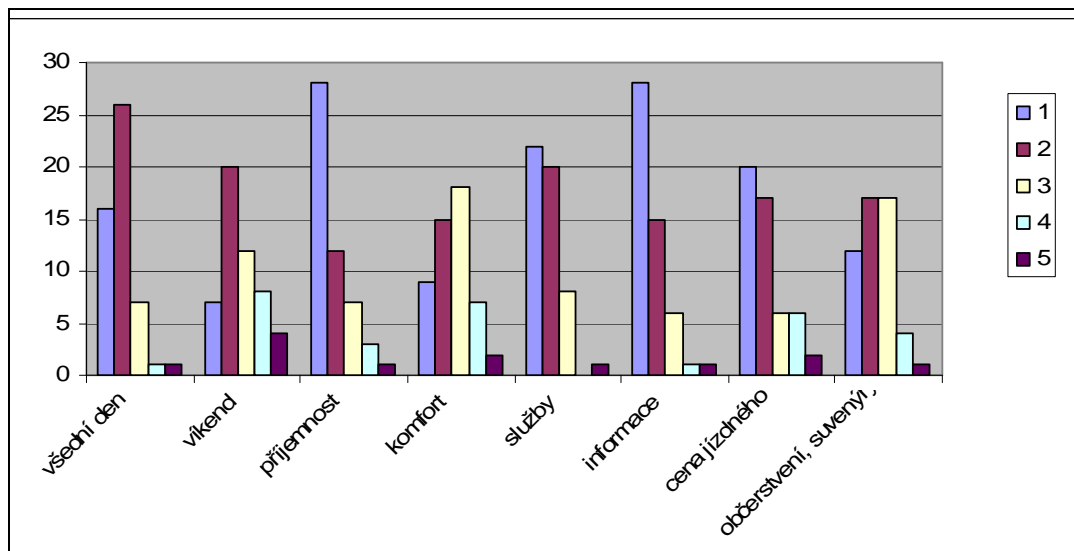
Otázka č. 3: Jaký je účel Vaší cesty?

Na otázku zabývající se **účelem cesty** odpovědělo 19 osob, že účelem jejich cesty je práce, škola, úřad či lékař; zato 25 osob uvedlo jako důvod výlet a rekreaci. Posledních 7 dotazovaných uvedlo jako účel cesty jiný důvod, který blíže nespecifikovali. Poměrně velká část pravidelných cest za prací či školou je důkazem toho, že je dráha efektivně využívána místními obyvateli a neprosperuje pouze z letního cestovního ruchu.

Otázka č. 4: Jak jste spokojeni s kvalitou služeb JHMD?

Spokojenost s kvalitou služeb byla zkoumána z několika hledisek. Respondenti přitom měli hodnotit spokojenost známkami (tj. 1 = nejlepší, 5 = nejhorší).

Graf č. 1: Spokojenost s kvalitou služeb



Zdroj: vlastní šetření

Z grafu vyplývá, že zákazníci jsou poměrně spokojeni s kvalitou poskytovaných služeb, někteří si stěžovali na nepříjemnost personálu, intervaly spojů o víkendech, na komfort při cestování či na vysokou cenu jízdného.

Zajímavé je **srovnání ceny na úzkokolejné trati s cenou na trati provozované společností České dráhy a. s.** Pomocí internetového serveru <http://www.idos.cz> autorka porovnála ceny jízdného za stejný počet ujetých kilometrů:

1) České dráhy a. s.

Obrataň–Pelhřimov, celkový čas 39 min, vzdálenost 27 km, **cena 42 Kč** (bez uplatnění slev)

2) Jindřichohradecké místní dráhy a. s.

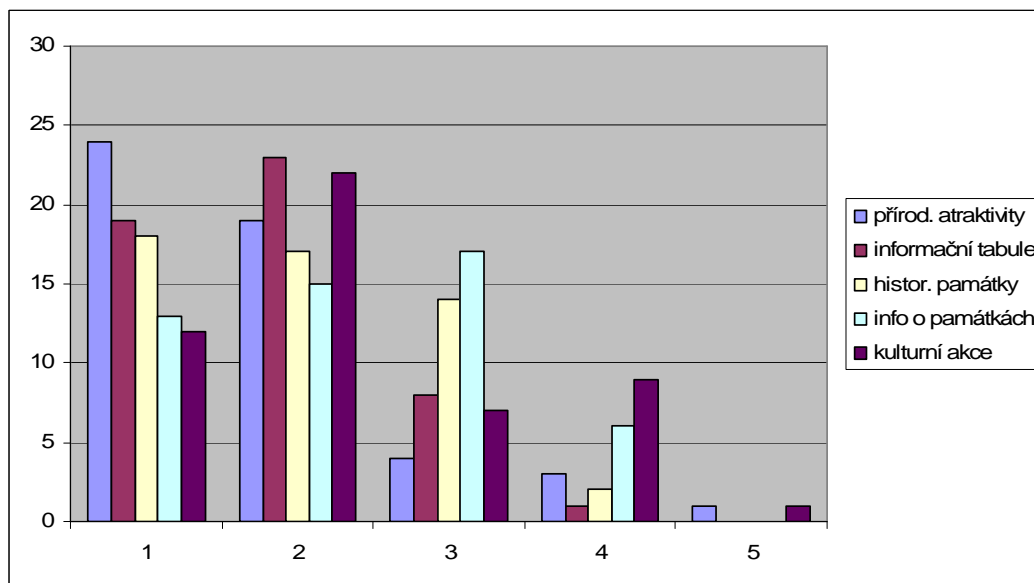
Obrataň–Kamenice nad Lipou, celkový čas 41 min, vzdálenost 25 km, **cena 24 Kč** (bez uplatnění slev)

Z průzkumu je zřejmé, že úzkokolejná trať provozovaná společností JHMD a. s. je levnější než doprava společnosti České dráhy a. s. Přesto se mnohým respondentům (16 %) zdála cena jízdného na úzkokolejné trati vysoká, a ohodnotili ji horšími známkami. Naopak celkem 72 % dotazovaných ohodnotilo cenu za výbornou či uspokojivou.

Otázka č. 5: Jak jste spokojeni s primární nabídkou cestovního ruchu v okolí tratě JHMD?

Většina dotazovaných byla spokojena s primární nabídkou, 16 dotazovaných uvedlo, že je v oblasti málo historických památek, 22 osob uvedlo, že by se měla zlepšit celková informovanost o zajímavých památkách v okolí a 17 respondentů by uvítalo více kulturních akcí. Při celkovém zhodnocení jsou ale návštěvníci poměrně spokojeni s primární nabídkou.

Graf č. 2: Spokojenost s primární nabídkou



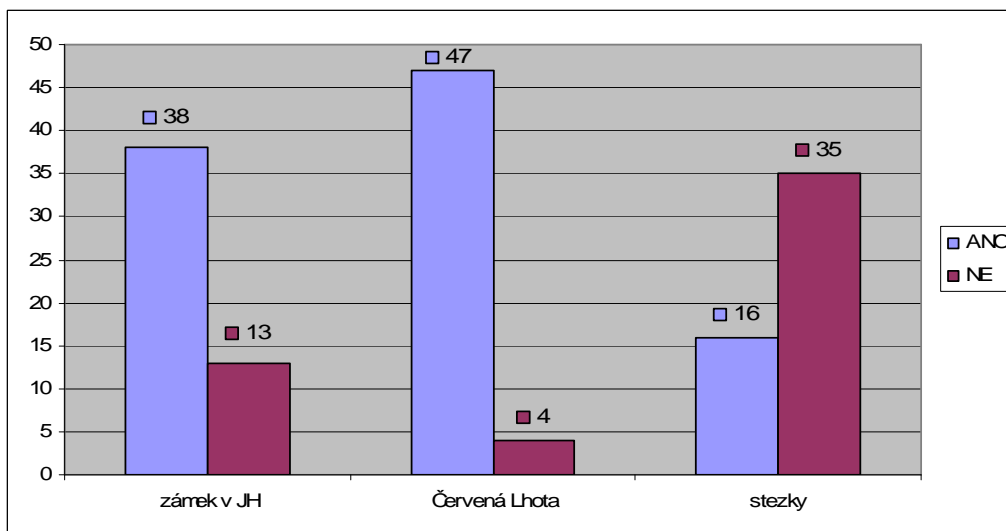
Zdroj: vlastní šetření

Otázka č. 6: Navštívil/a jste během Vaší cesty/ pobytu některá z těchto zařízení?

Respondenti mohli odpovídat na návštěvu zajímavých míst z pohledu cestovního ruchu, která se nacházejí v blízkosti železniční tratě. Autorka zkoumala, zda účastníci navštívili dva nejznámější zámky v okolí, a to **zámek Červenou Lhotu a zámek v Jindřichově Hradci**. Dále autorku zajímala využívanost **cyklostezek a naučných stezek v oblasti**.

Téměř všichni dotazovaní navštívili zámek Červená Lhota (47 dotazovaných), tři čtvrtiny lidí navštívilo i zámek v Jindřichově Hradci (38 dotazovaných), ale pouze 16 respondentů zatím využilo cyklistickou či turistickou stezku. Tento výsledek je poměrně překvapivý, neboť ke konci dotazníku je respondentovi položena **otázka, zda někdy využil, nebo by v budoucnu využil přepravu kol ve vlaku**, a zde téměř všichni odpověděli, že ano. I přesto je využívanost cyklistických stezek velice malá (jen 31 %).

Graf č. 3: Návštěvnost turistických cílů

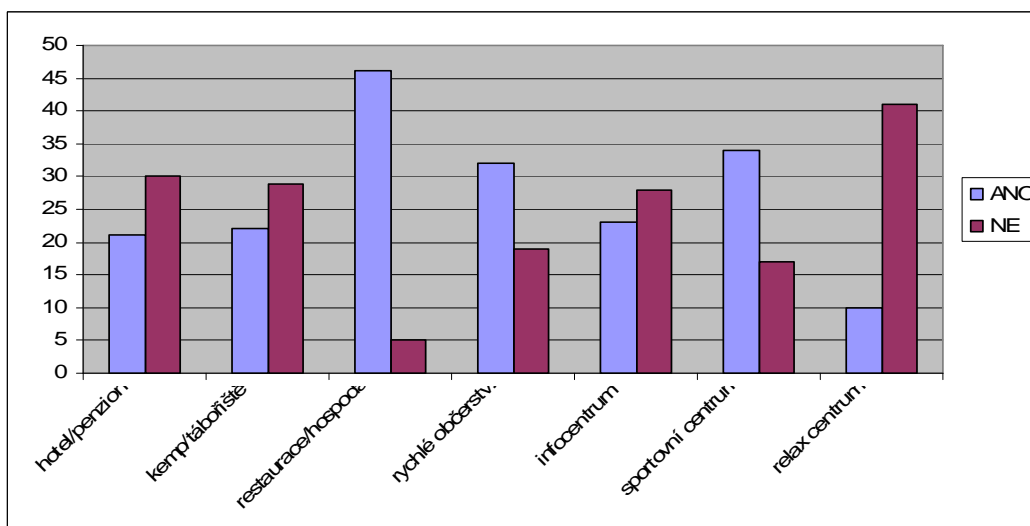


Zdroj: vlastní šetření

Otázka č. 7: Navštívil/a jste během svého pobytu některá z těchto zařízení?

Výsledkem je zjištění, že téměř každý navštívil stravovací zařízení, ať už hospodu, restauraci či rychlé občerstvení v kiosku. Necelá polovina dotazovaných využila možnost ubytování v dané lokalitě, informační centrum navštívila také polovina osob. Sportovní centrum navštívily dvě třetiny dotazovaných a relaxační centrum využilo pouze 10 respondentů.

Graf č. 4: Návštěva zařízení

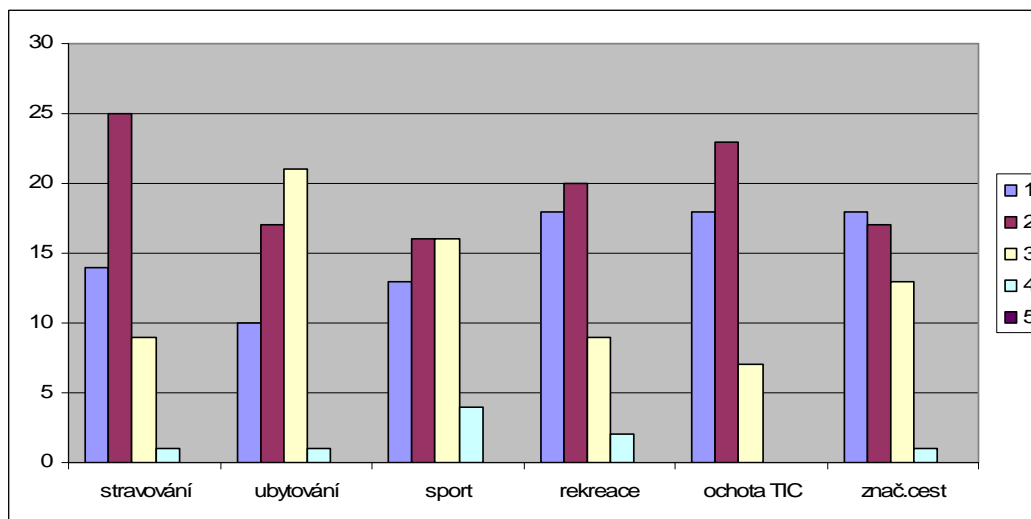


Zdroj: vlastní šetření

Otázka č. 8: Jak jste spokojeni se sekundární nabídkou cestovního ruchu v okolí JHMD? ⁴

Dotazovaní odpověděli, že jsou poměrně spokojeni s nabídkou stravovacích služeb, v oblasti ubytování jsou výsledky horší, neboť pouze 27 osob hodnotí nabídku ubytovacích služeb za dostačující, zato 21 osob jako průměrnou. V oblasti sportu označilo 29 dotázaných známku dostačující, 16 jako průměrnou a 4 jako nedostačující. Otázka zaměřující se na rekreaci uspěla, neboť 38 respondentů uvedlo, že je nabídka dostačující, 9 jako průměrná, a pouze 2 jako nedostačující. Ještě lépe dopadl průzkum na ochotu zaměstnanců informačních center, kdy 41 osob uvedlo, že jsou spokojeni a pouze 7 návštěvníků považuje ochotu za průměrnou. Značení cest dopadlo také velice příznivě, když 35 respondentů uvedlo značení cest jako dostačující a pouze 13 jako průměrné. Tato otázka ukázala na určité nedostatky v sekundární nabídce.

Graf č. 5: Spokojenost se sekundární nabídkou



Zdroj: vlastní šetření

Otázka č. 9: Je nabídka stravovacích služeb v zázemí dráhy JHMD dostačující?

Tato otázka byla pravděpodobně špatně položena nebo na ni respondenti nedokázali odpovědět. Výsledkem je vysoká hodnota u odpovědi *nevím* (28 dotazovaných), 19 respondentů si myslí, že nabídka je dostačující, naopak 4 si myslí, že ne.

⁴ Na otázku neodpověděli všichni dotazovaní. Dva respondenti uvedli, že celou otázku nemohou posoudit, protože v žádném zařízení nebyli. Další napsal, že nemůže posoudit otázku týkající se ochoty informačních center. Z těchto důvodů se zpracovávalo pouze 49, u jedné otázky pouze 48 odpovědí.

Otázka č. 10: Jaký čas Vám zabrala cesta do restaurace od vlakového nádraží?

Více než polovina dotazovaných odpověděla, že jim cesta zabrala do 10 min, 16 respondentů muselo absolvovat cestu delší (do 20 min). Pouze 6 turistů šlo do stravovacího zařízení téměř 30 min, 1 dokonce déle než 30 min.

Otázka č. 11: Ocenili byste podobnou restauraci blíže k nádraží? Nebo jste cestu rádi spojili s prohlídkou města/obce?

Podle odpovědí se dotazovaní rádi projdou městem/obcí při hledání restaurace a nevdají jim delší vzdálenost.

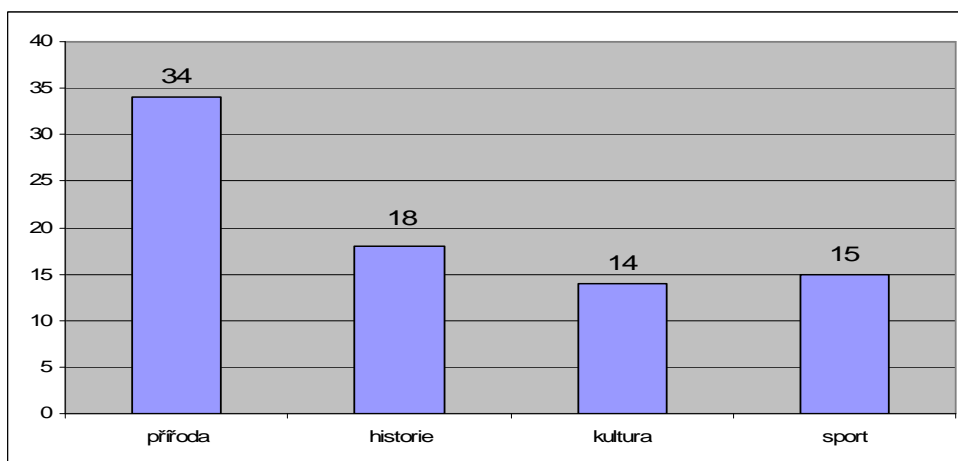
Otázka č. 12: Využil/a byste možnosti rekreace v okolí dráhy JHMD?

Tuto formu rekreace by využilo 22 dotazovaných osob, naopak 10 osob odpovědělo, že by si dovolenou v této oblasti nedovedlo představit, 19 respondentů nedokázalo na tuto otázku odpovědět.

Otázka č. 13: Co by pro Vás bylo velkým lákadlem pro dovolenou v tomto okolí?⁵

Z šetření vyplývá, že je potřeba zvýšit počet kulturně-společenských akcí a propagovat lokalitu i v oblasti sportu. Otázka sportu se dá provázat s otázkou č. 17, kde se autorka ptá na využití možnosti přepravy kol a kde 40 osob odpovědělo, že by tuto nabídku využilo.

Graf č. 6: Co by bylo pro návštěvníka lákadlem pro dovolenou v oblasti



Zdroj: vlastní šetření

⁵ Respondenti mohli zvolit více možností, proto součet hodnot nedá cílovou hodnotu 51 dotazovaných.

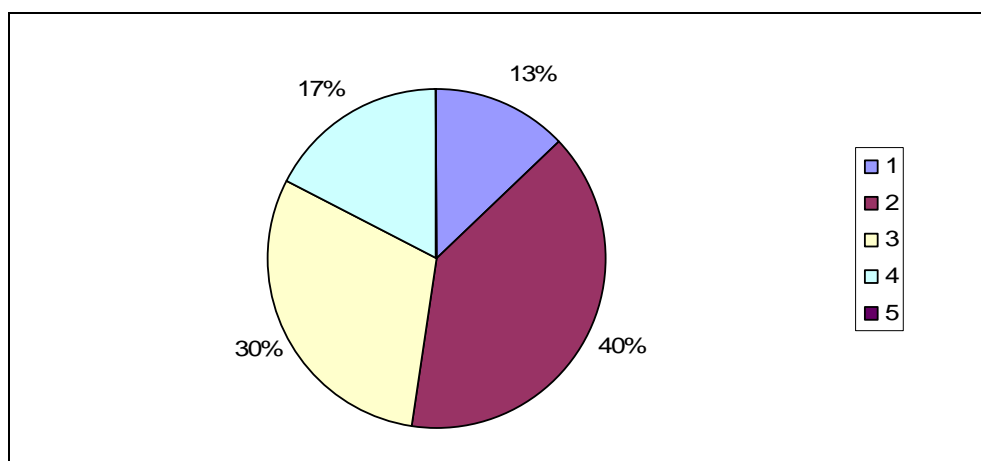
Otázka č. 14: Využil/a byste možnosti ubytovat se přímo v zastávkové stanici vlaku JHMD?

Na tuto otázku téměř polovina osob odpověděla, že by o této možnosti uvažovala, čtvrtina odpověděla, že neví a čtvrtina by o ubytování zájem neměla. Pravděpodobnou příčinou záporných a nerozhodných odpovědí bude nedostačující propagace této služby. Ale podle TIC v Jindřichově Hradci je obsazenost ubytovacích železničních stanic tak vysoká, že nabídka není záměrně propagována, neboť by poptávka několikrát převyšovala nabídku.

Otázka č. 15: Využil/a jste někdy možnosti projížďky historickým vlakem JHMD?

Téměř polovina dotazovaných odpověděla kladně (23 osob), větší polovina bohužel záporně (28 osob). Příčinou bude pravděpodobně vyšší cena jízdenky, což označilo v navazující otázce mnoho respondentů. Otázka dále **pokračuje: pokud ano, ohodnoťte zážitky z akce, suvenýry JHMD, cenu jízdenky a zda si myslíte, že je akce vhodná pro děti.**⁶ Zážitek i nabídku suvenýrů hodnotila většina účastníků kladně. Všichni respondenti také považují jízdu historickým vlakem za akci vhodnou pro děti. Cena se pravděpodobně promítla do účasti na historické projížďce, neboť polovina osob uvedla, že cena je přiměřená, naopak 47 % osob uvedlo cenu jako nevyhovující.

Graf č. 7: Hodnocení ceny projížďky historickým vlakem



Zdroj: vlastní šetření

⁶ Zde odpovídalo pouze 23 osob (ti, co označili, že se historické jízdy účastnili).

Otázka č. 16: Využili byste možnosti pronajmout si historický vlak pro soukromou oslavu, svatbu apod.?

Tato otázka tématicky navazuje na předchozí, a i proto má podobné výsledky. Více než polovina dotazovaných odpověděla, že by o pronajmutí historického vlaku zájem neměla, 29 % respondentů odpovědělo možnost „nevím“ a 20 % osob by tuto možnost využilo. I tato otázka může být ovlivněna všeobecným názorem, že cena jízdného v historickém vlaku je příliš vysoká. Mnoho lidí si pak nejspíš dovede představit, jak drahý by byl pronájem celého vlaku.

5.2. Profil návštěvníka

Profil návštěvníka

Profil návštěvníka vychází z provedeného dotazníkového šetření. Jelikož má každá trať (jižní a severní) jiný charakter a disponuje jinými vlastnostmi, rozdělila autorka typického návštěvníka na *návštěvníka severní tratě* a *návštěvníka jižní tratě*.

Typickým návštěvníkem severní tratě je žena středoškolského vzdělání ve věku 51-65 let pocházející z Vysočiny. Důvodem její pravidelné cesty je dojíždka do práce. Žena cestuje sama. Z průzkumu vyplývá, že severní trať je využívána především pro pravidelnou každodenní přepravu osob do škol a do zaměstnání. Pro cestovní ruch se využívá především v létě, popř. na podzim při houbařské sezóně.

Typickým návštěvníkem jižní tratě je žena středoškolského vzdělání ve věku 19-30 let pocházející rovněž z Vysočiny. Žena cestuje s dětmi nebo celou rodinou. Důvodem její/jejich cesty je výlet či rekreace. Ze šetření vyplývá, že trať z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice je využívána především v letní sezóně pro rekreaci a přepravu turistů. Z těchto důvodů je na úseku jižní tratě velmi dobře propracována nabídka sekundárních služeb.

Segmentace návštěvníků

Převládajícím segmentem na severní trati jsou pracující lidé pravidelně dojíždějící do zaměstnání. Dalším segmentem jsou děti a studenti dojíždějící každý den do školy. Z těchto důvodů jsou ráno a odpoledne vlaky vypravovány tak, aby odjezdy a příjezdy

co nejvíce vyhovaly těmto dvěma cílovým skupinám. Jedná se o pravidelné účastníky přepravy, kterým záleží především na kvalitě spojů, přesných časech, nízké ceně jízdného a na poskytování základních služeb, jako např. možnost se schovat před nepříznivým počasím, občerstvit se na zastávkové stanici či použít sociální zařízení.

Převládajícím segmentem jižní tratě je rodina s dětmi či přátelé, kteří využívají úzkokolejnou trať jako dopravní prostředek během výletu nebo rekreace. Turisté považují za základní potřeby možnost si v zázemí dráhy odpočinout, najíst se, popř. se ubytovat. Mezi základní požadavky je také možnost půjčení či úschovy kol, úschovy zavazadel, prodej suvenýrů, občerstvení a doplňkového zboží. Samozřejmým požadavkem je možnost použití sociálního zařízení. Turisté také očekávají propracovanou infrastrukturu cestovního ruchu, značení turistických památek a stezek (přímo od tratě), zveřejnění určitých informací o dané lokalitě např. prostřednictvím vývěsných tabulí, směrovek, map, letáků apod. Z marketingového šetření vyplynulo, že respondenti na jižní trati představovali především domácí návštěvníky a domácí turisty. Jelikož se ale jižní část vybraného území nachází blízko rakouských hranic, dá se předpokládat, že úzkokolejnou trať využívá i řada turistů z Rakouska.

6. Vlastní návrhy

Současné produkty společnosti JHMD

Společnost JHMD nabízí v současné době relativně velké množství služeb a produktů. Mezi základní služby lze zahrnout **poskytování osobní přepravy a nákladní dopravy**. Doplňkovými produkty, které jsou nabízeny pouze v určitých stanicích, jsou **prodej občerstvení, upomínkových a reklamních předmětů**.

Provozování **netradičních parních jízd a možnost ubytování** v zastávkových stanicích jsou nabídky posledních několika let, které slouží pro vyniknutí na trhu cestovního ruchu. Pomáhají zatraktivnit danou lokalitu a napomáhají k rozvoji cestovního ruchu. Cílem je nejen udržet si své stálé a věrné zákazníky, ale nalákat i zákazníky nové. Zájemci si také mohou **pronajmout parní vlak** pro soukromé účely, ale tato služba je poměrně finančně náročná. Společnost nabízí **speciální programy** jako *Zvláštní svatební vlak, Houbařský express, Programy pro školy* apod. Na přání zákazníka jsou dráhy schopné vypravit *zvláštní vlak*, ať už motorový či parní, nebo zařadit *zvláštní historickou soupravu* do pravidelného osobního vlaku.

Společnost je posledním výrobcem **klasických lepenkových jízdenek**, které byly po dlouhá desetiletí nedílnou součástí cestování po železnici. Na přání zákazníka jsou připraveni vytisknout jízdenky pro příležitostné nebo nostalgické jízdy, vstupenky v podobě jízdenek nebo vizitky. Třetinu své produkce lepenkových jízdenek používá společnost pro vlastní potřebu, zbytek odebírají České dráhy a. s. pro nostalgické jízdy či různé muzejní železnice.

Provozovatel úzkokolejně dráhy nabízí **možnost umístění reklamy** v historickém či klasickém motorovém vlaku, na železničních zastávkách, tiskovinách JHMD apod. Společnost dále provozuje **internetové stránky** www.jhmd.cz, kde si může zájemce např. prohlédnout ceníky všech produktů a služeb, přečíst historii společnosti, stáhnout aktuální jízdní řad (v PDF), prohlédnout nabídku parních vlaků a vozidel, prohlédnout fotogalerii a fotoreporáže a nebo se pomocí interaktivní mapy dozvědět více informací o jednotlivých zastávkách.

1. Dopravní spoje o víkendech

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že většina cestujících je nespokojena s četností spojů o víkendech. Ráno a dopoledne jedou např. 2 spoje a pak další až pozdě odpoledne a večer.⁷ Bylo by vhodné přesunout čas jednoho odpoledního vlaku na čas okolo poledne. Není nutné zařazovat nový spoj, neboť tolik lidí podle průzkumu a zveřejňovaných statistik JHMD, o víkendu nejezdí.

2. Nabídka občerstvení na železničních stanicích

Vzhledem k tomu, že respondenti v dotazníkovém šetření označili nabídku občerstvení jako průměrnou, společnost JHMD by se měla zamyslet nad skladbou produktů, které ve své síti prodává. Podle vlastní zkušenosti autorky má např. uzavřenou smlouvu s příliš drahou společností Nestlé, která jim dodává mražené výrobky. Konkurenční společnosti jako např. Nowaco (se značkou zmrzlin Prima) mají levnější výrobky. Tím by se zajisté zvýšila prodejnost zmrzlin v letních měsících.

3. Zesílení propagace přepravy kol

Společnost JHMD již několik let propaguje službu přepravy a úschovy kol na svých drahách. Z dotazníkového šetření sice vyplynulo, že většina respondentů by tuto službu využila, ale v následující otázce týkající se využití cyklostezek v dané oblasti, vyšlo najevo, že málokdo nějakou tu cyklostezku opravdu navštívil. Společnost JHMD by se měla více zaměřit na propagaci této služby a vymyslet např. nové atraktivní letáky či plakáty podporující tento druh sportu. Na vlakových zastávkách může společnost vylepit možné cyklostezky v blízkém okolí, popř. informace o zajímavých místech v dané oblasti.

⁷ Autorka provedla šetření četnosti spojů ze stanice Černovice ve směru na Jindřichův Hradec. Pro své zkoumání použila server www.idos.cz

1. Výstavba restaurace v Jindřichově Hradci

Nabídka stravovacího zařízení v zázemí železniční stanice v Jindřichově Hradci je podle názoru autorky nedostatečná. Poblíž vlakového nádraží není žádná restaurace, pouze jedna hospoda na hlavní ulici směrem k náměstí. V okolí náměstí je sice několik desítek restaurací a hospod, ale cesta k nim návštěvníkovi zabere téměř dvacet minut.

Restaurace, popř. cukrárna nebo bufet by měla představovat určitou možnost občerstvení a odpočinku při čekání na vlak nebo po vystoupení z vlaku. Kapacita restaurace nemusí být příliš velká, neboť návštěvnost bude záviset na časech odjezdů a příjezdů vlaků. Restauraci by využili také zákazníci konkurenční společnosti České dráhy, a. s. a osoby cestující autobusovou dopravou, neboť nedaleko vlakového nádraží se nachází i nádraží autobusové. Mohla by zde vzniknout určitá spolupráce při výstavbě, provozování a financování tohoto stravovacího zařízení. Restaurace může být spojena s prodejem suvenýrů a reklamních předmětů. Budova restaurace může být samostatný objekt nedaleko nádraží nebo se může nacházet přímo na vlakovém nádraží společnosti České dráhy, a. s. Zařízení může zároveň poskytovat i ubytovací služby v horním patře budovy.

2. Novoroční přání/kalendář/jízdní řád

Před začátkem nového roku zasílají společnosti i občané svým partnerům a blízkým novoroční přání a PF pohlednice. Společnost JHMD tuto tradici také dodržuje a zasílá svým významným partnerům novoroční přání. Po novém roce by mohla rozdávat PF kartičky o rozměrech A6 či menší i svým zákazníkům, kde by jim popřála příjemné cestování. Pod tento text by pak uveřejnila kalendář na daný rok. Na druhé straně by mohl být natištěn aktuální jízdní řád (na každé trati svůj). Tím by byla kartička využita z obou stran.. Obsahovala by důležité informace a návštěvník by si jí jistě ponechal.

1. Spolupráce s kulturním zařízením

V dnešní době je kladen velký důraz na integraci, a proto musí mezi sebou organizace spolupracovat, aby měly šanci přežít, uspět a vyniknout na trhu. V cestovním ruchu tato zásada platí dvojnásob, a proto autorka navrhla možné spolupráce společnosti JHMD s ostatními zařízeními. Na konkurenční železnici České dráhy, a. s. funguje systém spolupráce s kulturními či sportovními středisky, kdy zákazník dráhy dostává slevy na lyžařské pernanentky nebo vstupy do vybraných objektů za to, že jako dopravní prostředek použil právě jejich vlak. Tento systém by se dal na úzkokolejně dráze také zavést. Pokud by např. návštěvník použil jako dopravní prostředek vlak společnosti JHMD, dostal by slevu na vstupné do zámku v Kamenici nad Lipou nebo do zámku v Jindřichově Hradci.

Tato spolupráce by mohla fungovat i zpětně, např. pokud by turista navštívil výše uvedené zámky, dostal by na vstupenku razítko, které by uplatnil jako slevu při cestě vlakem. Jednalo by se zároveň o vzájemnou propagaci, která by přinesla užitek oběma stranám.

2. Zvláštní vlaky na kulturní akce

Využití úzkokolejně tratě je největší v období letní sezóny, kdy se v oblasti nachází nejvíce turistů. Ti sem přijíždějí nejenom za přírodními památkami, ale také za kulturou. Návštěva kulturní akce bývá často spojena s požíváním alkoholických nápojů a v této souvislosti pak často vyvstává problém, jak se na akci přepravit, aby nemusel být nikdo ze skupiny omezen řízením automobilu. Řešení by nabízela spolupráce společnosti JHMD s pořadatelem kulturní akce.

Typickým příkladem by mohl být *Festival růže*. Spolupráce by mohla spočívat v tom, že na dané období by se posunuly odjezdy a příjezdy vlaků tak, aby mohl vlak návštěvníky na kulturní akci dovézt a následně pak přivézt zpět. Úzkokolejná železnice by propagovala kulturní akce, vyvěsila zdarma reklamní plakáty nebo rozdala informativní letáčky cestujícím a kulturní zařízení by pomohlo zainvestovat provozování tratě. Návštěvník kulturní akce by mohl mít pak levnější jízdné po předložení vstupenky a tento cenový rozdíl by doplatilo kulturní zařízení.

3. Propojení jindřichohradecké tratě s tratí v Gmündu

Významným krokem pro úzkorozchodné dráhy by bylo propojení jindřichohradeckých úzkokolejek s úzkokolejkami v rakouském okrese Gmünd. Vzdálenost mezi městy Nová Bystřice a Litschau je pouhých 12 km. Obě železniční tratě se již dříve chtěly vzájemně propojit, ale dosud se jim to nepodařilo. V současné době se obě dráhy snaží o určitou spolupráci formou vydávání společných síťových jízdenek a vzájemného přizpůsobení jízdních řádů, ale k překlenutí vzdálenosti mezi oběma tratěmi musí cestující stále využívat autobusovou dopravu.

Výstavba úseku mezi stanicemi Nová Bystřice a Litschau by byla z části společně financována oběma společnostmi a z části pomocí dotací z evropských fondů.⁸ Propojení obou úzkokolejných drah by přineslo zvýšení atraktivity, větší příliv turistů z Rakouska a tím i větší rozvoj v oblasti cestovního ruchu. Úzkokolejné železnice v Dolnorakousku jsou využívány především v letní sezóně a k nostalgickým jízdám, a proto by daný úsek mohl být provozován pouze přes hlavní turistickou sezónu či na objednávku. Celoroční provoz by byl neekonomický.

Financování vybraných inovací a nových produktů

Inovace produktů, stejně jako vydávání PF pohlednic s jízdním řádem, by byla financována z vlastních finančních prostředků společnosti JHMD, popř. by si společnost mohla zažádat o dotace z evropských fondů.

Pro provoz **restaurace** by mohli být osloveni provozovatelé stravovacích zařízení v blízkém okolí, kteří již mají určité zkušenosti. Náklady na výstavbu a provoz by tak byly financování soukromým investorem.

Při **spolupráci** s kulturními zařízeními a kulturními akcemi by docházelo k vzájemné propagaci, čímž by obě strany ušetřily náklady na svou reklamu.

Největší náklady by představovala **výstavba nové tratě** do města Litschau. Tato investice by musela být zafinancována oběma zainteresovanými společnostmi s pomocí dotací z evropských strukturálních fondů.

⁸ Vypracování projektu by mohlo být zpracováno studenty VŠ v rámci jejich bakalářských/ diplomových prací

7. Závěr

Cestovní ruch je mnohooborové odvětví, které má za cíl uspokojovat lidské potřeby. Představuje obrovský pohyb obyvatel po celé Zemi za poznáváním, odpočinkem, rekreací či sportem. Cestovní ruch je určitý systém skládající se z účastníka cestovního ruchu a objektu, který se snaží uspokojit jeho přání a touhy. Tímto objektem může být turistické zařízení, přírodní atraktivita, rekreační či sportovní středisko nebo technická či historická památka.

Do historických památek technického charakteru, které nám vytvořily minulé generace, lze zařadit i vozový park historických vlaků. Železnice bezesporu ovlivnila vývoj celé společnosti a znamenala revoluční obrat v přepravě osob, surovin i nákladů. Využití páry k pohánění lokomotiv bylo unikátním řešením a železniční doprava neměla konkurenci.

A právě industriální dědictví a jeho využití pro rozvoj cestovního ruchu bylo předmětem této bakalářské práce. Pro tuto práci byla vybrána oblast v okolí úzkokolejných tratí Jindřichův Hradec–Obrataň a Jindřichův Hradec–Nová Bystřice. Cílem bylo analyzovat primární a sekundární nabídku cestovního ruchu v širším zázemí technické památky a na základě šetření motivace, očekávání a image technické památky provést výběr segmentů návštěvníků a inovaci skladby produktu.

V literární rešerši byly vysvětleny klíčové pojmy z oblasti cestovního ruchu. V další kapitole byla provedena analýza vybraného území, a to analýza primární a sekundární nabídky v dané oblasti. V téže kapitole byl vysvětlen význam a vývoj železniční dopravy v Čechách, vymezena specifika úzkorozchodné tratě a byl představen podnik Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. V následující kapitole autorka provedla marketingové šetření, jeho vyhodnocení a následnou segmentaci návštěvníků. V poslední kapitole se pokusila na základě výsledků z dotazníkového šetření a situační analýzy navrhnout nový produkt cestovního ruchu a inovaci produktu stávajícího.

8. Summary

Tourism (tourist industry, travel industry) is travel for recreational, leisure or business purposes. Tourism industry has developed because of various reasons like improved standard of living, economic growth and craving for better leisure time of people. Another important factor, which significantly influences development of the tourism, is available financial resources.

In these over-modernised and busy times people need more and more relaxation, recreation, sport or fun, and these needs are being satisfied by entities operating in travel industry such as tourist or sports centres. The interests of travellers can vary from natural attractions, historic monuments or technical monuments also known as industrial heritage. The narrow gauge railway from Obrataň to Jindřichův Hradec, and from Jindřichův Hradec to Nová Bystřice are the best examples of industrial heritage. These two railways are the one of the last narrow gauge railways operating in our country. These industrial heritages contribute to development of tourism in this area. In this respect, in the practical part of the thesis a company Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., which is the owner of the railways mentioned above, was introduced.

The target of this bachelor thesis was to analyze the supply of services provided in a certain district, and based on the marketing analysis to propose a new product, to innovate currently offered products by travel industry, and to determine the profile of typical traveller. The profile of the typical traveller went out from questionnaire analysis that was carried out during the summer holiday at railway stations and also during the train journey. The result of the analysis is segmentation of visitors into various categories.

9. Přehled literatury

Odborné publikace

1. ČERTÍK M., *Cestovní ruch – vývoj, organizace a řízení*, 1. vydání, Praha: Nakladatelství OFF, s. r. o., 2001, ISBN 80-238-6275-8
2. DROBNÁ D., MORÁVKOVÁ E., *Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost*, 1. vydání, Praha: Fortuna, 2004, ISBN 80-7168-901-7
3. HESKOVÁ M. a kol., *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*, 1. vydání, Praha: Fortuna, 2006, ISBN 80-7168-948-3
4. HESKOVÁ M. a kol., *Unikátní technické atraktivity jižních Čech*, 1. vydání, Praha: Profess Consulting s. r. o., 2006, ISBN 978-80-7259-053-7
5. HLUŠIČKOVÁ H. a kol., *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, 1. vydání, Praha: Libri, 2002, ISBN 80-7277-043-8
6. JAKUBÍKOVÁ D., *Marketing v cestovním ruchu*, 1. vydání, Praha: Grada Publishing, a. s., 2009, ISBN 978-80-247-3247-3
7. JOHNOVÁ R., *Marketing kulturního dědictví a umění*, 1. vydání, Praha: Grada Publishing, a. s., 2008, ISBN 978-80-247-2724-0
8. KESNER L. a kol., *Management kulturního cestovního ruchu*, Praha: MMR ČR, 2008, dostupný na: <http://www.vzdelavanivcr.cz/>
9. KOTLER P., ARMSTRONG G., *Marketing management*, 10. vydání, Praha: Grada Publishing, a. s., 2001, ISBN 80-247-0016-6.
10. KOZEL R. a kol., *Moderní marketingový výzkum*, 1. vydání, Praha: Grada Publishing, a. s., 2006, ISBN 80-247-0966-X
11. LEDNICKÝ V., *Strategie využití technických památek a průmyslové infrastruktury v cestovním ruchu*, 1. vydání, Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2004, ISBN 80-248-0611-8
12. MAZÁČ J., *Technické kulturní památky*, 1. vydání, Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2003, ISBN 80-248-0242-2
13. ORIEŠKA J., *Technika služeb cestovního ruchu*, 1. vydání, Praha: Idea servis, 1999, ISBN 80-85970-27-9.

14. PALATKOVÁ M., *Marketingová strategie destinace cestovního ruchu*, 1. vydání, Praha: Grada Publishing, a. s., 2006, ISBN 80-247-1014-5
15. PÁSKOVÁ M., ZELENKA J., *Výkladový slovník cestovního ruchu*, Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002
16. PETRŮ Z., *Základy ekonomiky cestovního ruchu*, 1. vydání, Praha: Idea servis, 1999, ISBN 80-85970-29-5
17. SOUKUP V., DAVID P., *222 technických skvostů České republiky*, 1. vydání, Praha: Kartografie Praha, 2005, ISBN 80-7011-867-9
18. ŠATAVA J., *Jindřichohradecké úzkokolejky*, Jindřichův Hradec: Jindřichohradecké místní dráhy a. s., 1996,
19. TOUŠLOVÁ I., PODHORSKÝ M., MARŠÁL J., *Toulavá kamera 2*, 1. vydání, Praha: Freytag&Berndt ve spolupráci s Českou televizí, 2006, ISBN, 80-7316-233-4
20. TOUŠLOVÁ I., PODHORSKÝ M., MARŠÁL J., *Toulavá kamera 4*, 1. vydání, Praha: Freytag&Berndt ve spolupráci s Českou televizí, 2007 ISBN 978-80-7316-287-0
21. TOUŠLOVÁ I., PODHORSKÝ M., MARŠÁL J., *Toulavá kamera 11*, 1. vydání, Praha: Freytag&Berndt ve spolupráci s Českou televizí, 2010 ISBN, 978-80-7445-056-3
22. TOUŠLOVÁ I., PODHORSKÝ M., MARŠÁL J., *Toulavá kamera 7*, 1. vydání, Praha: Freytag&Berndt ve spolupráci s Českou televizí, 2008, ISBN 978-80-7316-311-2
23. TOUŠLOVÁ I., PODHORSKÝ M., MARŠÁL J., *Toulavá kamera 9*, 1. vydání, Praha: Freytag&Berndt ve spolupráci s Českou televizí, 2009, ISBN 978-80-8623-650-6

Jiné zdroje

24. *Česká republika autoatlas 1:100 000*, 3. vydání, Praha: Kartografie Praha, 2009, ISBN 978-80-7393-104-9
25. Internetové stránky Asociace turistických informačních center České republiky, citováno dne 12.4.2011, dostupné na webových stránkách <http://www.aticcr.cz/>

26. Internetové stránky agentury Czech tourism, citováno dne 2.2.2011, dostupné na webových stránkách <http://www.czechtourism.cz/didakticke-podklady/1-charakteristika-a-vyznam-cestovniho-ruchu-v-cesku/>
27. Internetové stránky města Černovice, citováno dne 2.2.2011, dostupné na webových stránkách <http://www.mestocernovice.cz/>
28. Internetové stránky zámku Červená Lhota, citováno dne 2.2.2011, dostupné na webových stránkách <http://www.zamek-cervenalhota.eu/aktuality/>
29. Internetové stránky obce Deštná, citováno dne 2.2.2011, dostupné na webových stránkách <http://www.destna.cz/>
30. Internetový portál <http://www.idos.cz>, citováno dne 2.2.2011
31. Internetové stránky Jindřichohradeckých místních drah a .s., citováno dne 2.2.2011, dostupné na webových stránkách <http://www.jhmd.cz/>
32. Internetové stránky města Jindřichův Hradec, citováno dne 2.2.2011, dostupné na webových stránkách <http://www.jh.cz/>
33. Internetové stránky města Kamenice nad Lipou, citováno dne 2.2.2011, dostupné na webových stránkách <http://www.kamenicenl.cz/>
34. Internetové stránky obce Křeč, citováno dne 2.2.2011, dostupné na webových stránkách <http://www.obeckrec.unas.cz/>
35. Internetové stránky hradu Landštejn, citováno dne 2.2.2011, dostupné na webových stránkách <http://www.hrad-landstejn.eu/>
36. Internetové stránky města Nová Bystřice, citováno dne 2.2.2011, dostupné na webových stránkách <http://www.novabystrice.cz/>
37. Internetové stránky obce Obrataň, citováno dne 2.2.2011, dostupné na webových stránkách <http://www.obecobratan.cz/>
38. Internetové stránky, citováno dne 3.4.2011, dostupné na webových stránkách <http://zeleznice.webgarden.name/menu/historie-zeleznicni-dopravy>
39. Internetový portál Zlaté stránky, citováno dne 3.4.2011, dostupné na webových stránkách <http://m.zlatestranky.cz/>
40. *Školní atlas České republiky*, 1. vydání, Praha: Kartografie Praha, 2001, ISBN 80-7011-657-9

10. Seznam grafů

Grafy

1. Graf č. 1: Spokojenost s kvalitou služeb
2. Graf č. 2: Spokojenost s primární nabídkou
3. Graf č. 3: Návštěvnost turistických cílů
4. Graf č. 4: Návštěva zařízení
5. Graf č. 5: Spokojenost se sekundární nabídkou
6. Graf č. 6: Co by bylo pro návštěvníka lákadlem pro dovolenou v oblasti
7. Graf č. 7: Hodnocení ceny projížďky historickým vlakem

11. Seznam příloh

Přílohy

1. Příloha č. 1 Dotazník
2. Příloha č. 2 Historie JHMD v datech
3. Příloha č. 3 Seznam stanic
4. Příloha č. 4 Jízdné a dovozné v parních vlacích JHMD
5. Příloha č. 5 Ceník jízdného v obyčejné osobní přepravě
6. Příloha č. 6 Aktuální jízdní řád obou tratí JHMD
7. Příloha č. 7 Fotografická část

Seznam obrázků v příloze č. 7 Fotografická část

1. Obrázek č. 1 Jindřichohradecké místní dráhy a. s.
2. Obrázek č. 2 Jindřichohradecké místní dráhy a. s.
3. Obrázek č. 3 Jindřichohradecké místní dráhy a. s.
4. Obrázek č. 4 Jindřichohradecké místní dráhy a. s.
5. Obrázek č. 5 Zámek v Kameninici nad Lipou
6. Obrázek č. 6 Zámek v Jindřichově Hradci
7. Obrázek č. 7 Zámek Červená Lhota
8. Obrázek č. 8 Náměstí Slavonice

Příloha č. 1 Dotazník

1) Odkud pocházíte (z kterého kraje)?:

- a) hlavní město Praha b) Středočeský kraj c) Jihočeský kraj
d) Vysočina e) jiný kraj (doplňte).....
f) ze zahraničí (doplňte odkud)

2) Jak často využíváte JHMD (Jindřichohradecké místní dráhy)?

- a) pravidelně b) občas c) poprvé d) jinak

3) Jaký je účel Vaší cesty?

- a) práce/škola/úřad/lékař b) výlet/rekreace c) volný čas (sport, kultura)
e) jiné důvody.....

4) Jak jste spokojeni s kvalitou služeb JHMD? (Oznámkujte jako ve škole 1-5)

- | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| a) intervaly spojů v pracovních dnech | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| b) intervaly spojů o víkendech | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| c) příjemnost/ochota personálu | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| d) komfort cestování | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| e) poskytování služeb (přeprava kol, nadměrných zavazadel) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| f) poskytnutí informací | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| g) cena jízdenky | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| h) prodej občerstvení, suvenýrů | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

5) Jak jste spokojeni s primární nabídkou cestovního ruchu v okolí tratě JHMD? (Oznámkujte jako ve škole 1-5)

- | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| a) přírodní atraktivity v okolí dráhy | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| b) informační tabule/turistické mapy | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| c) historické památky v okolí dráhy | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| d) informace o existenci památek v okolí | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| e) kulturní akce v okolí | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

6) Navštívil/a jste během Vaší cesty/pobytu některá z těchto zařízení? (ano-ne)

- | | |
|---|--------|
| a) kino, divadlo v Jindřichově Hradci | ano-ne |
| b) zámek v Jindřichově Hradci | ano-ne |
| c) zámek v Kamenici nad Lipou | ano-ne |
| d) zámek Červená Lhota | ano-ne |
| e) provaznické muzeum Deštná | ano-ne |
| f) jesličky/betlém v Jindřichově Hradci | ano-ne |
| g) historické centrum města | ano-ne |
| uved'te ve kterém městě | |

- h) bazén v Jindřichově Hradci *ano-ne*
 i) naučná stezka, stezka pro cyklisty *ano-ne*
 j) jiné zařízení, uveďte které
-

7) Navštívila jste během svého pobytu některá z těchto zařízení? (ano-ne)

- a) hotel/penzion *ano-ne*
 b) kemp/tábořiště *ano-ne*
 c) restaurace, hospoda *ano-ne*
 d) rychlé občerstvení (v budově/na ulici) *ano-ne*
 e) informační centrum *ano-ne*
 f) sportovní centrum
 (hřiště, bazén, tenis.kurt apod.) *ano-ne*
 g) relax centrum
 (solná jeskyně, solárium, masáže,
 Wellness centrum apod.) *ano-ne*

8) Jak jste spokojeni se sekundární nabídkou cestovního ruchu v okolí JHMD? (Oznámkujte jako ve škole 1-5)

- | | | | | | |
|-------------------------------|---|---|---|---|---|
| a) stravovací zařízení | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| b) ubytovací zařízení | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| c) sportovní vyžití | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| d) možnost rekreace | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| e) ochota informačních center | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| f) značení cest | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

9) Je nabídka stravovacích služeb v zázemí dráhy JHMD dostačující? ano-nevím-ne

10) Jaký čas Vám zabrala cesta do restaurace/hospody apod. od vlakového nádraží?

- a) do 10min b) do 20min c) do30min d) více než 30min

11) Ocenili byste podobnou restauraci blíže k nádraží? Nebo jste cestu rádi spojili s prohlídkou města/obce?

- a) blíže k vlakové zastávce
 b) delší vzdálenost mi nevadí, rád/a si prohlédnu při té příležitosti město/obec

12) Využila byste možnosti rekreace v okolí dráhy JHMD? *ano-nevím-ne*

13) Co by pro Vás bylo velkým lákadlem pro dovolenou v tomto okolí? (alespoň 1 možnost)

- a) příroda b) historické památky c) kulturní akce d) sport v přírodě

14) Využil/a byste možnosti ubytovat se přímo v zastávkové stanici vlaku JHMD?
(možnosti rekreačního ubytování v plně vybavených apartmánech v nově rekonstruovaných budovách nádraží Střížovice, Hůrky, Kunžak-Lomy, Albeř a Nová Bystřice v srdci nádherné přírody jižních Čech a České Kanady)

ano-nevím-ne

15) Využil/a jste někdy možnosti projížďky historickým vlakem JHMD?

a) *ne*

b) *ano*

▪ jak byste ohodnotila zážitek z této akce	1	2	3	4	5
▪ myslíte si, že je tato akce vhodná pro děti	1	2	3	4	5
▪ suvenýry JHMD	1	2	3	4	5
▪ cena projížďky	1	2	3	4	5

16) Využil/a byste možnosti pronajmout si historický vlak pro soukromou oslavu, svatbu apod?

ano-nevím-ne

17) Využil/a byste možnosti přepravy kol ve vlacích JHMD pro aktivní odpočinek v přírodě?

ano-nevím-ne

18) Co si myslíte, že je typické pro město Jindřichův Hradec?

.....
.....
.....

19) Co Vám zde v této lokalitě, nebo v zázemí dráhy JHMD chybí?

.....
.....

20) Pohlaví:

a) *muž* b) *žena*

21) Věk:

a) *0-18* b) *19-30* c) *31-50* d) *51-65* e) *66 a více*

22) Dosažené vzdělání:

a) *základní* b) *středoškolské (maturita, vyúční list)* c) *vysokoškolské*

Příloha č. 2 Historie JHMD v datech⁹

- 1.11.1897 Zahájení provozu na novobystřické trati
- 24.12.1906 Zahájení provozu na trati Jindřichův Hradec - Obrataň
- 1925 Zestátnění úzkokolejek
- 1930 Motorizace osobní dopravy - motorové vozy M 11.0
- 1939 První dva čtyřnápravové motorové vozy M 21.0
- 1954 První dodávka motorových lokomotiv řady T 47.0 (později 705.9)
- 1963 Dodávka brzdících vozů z Vagónky Česká Lípa
- 1965 Definitivní konec parního provozu, předání U 47.001 do NTM
- 1966 Dodávka nových osobních vozů Balm/ú
- 1972 První významné ohrožení existence úzkokolejek - studie o likvidaci
- 1985 Založení odbočky ČSVTS v Jindřichově Hradci
- 1989 Dodávka nových podvalníků z Vagónky Trebišov
- 1992 První jízdy opravené parní lokomotivy U 47.001
- 1993 Založení Klubu přátel jindřichohradeckých úzkokolejek
- 1993 První historické vlaky v režii Klubu přátel jindřichohradeckých úzkokolejek
- 1993 Vyhlášení privatizace úzkokolejek vládou ČR
- 19.9.1994 Založení společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. (JHMD)
- 10.1.1995 Zápis JHMD do obchodního rejstříku
- 6.4. 1995 Udělení licence č. 0004 Jindřichohradeckým místním dráhám
- 31.07. 1995 Pronájem parní lokomotivy U 47.001
- srpen 1995 První zvláštní parní vlak provozovaný JHMD
- 7.6.1996 Srážka vlaků u Chválkova
- 24.1.1997 Uzavření (výluka) tratě Jindřichův Hradec - Nová Bystřice
- 19.3.1997 Rozhodnutí o privatizaci úzkokolejek
- 14.6.1997 Obnovení provozu na trati do Nové Bystřice
- 20.7.1997 Zahájení pravidelné denní osobní dopravy do Nové Bystřice
- 21.10.1997 Návštěva prezidenta Václava Havla a jeho jízda ze Senotína do Nové Bystřice
- 23.10.1997 Pronájem obrataňské tratě od ČD a její provozování
- 28.2.1998 Slavnostní převzetí privatizovaných tratí z rukou ministra dopravy a spojů Prof. Ing. Petra Moose, CSc.
- duben 1998 Dokončena přestavba sídla JHMD v Jindřichově Hradci
- červen 1998 Zahájení bezdispečerského provozu řízení dopravy vlaků
- 30.12.1998 Osobní normálně rozchodné vozy KHKD Praha projely trať z Obrataně do Střížovic
- říjen 1999 Jízdní zkouška rumunské parní lokomotivy za účasti zástupců JHMD
- 9.12.1999 Rumunská parní lokomotiva "Resita" na kolejích JHMD
- prosinec 1999 Zakoupeno veškeré vybavení pražské tiskárny lepenkových jízdenek

⁹ Zdroj: internetové stránky společnosti JHMD a. s. dostupné na www.jhmd.cz, 20.2.2011

- 20.1.2000 Sněhová kalamita zastavila na týden provoz do Nové Bystřice
- 13.03.2000 Vytištěny první jízdenky ve zprovozněné tiskárně v Kamenici n.L.
- květen 2000 Největší hromadná přeprava na úzkokolejce - 800 osob najednou
- 1.7.2000 Srážka osobních vlaků JHMD u Nové Včelnice - černý den úzkokolejky
- září 2000 Zprovozněny nové zvedáky kolejových vozidel před depem v J. Hradci
- 22.12.2000 První jízdní zkouška rumunské parní lokomotivy
- 3.4.2001 Zakoupená a rekonstruovaná lokomotiva T 29.014 v pravidelném provozu
- 20.12.2001 Přeprava vozů D/ú 600 a Ci/ú 350 na výstavu do Brna
- 30.12.2001 Začátek sněhové kalamity s trváním do 4.1.2002
- 10.01.2002 Výstava Regiountour 2002 BVV Brno s vozy jindřichohradeckých úzkokolejek
- 10.2.2002 Setkání lokomotiv U 47.001, 464.102 a 464.202 v Obratani u příležitosti jízdy německých turistů
- duben 2002 Úzkorozchodná podbíječka WE 75 zařazena do provozu
- červen 2002 Rumunská parní lokomotiva U 46.001 Rešica zařazena do provozu
- červenec 2002 Zahájení provozu autobusové linky Nová Bystřice - Heidenreichstein v rámci kooperace úzkokolejek JHMD a WSV
- srpen 2002 Katastrofální povodně v jižních Čechách naštěstí způsobily úzkokolejkám pouze škody na stavbách, nezpůsobily však zásadní narušení provozu.
- září 2002 Přívalový liják naplavil z pole před stanicí Kunžak - Lomy do traťové koleje v délce více než 100 m až metr silnou vrstvu bahna a zeminy.
- září 2002 Do zkušebního provozu zařazena zásadně modernizovaná lokomotiva T 47.015
- 09.01.2003 2. účast JHMD na veletrhu Regiountour v Brně
- 01.03.2003 Pět let JHMD
- březen 2003 Zprovozněna druhá modernizovaná lokomotiva, T 47.018
- duben 2003 Pokládka svršku v úseku Kunžak - Kaproun, nepřetržitá výluka
- 31.05.2003 V rámci oslav dětského dne oslavila 1. výročí zprovoznění rumunská parní lokomotiva U 46.001
- 27.- Návštěva U 46.001 na trati Třemešná ve Slezsku - Osoblaha, oslava 105 let
- 29.06.2003 této tratě
- 17.08.2003 První parní nákladní vlak s rumunskými vozy i lokomotivou
- 15.09.2003 Prezentace vozidel na 45. strojírenském veletrhu v Brně
- 20.09.2003 Oprava severního zhlaví v žst. Chválkov
- říjen 2003 zahájena oprava U 37.002 v Kamenici nad Lipou
- 29.10.2003 Setkání rektorů technických univerzit z Prahy, Vídně, Bratislavy a Budapešti v parním vlaku JHMD
- 14.11.2003 Tématické cvičení hasičského záchranného sboru u Nové Včelnice
- 08.- Společná expozice s Čiernohronskou železničkou na veletrhu Regiountour v
- 11.01.2004 Brně. Jako stánek posloužil vůz DF/ú 647.
- 09.02.2004 Z Polska dovezena lokomotiva Lxd 2-331.
- 21.02.2004 Těžká nehoda lokomotivy T 47.015 na přejezdu v Dolní Radouni.

Příloha č. 3 Seznam stanic¹⁰



¹⁰ Zdroj: internetové stránky společnosti JHMD a. s. dostupné na www.jhmd.cz, 10. 4. 2011

Příloha č. 4 Jízdné a dovozné v parních vlacích JHMD¹¹

Jízdné a dovozné v parních vlacích JHMD

(ceny uvedeny včetně DPH)

Platné od 1.1.2011

Trat' Jindřichův Hradec - Nová Bystřice

Stanice	Obyčejné jízdné										
	JH	Ji	BI	MR	St	Ku	Ka	Se	Hú	AI	NB
Jindřichův Hradec		30	40	60	80	100	100	120	120	140	140
Jindřiš	50		30	40	60	80	90	100	100	120	120
Blažejov	60	50		30	40	60	80	90	100	100	100
Malý Ratmírov	90	60	50		30	40	60	80	90	100	100
Střížovice	120	90	60	50		30	40	60	80	90	100
Kunžak	160	120	90	60	50		30	40	60	80	90
Kaproun	160	140	120	90	60	50		30	40	60	80
Senotin	180	160	140	120	90	60	50		30	40	60
Hůrky	180	160	160	140	120	90	60	50		30	40
Albeř	200	180	160	160	140	120	90	60	50		30
Nová Bystřice	200	180	160	160	160	140	120	90	60	50	

Zpáteční jízdné

Trat' Jindřichův Hradec - Obrataň

Stanice	Obyčejné jízdné										
	JH	HS	Lo	Lo o.	NV	Ka	Vč	Ch	Če	Kř	Ob
Jindřichův Hradec		30	40	60	80	100	100	120	140	160	160
Horní Skrychov	50		30	40	60	80	80	100	140	140	160
Lovětín	60	50		30	40	60	80	100	120	120	140
Lovětín obec	90	60	50		30	60	80	100	120	120	140
Nová Včelnice	120	90	60	50		30	60	80	100	100	120
Kamenice nad Lipou	160	120	90	90	50		30	60	80	100	100
Včelníčka	160	120	120	120	90	50		30	60	80	100
Chválkov	180	160	160	160	120	90	50		30	40	60
Černovice u Tábora	200	200	180	180	160	120	90	50		30	40
Křeč	220	200	180	180	160	160	120	90	50		30
Obrataň	220	220	200	200	180	160	160	90	90	50	

Zpáteční jízdné

Jízdenky zakoupíte přímo ve vlaku u průvodčího. Je také možná rezervace míst ve vlacích. Rezervaci můžete provést telefonicky, faxem na tel. 384 361 165, 737 204 555, případně též elektronickou poštou na adrese office@jhmd.cz.

Děti do 3 let se přepravují zdarma, pro děti od 3 do 15 let platí 50 % sleva jízdného. Žádné jiné slevy ani volné jízdenky se nepřiznávají. Za psa se platí dovozné ve výši 50 % plného jízdného.

V parních vlacích rezervace míst za poplatek 20,- Kč za místo; případně celých vozů za stejných podmínek. Rezervace jednotlivých míst je možná pouze ze stanice Jindřichův Hradec.

Přeprava jízdních kol a větších cestovních zavazadel je možná za poplatek 30,- Kč.

Rodinná jízdenka – 2 dosp., 2 děti + rezervace míst = 550,- Kč

Vstupné na akce pořádané JHMD

11. března 2011 Ples JHMD	Vstupné 200,- Kč, balkon 150,- Kč, hudba, tombola aj.
28. května 2011 Den dětí ve Střížovicích	40,- Kč dospělí, 20,- Kč děti, děti do 6 let zdarma. Zpáteční jízdenka do parního vlaku platí jako vstupenka.
24. září 2011 Den železnice v Jindřichově Hradci	Celodenní program na nádraží v Jindřichově Hradci. (Jízda parním vlakem do Nové Bystřice, jízda na drezíně, prohlídka depa, občerstvení, atd.)

¹¹ Zdroj: internetové stránky společnosti JHMD a. s. dostupné na www.jhmd.cz, 10. 4. 2011

Příloha č. 5 Ceník jízdného v obyčejné osobní přepravě¹²

CENÍK JÍZDNÉHO V OSOBNÍ PŘEPRAVĚ NA TRATÍCH JHMD, a. s.

- platnost od 1. 1. 2008 -

Ceník „Obyčejné a zvláštní jízdné“ - jedním směrem -

Tarifní pásmo	km	Obyčejné jízdné	Zvláštní jízdné -sleva 50%-	Zvláštní jízdné -sleva 75%-	Žákovské jízdné (ŽJ -15)	Žákovské jízdné (ŽJ +15)
1.	01-06	10,-	5,-	2,-	3,-	7,-
2.	07-10	12,-	6,-	3,-	4,-	9,-
3.	11-15	14,-	7,-	3,-	5,-	10,-
4.	16-20	20,-	10,-	5,-	7,-	15,-
5.	21-25	24,-	12,-	6,-	9,-	18,-
6.	26-30	28,-	14,-	7,-	10,-	21,-
7.	31-35	32,-	16,-	8,-	12,-	24,-
8.	36-40	36,-	18,-	9,-	13,-	27,-
9.	41-50	40,-	20,-	10,-	15,-	30,-
10.	51-60	44,-	22,-	11,-	16,-	33,-
11.	61-70	52,-	26,-	13,-	19,-	39,-
12.	71-80	58,-	29,-	14,-	21,-	43,-

• cena zpáteční jízdenky je stanovena jako dvojnásobek ceny jednosměrné jízdenky

• Obyčejné jízdné – jízdné beze slevy

- Zvláštní jízdné (sleva 50%) – jízdné pro děti ve věku 6- 15 let, důchodce, přepravné za psy (zpravidla vázáno na předložení stanoveného průkazu – viz Tarif JHMD)
- Zvláštní jízdné (sleva 75%) – jízdné pro držitele průkazu ZTP a ZTP/P, jízdné pro rodiče dojíždějících za dětmi trvale umístěnými v ústavech (jedním směrem)
- Zvláštní jízdné (žákovské jízdné pro žáky do 15 let – /ŽJ -15/ – sleva cca 62,5%) – jízdné pro žáky škol do 15 let (vázáno na předložení platného „Žákovského průkazu“)
- Zvláštní jízdné (žákovské jízdné pro žáky od 15 do 26 let – /ŽJ +15/ – sleva cca 25%) – jízdné pro žáky a studenty škol od 15 do 26 let (vázáno na předložení platného „Žákovského průkazu“)

Ceník „Zlevněné jízdné – Týdenní traťové jízdenky“

Tarifní pásmo	km	Traťová týdenní 1/1 -zpáteční-	Traťová týdenní 1/1 -jednosm.-	ŽJ traťová týdenní -15 -zpáteční-	ŽJ traťová týdenní -15 -jednosm.-	ŽJ traťová týdenní +15 -zpáteční-	ŽJ traťová týdenní +15 -jednosm.-
1.	01-06	80,-	40,-	30,-	15,-	60,-	30,-
2.	07-10	100,-	50,-	50,-	25,-	75,-	38,-
3.	11-15	110,-	55,-	55,-	28,-	80,-	40,-
4.	16-20	160,-	80,-	70,-	35,-	120,-	60,-
5.	21-25	180,-	90,-	90,-	45,-	135,-	68,-
6.	26-30	200,-	100,-	100,-	50,-	150,-	75,-
7.	31-35	220,-	110,-	120,-	60,-	165,-	83,-
8.	36-40	260,-	130,-	130,-	65,-	195,-	98,-
9.	41-50	300,-	150,-	150,-	75,-	230,-	115,-

Ceník rezervačních a ostatních poplatků

Poplatek	Cena / Poznámka
Rezervace místa v pravidelném vlaku	10,- Kč / jedno rezervované místo
Rezervace 1/2 vozu Balm v pravidelném vlaku	230,- Kč / rezervovaný oddíl ve voze Balm (23 míst)
Rezervace celého vozu Balm v pravidelném vlaku	460,- Kč / rezervovaný vůz Balm (46 míst)
Nadměrné zavazadlo* / jízdní kolo	20,- Kč / jeden kus / jeden použitý vlak
Dětský kočár s dítětem	10,- Kč / jeden kus / jeden použitý vlak
Týdenní traťová jízdenka pro jízdní kolo	80,- Kč / jeden kus

¹² Zdroj: internetové stránky společnosti JHMD a. s. dostupné na www.jhmd.cz, 10. 4. 2011

Příloha č. 6 Aktuální jízdní řád obou tratí JHMD¹³

228 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		229 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		230 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		231 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		232 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		233 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		234 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		235 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		236 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		237 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		238 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		239 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		240 Jindřichův Hradec - Obrataň a zpět (dopravce JHMD, a.s.)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
km	JHMD, a.s. / JHMD, a.s.	200	202	240	204	242	206	230	208	210	212	214	216	217	223	225	236	238	240	242	244	246	248	250																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
0	Jindřichův Hradec B 225,229	06:30	06:40	06:50	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00	08:10	08:20	08:30	08:40	08:50	09:00	09:10	09:20	09:30	09:40	09:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00	13:10	13:20	13:30	13:40	13:50	14:00	14:10	14:20	14:30	14:40	14:50	15:00	15:10	15:20	15:30	15:40	15:50	16:00	16:10	16:20	16:30	16:40	16:50	17:00	17:10	17:20	17:30	17:40	17:50	18:00	18:10	18:20	18:30	18:40	18:50	19:00	19:10	19:20	19:30	19:40	19:50	20:00	20:10	20:20	20:30	20:40	20:50	21:00	21:10	21:20	21:30	21:40	21:50	22:00	22:10	22:20	22:30	22:40	22:50	23:00	23:10	23:20	23:30	23:40	23:50	24:00	24:10	24:20	24:30	24:40	24:50	25:00	25:10	25:20	25:30	25:40	25:50	26:00	26:10	26:20	26:30	26:40	26:50	27:00	27:10	27:20	27:30	27:40	27:50	28:00	28:10	28:20	28:30	28:40	28:50	29:00	29:10	29:20	29:30	29:40	29:50	30:00	30:10	30:20	30:30	30:40	30:50	31:00	31:10	31:20	31:30	31:40	31:50	32:00	32:10	32:20	32:30	32:40	32:50	33:00	33:10	33:20	33:30	33:40	33:50	34:00	34:10	34:20	34:30	34:40	34:50	35:00	35:10	35:20	35:30	35:40	35:50	36:00	36:10	36:20	36:30	36:40	36:50	37:00	37:10	37:20	37:30	37:40	37:50	38:00	38:10	38:20	38:30	38:40	38:50	39:00	39:10	39:20	39:30	39:40	39:50	40:00	40:10	40:20	40:30	40:40	40:50	41:00	41:10	41:20	41:30	41:40	41:50	42:00	42:10	42:20	42:30	42:40	42:50	43:00	43:10	43:20	43:30	43:40	43:50	44:00	44:10	44:20	44:30	44:40	44:50	45:00	45:10	45:20	45:30	45:40	45:50	46:00	46:10	46:20	46:30	46:40	46:50	47:00	47:10	47:20	47:30	47:40	47:50	48:00	48:10	48:20	48:30	48:40	48:50	49:00	49:10	49:20	49:30	49:40	49:50	50:00	50:10	50:20	50:30	50:40	50:50	51:00	51:10	51:20	51:30	51:40	51:50	52:00	52:10	52:20	52:30	52:40	52:50	53:00	53:10	53:20	53:30	53:40	53:50	54:00	54:10	54:20	54:30	54:40	54:50	55:00	55:10	55:20	55:30	55:40	55:50	56:00	56:10	56:20	56:30	56:40	56:50	57:00	57:10	57:20	57:30	57:40	57:50	58:00	58:10	58:20	58:30	58:40	58:50	59:00	59:10	59:20	59:30	59:40	59:50	60:00	60:10	60:20	60:30	60:40	60:50	61:00	61:10	61:20	61:30	61:40	61:50	62:00	62:10	62:20	62:30	62:40	62:50	63:00	63:10	63:20	63:30	63:40	63:50	64:00	64:10	64:20	64:30	64:40	64:50	65:00	65:10	65:20	65:30	65:40	65:50	66:00	66:10	66:20	66:30	66:40	66:50	67:00	67:10	67:20	67:30	67:40	67:50	68:00	68:10	68:20	68:30	68:40	68:50	69:00	69:10	69:20	69:30	69:40	69:50	70:00	70:10	70:20	70:30	70:40	70:50	71:00	71:10	71:20	71:30	71:40	71:50	72:00	72:10	72:20	72:30	72:40	72:50	73:00	73:10	73:20	73:30	73:40	73:50	74:00	74:10	74:20	74:30	74:40	74:50	75:00	75:10	75:20	75:30	75:40	75:50	76:00	76:10	76:20	76:30	76:40	76:50	77:00	77:10	77:20	77:30	77:40	77:50	78:00	78:10	78:20	78:30	78:40	78:50	79:00	79:10	79:20	79:30	79:40	79:50	80:00	80:10	80:20	80:30	80:40	80:50	81:00	81:10	81:20	81:30	81:40	81:50	82:00	82:10	82:20	82:30	82:40	82:50	83:00	83:10	83:20	83:30	83:40	83:50	84:00	84:10	84:20	84:30	84:40	84:50	85:00	85:10	85:20	85:30	85:40	85:50	86:00	86:10	86:20	86:30	86:40	86:50	87:00	87:10	87:20	87:30	87:40	87:50	88:00	88:10	88:20	88:30	88:40	88:50	89:00	89:10	89:20	89:30	89:40	89:50	90:00	90:10	90:20	90:30	90:40	90:50	91:00	91:10	91:20	91:30	91:40	91:50	92:00	92:10	92:20	92:30	92:40	92:50	93:00	93:10	93:20	93:30	93:40	93:50	94:00	94:10	94:20	94:30	94:40	94:50	95:00	95:10	95:20	95:30	95:40	95:50	96:00	96:10	96:20	96:30	96:40	96:50	97:00	97:10	97:20	97:30	97:40	97:50	98:00	98:10	98:20	98:30	98:40	98:50	99:00	99:10	99:20	99:30	99:40	99:50	100:00	100:10	100:20	100:30	100:40	100:50

¹³ Zdroj: internetové stránky společnosti JHMD a. s. dostupné na www.jhmd.cz, 10. 4. 2011

229 Jindřichův Hradec - Nová Bystřice a zpět (dopravce JHMD, a.s.)		233		235	
km	Vlak	km	Vlak	km	Vlak
282	14.30	283	13.07	285	17.30
282	14.36	283	13.56	285	17.21
282	14.40	283	14.55	285	17.18
282	14.45	283	15.50	285	17.13
282	14.50	283	16.45	285	17.08
282	14.55	283	17.40	285	17.03
282	15.00	283	18.35	285	16.58
282	15.05	283	19.30	285	16.53
282	15.10	283	20.25	285	16.48
282	15.15	283	21.20	285	16.43
282	15.20	283	22.15	285	16.38
282	15.25	283	23.10	285	16.33
282	15.30	283	24.05	285	16.28
282	15.35	283	25.00	285	16.23
282	15.40	283	25.55	285	16.18
282	15.45	283	26.50	285	16.13
282	15.50	283	27.45	285	16.08
282	15.55	283	28.40	285	16.03
282	16.00	283	29.35	285	15.58
282	16.05	283	30.30	285	15.53
282	16.10	283	31.25	285	15.48
282	16.15	283	32.20	285	15.43
282	16.20	283	33.15	285	15.38
282	16.25	283	34.10	285	15.33
282	16.30	283	35.05	285	15.28
282	16.35	283	36.00	285	15.23
282	16.40	283	36.95	285	15.18
282	16.45	283	37.90	285	15.13
282	16.50	283	38.85	285	15.08
282	16.55	283	39.80	285	15.03
282	17.00	283	40.75	285	14.98
282	17.05	283	41.70	285	14.93
282	17.10	283	42.65	285	14.88
282	17.15	283	43.60	285	14.83
282	17.20	283	44.55	285	14.78
282	17.25	283	45.50	285	14.73
282	17.30	283	46.45	285	14.68
282	17.35	283	47.40	285	14.63
282	17.40	283	48.35	285	14.58
282	17.45	283	49.30	285	14.53
282	17.50	283	50.25	285	14.48
282	17.55	283	51.20	285	14.43
282	18.00	283	52.15	285	14.38
282	18.05	283	53.10	285	14.33
282	18.10	283	54.05	285	14.28
282	18.15	283	55.00	285	14.23
282	18.20	283	55.95	285	14.18
282	18.25	283	56.90	285	14.13
282	18.30	283	57.85	285	14.08
282	18.35	283	58.80	285	14.03
282	18.40	283	59.75	285	13.98
282	18.45	283	60.70	285	13.93
282	18.50	283	61.65	285	13.88
282	18.55	283	62.60	285	13.83
282	19.00	283	63.55	285	13.78
282	19.05	283	64.50	285	13.73
282	19.10	283	65.45	285	13.68
282	19.15	283	66.40	285	13.63
282	19.20	283	67.35	285	13.58
282	19.25	283	68.30	285	13.53
282	19.30	283	69.25	285	13.48
282	19.35	283	70.20	285	13.43
282	19.40	283	71.15	285	13.38
282	19.45	283	72.10	285	13.33
282	19.50	283	73.05	285	13.28
282	19.55	283	74.00	285	13.23
282	20.00	283	74.95	285	13.18
282	20.05	283	75.90	285	13.13
282	20.10	283	76.85	285	13.08
282	20.15	283	77.80	285	13.03
282	20.20	283	78.75	285	12.98
282	20.25	283	79.70	285	12.93
282	20.30	283	80.65	285	12.88
282	20.35	283	81.60	285	12.83
282	20.40	283	82.55	285	12.78
282	20.45	283	83.50	285	12.73
282	20.50	283	84.45	285	12.68
282	20.55	283	85.40	285	12.63
282	21.00	283	86.35	285	12.58
282	21.05	283	87.30	285	12.53
282	21.10	283	88.25	285	12.48
282	21.15	283	89.20	285	12.43
282	21.20	283	90.15	285	12.38
282	21.25	283	91.10	285	12.33
282	21.30	283	92.05	285	12.28
282	21.35	283	93.00	285	12.23
282	21.40	283	93.95	285	12.18
282	21.45	283	94.90	285	12.13
282	21.50	283	95.85	285	12.08
282	21.55	283	96.80	285	12.03
282	22.00	283	97.75	285	11.98
282	22.05	283	98.70	285	11.93
282	22.10	283	99.65	285	11.88
282	22.15	283	100.60	285	11.83
282	22.20	283	101.55	285	11.78
282	22.25	283	102.50	285	11.73
282	22.30	283	103.45	285	11.68
282	22.35	283	104.40	285	11.63
282	22.40	283	105.35	285	11.58
282	22.45	283	106.30	285	11.53
282	22.50	283	107.25	285	11.48
282	22.55	283	108.20	285	11.43
282	23.00	283	109.15	285	11.38
282	23.05	283	110.10	285	11.33
282	23.10	283	111.05	285	11.28
282	23.15	283	112.00	285	11.23
282	23.20	283	112.95	285	11.18
282	23.25	283	113.90	285	11.13
282	23.30	283	114.85	285	11.08
282	23.35	283	115.80	285	11.03
282	23.40	283	116.75	285	10.98
282	23.45	283	117.70	285	10.93
282	23.50	283	118.65	285	10.88
282	23.55	283	119.60	285	10.83
282	24.00	283	120.55	285	10.78
282	24.05	283	121.50	285	10.73
282	24.10	283	122.45	285	10.68
282	24.15	283	123.40	285	10.63
282	24.20	283	124.35	285	10.58
282	24.25	283	125.30	285	10.53
282	24.30	283	126.25	285	10.48
282	24.35	283	127.20	285	10.43
282	24.40	283	128.15	285	10.38
282	24.45	283	129.10	285	10.33
282	24.50	283	130.05	285	10.28
282	24.55	283	131.00	285	10.23
282	25.00	283	131.95	285	10.18
282	25.05	283	132.90	285	10.13
282	25.10	283	133.85	285	10.08
282	25.15	283	134.80	285	10.03
282	25.20	283	135.75	285	9.98
282	25.25	283	136.70	285	9.93
282	25.30	283	137.65	285	9.88
282	25.35	283	138.60	285	9.83
282	25.40	283	139.55	285	9.78
282	25.45	283	140.50	285	9.73
282	25.50	283	141.45	285	9.68
282	25.55	283	142.40	285	9.63
282	26.00	283	143.35	285	9.58
282	26.05	283	144.30	285	9.53
282	26.10	283	145.25	285	9.48
282	26.15	283	146.20	285	9.43
282	26.20	283	147.15	285	9.38
282	26.25	283	148.10	285	9.33
282	26.30	283	149.05	285	9.28
282	26.35	283	150.00	285	9.23
282	26.40	283	150.95	285	9.18
282	26.45	283	151.90	285	9.13
282	26.50	283	152.85	285	9.08
282	26.55	283	153.80	285	9.03
282	27.00	283	154.75	285	8.98
282	27.05	283	155.70	285	8.93
282	27.10	283	156.65	285	8.88
282	27.15	283	157.60	285	8.83
282	27.20	283	158.55	285	8.78
282	27.25	283	159.50	285	8.73
282	27.30	283	160.45	285	8.68
282	27.35	283	161.40	285	8.63
282	27.40	283	162.35	285	8.58
282	27.45	283	163.30	285	8.53
282	27.50	283	164.25	285	8.48
282	27.55	283	165.20	285	8.43
282	28.00	283	166.15	285	8.38
282	28.05	283	167.10	285	8.33
282	28.10	283	168.05	285	8.28
282	28.15	283	169.00	285	8.23
282	28.20	283	170.95	285	8.18
282	28.25	283	171.90	285	8.13
282	28.30	283	172.85	285	8.08
282	28.35	283	173.80	285	8.03
282	28.40	283	174.75	285	7.98
282	28.45	283	175.70	285	7.93
282	28.50	283	176.65	285	7.88
282	28.55	283	177.60	285	7.83
282	29.00	283	178.55	285	7.78
282	29.05	283	179.50	285	7.73
282	29.10	283	180.45	285	7.68
282	29.15	283	181.40	285	7.63
282	29.20	283	182.35	285	7.58
282	29.25	283	183.30	285	7.53
282	29.30	283	184.25	285	7.48
282	29.35	283	185.20	285</	

Příloha č. 7 Fotografická část

Obrázek č. 1: Jindřichohradecké místní dráhy a. s.



Zdroj: www.jhmd.cz, 10. 4. 2011

Obrázek č. 2: Jindřichohradecké místní dráhy a. s.



Zdroj: www.jhmd.cz, 10. 4. 2011

Obrázek č. 3: Jindřichohradecké místní dráhy a. s.



Zdroj: www.jhmd.cz, 10. 4. 2011

Obrázek č. 4: Jindřichohradecké místní dráhy a. s.



Zdroj: www.jhmd.cz, 10. 4. 2011

Obrázek č. 5: Zámek v Kamenici nad Lipou



Zdroj: www.kamenicenl.cz, 10. 4. 2011

Obrázek č. 6: Zámek v Jindřichově Hradci



Zdroj: www.jh.cz, 10. 4. 2011

Obrázek č. 7: Zámek Červená Lhota



Zdroj: www.cervenalhota.cz, 10. 4. 2011

Obrázek č. 8: Náměstí Slavonice



Zdroj: <http://greenbelt.oziveni.cz>, 10. 4. 2011