

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti využití dopravních atraktivit pro rozvoj cestovního ruchu
v Královéhradeckém kraji

Václav Eis

Bakalářská práce

2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Václav EIS**
Osobní číslo: **D07107**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Možnosti využití dopravních atraktivit pro rozvoj cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Význam dopravy pro cestovní ruch
 2. Charakteristika Královéhradeckého kraje z hlediska cestovního ruchu
 3. Analýza dopravních atraktivit v Královéhradeckém kraji
 4. Možnosti využití dopravních atraktivit pro rozvoj cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji
- Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Helena Becková, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2010**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2011**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 31. 5. 2011


Václav Eis

Za ochotu a poskytnuté materiály, které přispěly ke vzniku této práce, děkuji panu Bohumilu Špecingerovi. Obzvláště pak děkuji vedoucí práce, Ing. Heleně Beckové, Ph.D., která svými návrhy a připomínkami přispěla ke konečné podobě této bakalářské práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá možnostmi dopravy pro rozvoj cestovního ruchu. Doprava v oblasti cestovního ruchu slouží nejen k přemísťování osob mezi jednotlivými destinacemi. S dopravou jsou spojeny i nejrůznější atraktivity, které jsou vyhledávanými cíli návštěvníků. Práce se zaměřuje na analýzu dopravních atraktivit v Královéhradeckém kraji a na návrhy pro jejich lepší využití z hlediska cestovního ruchu.

KLÍČOVÁ SLOVA

doprava; cestovní ruch; regionální rozvoj; Královéhradecký kraj

TITLE

The possibilities of transport attractions utilization for tourism development in Hradec Králové region

ANNOTATION

This bachelor thesis deals with the possible impact of transport to development of tourism. It has been little while since transport became something more than just way of moving people between random destinations. The transport has been linked even with popular attractions that attract certain amount of people. This work focuses on analysis of transport attraction in Hradec Králové region and tries to bring new suggestions that could improve utilization of transport in tourism.

KEYWORDS

transport; tourism; regional development; Hradec Králové region

OBSAH

Úvod.....	9
1 Význam dopravy pro cestovní ruch.....	10
1.1 Definice cestovního ruchu.....	10
1.2 Silniční doprava.....	11
1.2.1 Charakteristika silniční dopravy.....	11
1.2.2 Služby v silniční dopravě.....	13
1.3 Železniční doprava.....	14
1.3.1 Charakteristika železniční dopravy.....	15
1.3.2 Služby v železniční dopravě.....	16
1.4 Letecká doprava.....	17
1.4.1 Charakteristika letecké dopravy.....	17
1.4.2 Služby v letecké dopravě.....	18
1.5 Vodní doprava.....	19
1.5.1 Charakteristika vodní dopravy.....	19
1.6 Městská hromadná doprava.....	20
1.6.1 Charakteristika městské hromadné dopravy.....	20
1.7 Ostatní druhy dopravy.....	21
1.8 Statistiky České republiky z hlediska dopravy a cestovního ruchu.....	21
2 Charakteristika Královéhradeckého kraje z hlediska cestovního ruchu.....	25
2.1 Zeměpisná poloha.....	25
2.2 Historie.....	25
2.3 Významná města.....	26
2.4 Nejnavštěvovanější turistické cíle.....	28
2.5 Dopravní dostupnost.....	31
2.5.1 Silniční doprava.....	31
2.5.2 Železniční doprava.....	33
2.5.3 Letecká doprava.....	33
2.5.4 Vodní doprava.....	33
2.6 Statistiky Královéhradeckého kraje.....	33
3 Analýza dopravních atraktivit v Královéhradeckém kraji.....	36
3.1 Silniční doprava.....	36
3.1.1 Srazy upravených vozů a veteránské akce.....	36
3.1.2 Auto-Moto Museum Nová Paka.....	37
3.1.3 Cyklistická doprava.....	38
3.2 Železniční doprava.....	40
3.2.1 Železniční muzejní expozice Hradec Králové.....	41
3.2.2 Železniční muzeum Výtopna.....	41
3.2.3 Chlumecká zahradní železnice.....	43
3.2.4 Výstava železničních modelů a kolejíšť.....	44
3.3 Letecká doprava.....	44
3.3.1 Letiště Hradec Králové.....	45
3.3.2 Snímkovací lety.....	46
3.3.3 Lety balónem.....	48
3.4 Vodní doprava.....	49

3.5 Městská hromadná doprava.....	50
3.6 Ostatní doprava.....	51
3.7 Analýza SWOT zaměřená na cestovní ruch a dopravní atraktivitu v Královéhradeckém kraji.....	53
4 Možnosti využití dopravních atraktivit pro rozvoj cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji.....	56
4.1 Silniční doprava.....	56
4.2 Železniční doprava.....	58
4.3 Letecká doprava.....	60
4.4 Vodní doprava.....	60
4.5 Městská hromadná doprava.....	61
4.6 Ostatní doprava.....	61
Závěr.....	63
Použitá literatura.....	65
Seznam tabulek.....	68
Seznam obrázků.....	69
Seznam zkratk.....	70
Seznam příloh.....	71

ÚVOD

Cestovní ruch patří v současné době mezi nejvýznamnější a nejvíce se rozvíjející obory světového hospodářství, z hlediska dosahovaného obratu či zaměstnanosti se může srovnávat s takovými obory, jako je např. automobilový nebo chemický průmysl. Pro rozvoj cestovního ruchu má značný vliv zvyšování životní úrovně obyvatel a také růst volného času. Tento rozvoj se dále odráží v hospodářském růstu, rozvoji infrastruktury a samotné dopravy.

Dopravu lze chápat jako činnost, která zprostředkovává přemísťování osob a věcí. Toto přemísťování je uskutečňováno pohybem dopravních prostředků a probíhá po dopravních cestách. Doprava uspokojuje jednak potřeby subjektů z obchodního a výrobního prostředí, tak také jednotlivá přání obyvatelstva. K tomuto uspokojení dochází pomocí dopravních technologií, dopravní infrastruktury a poskytovaných služeb s dopravou spojených. Tímto má doprava významnou účast na vzniku cestovního ruchu.

V současné době existuje kromě přemísťování osob a věcí více možností jak lze dopravu využít. Díky technickému rozvoji a používání nejmodernějších technik v oboru dopravy ve 20. století vznikla příležitost pro vznik nejrůznějších dopravních a technických muzeí. Tento neustálý rozvoj dal možnost vzniku také aeroklubům a dalším dopravním atrakcím. Doprava si během své historie našla také celou řadu příznivců a nadšenců, pro které je nebo byla celoživotním koníčkem.

Tato práce se zaměří na současný stav cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji, bude provedena analýza dopravních atraktivit, které pomáhají k rozvoji cestovního ruchu na jeho území. Cílem této práce je formulovat jednotlivé návrhy, které by mohly vést k inovaci a lepšímu využití těchto dopravních atraktivit v cestovním ruchu v Královéhradeckém kraji, a to v rámci všech druhů dopravy.

1 VÝZNAM DOPRAVY PRO CESTOVNÍ RUCH

Tato kapitola se zabývá významem dopravy pro cestovní ruch a vzájemným propojením těchto oborů. Existence cestovního ruchu je spjata se zabezpečením široké a pestré škály ekonomických činností. Vychází se z faktu, že lidé uspokojují své potřeby a touhy mimo trvalá bydliště a využívají tak řadu služeb a zboží – přepravení do místa cestovního ruchu, vytvoření podmínek pro pobyt, vytvoření podmínek pro zhodnocení a využití volného času, což je hlavním impulsem jejich účasti na cestovním ruchu. Tím v těchto sektorech vzniká podnikatelská příležitost a zároveň cestovní ruch přispívá k rozvoji regionálních celků, národních ekonomik i ekonomiky světové.

1.1 Definice cestovního ruchu

Samotná definice se měnila s vývojem cestovního ruchu, jak ho společnost chápala, a také s rozvojem společnosti. Počátky zkoumání tohoto jevu a první odborná definice se datuje k roku 1905, kdy se o ni zasloužil *STRATDNER*, jehož o pár let později následovali *SCHULLERN* a *MORGENROTH*. Cílem bylo rozlišit pojem cestovní ruch od cestování jako takového. Od této doby vznikla celá řada definic. [4]

Například švýcarský profesor *KASPAR (1989)* pojímá cestovní ruch jako „*souhrn jevů a vztahů, které vyplývají z cestování a pobytu osob, pro které místo pobytu (rozuměj místo cestovního ruchu) není ani místem trvalého bydliště ani místem pracoviště*“. [4, s. 11]

Vybráním podstatných a společných znaků z jednotlivých definic se prezentují tyto **základní rysy cestovního ruchu:**

- dočasnost změny místa stálého bydliště a dočasnost pobytu mimo něj,
- nevýdělečný charakter cesty a pobytu (jsou obvykle realizovány ve volném čase),
- vztahy mezi lidmi, jež cestovní ruch vyvolává. [4]

Z daných definic vyplývá, že doprava a služby s ní spojené patří mezi hlavní aspekty, které ovlivňují kvalitu a rozšířenost cestovního ruchu. Lze je charakterizovat jako služby zabývající se přemístěním účastníků cestovního ruchu z místa bydliště do místa realizace cestovního ruchu. Na jejich kvalitě do značné míry závisí spokojenost účastníka cestovního

ruchu a splnění jeho představ, přání a vlastních cílů v místě cestovního ruchu. Dopravní infrastruktura má pro rozvoj cestovního ruchu zásadní význam. [4]

Všechny služby s dopravou spojené by se měly zaobírat požadavky účastníků cestovního ruchu – bezpečnost, pohodlí, rychlost, napojení na místa realizace cestovního ruchu, dostatečná frekvence a kapacita dopravních prostředků, odpovídající cena. Vědeckotechnický pokrok ovlivňuje kvalitu těchto služeb a snaží se být přizpůsobivý vůči aktuálním přáním a požadavkům účastníků cestovního ruchu ve všech druzích dopravy.

Mezi základní **druhy dopravy**, které ovlivňují cestovní ruch, patří:

- silniční doprava,
- železniční doprava,
- letecká doprava,
- vodní doprava,
- městská hromadná doprava,
- ostatní druhy dopravy.

1.2 Silniční doprava

Silniční doprava je doprava, při níž se zajišťuje přemísťování osob a věcí silničními vozidly (silničními dopravními prostředky), jakož i přemísťování silničních vozidel samých po pozemních komunikacích, dopravních plochách a ve volném terénu. Představuje hlavní složku individuální dopravy, kdy účast složek letecké a vodní dopravy je takřka zanedbatelná. [22]

1.2.1 Charakteristika silniční dopravy

Hlavními výhodami silniční dopravy je tedy pohotovost, přepravní rychlost a již zmiňovaná nezávislost na dopravní cestě a s tím spojené individuální rozhodování účastníka provozu. Mezi nevýhody lze řadit malou kapacitu dopravních prostředků a určitou míru nebezpečnosti. Silniční infrastruktura svou rozšířeností a novou výstavbou zasahuje do krajiny a s tím je spojen značný vliv na životní prostředí.

Přeprava osob v silniční dopravě se zprostředkovává pomocí linkové osobní dopravy, kyvadlové dopravy, individuální osobní dopravy a prostřednictvím taxislužeb. Z těchto složek cestovní ruch využívá nejčastěji individuální automobilovou dopravu, pravidelnou

mezinárodní a vnitrostátní linkovou dopravu a nepravidelnou autobusovou dopravu. Dále má účast na cestovním ruchu i cyklistická doprava.

Individuální automobilová doprava je nejrozšířenější složkou silniční dopravy. Lidé si ji často vybírají z důvodu nezávislosti na čase a trase dané cesty. Nicméně s růstem individuální automobilové dopravy roste i registrovanost osobních automobilů v určitých oblastech a propustnost silničních sítí se snižuje, tudíž dochází ke snaze preferovat pravidelné autobusové linky – návaznost spojů, komfort.

Tabulka č. 1 zobrazuje počet registrovaných osobních automobilů v jednotlivých regionech. Nejdříve je uveden stav v roce 2000, poté vývoj a změny v letech 2005 až 2009. Při pohledu na stav v rámci celé ČR je zřejmé, že počet registrovaných osobních automobilů roste. Zajímavé je, že do roku 2008 docházelo ve všech regionech k růstu, zatímco v roce 2009 došlo v několika regionech k poklesu.

Tabulka č. 1 Počet registrovaných osobních automobilů v jednotlivých regionech

	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Hl. m. Praha	534 034	599 603	610 799	624 778	633 688	635 092
Středočeský kraj	410 268	490 403	513 089	537 582	561 609	567 862
Jihočeský kraj	227 639	259 671	269 903	280 469	289 625	289 035
Plzeňský kraj	209 313	238 273	247 373	258 062	266 776	265 947
Karlovarský kraj	94 926	111 308	116 630	121 850	125 542	123 818
Ústecký kraj	255 216	299 173	314 873	330 841	342 766	339 721
Liberecký kraj	141 443	162 288	169 392	177 175	183 496	182 486
Královéhradecký kraj	190 793	217 732	225 840	235 186	242 488	241 661
Pardubický kraj	163 613	190 550	198 491	207 445	214 486	214 220
Vysočina	164 729	187 071	194 280	202 344	209 757	211 052
Jihomoravský kraj	352 493	408 116	423 312	441 279	456 305	460 449
Olomoucký kraj	174 674	205 059	213 637	224 348	233 424	234 715
Zlínský kraj	167 142	194 661	201 530	210 059	217 977	220 322
Moravskoslezský kraj	345 270	394 800	409 461	428 663	445 431	448 672
Celkem ČR	3 431 553	3 958 708	4 108 610	4 280 081	4 423 370	4 435 052

Zdroj: www.mdcz.cz

Podle legislativy je **linková osobní doprava** definována jako „*pravidelné poskytování přepravních služeb na určité trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách*“. [23]

Na **mezinárodní a vnitrostátní linkovou dopravu** se linková doprava dělí podle toho, na území kterého státu leží její výchozí a cílová stanice. Jedná-li se o jeden a tentýž stát, nazýváme ji vnitrostátní. Pokud výchozí a cílová stanice leží v různých státech, jedná se o mezinárodní dopravu.

Z pohledu celé České republiky má nejvyšší postavení mezi provozovateli vnitrostátní autobusové dopavy podnik ČSAD, a. s. Pokud jde o pravidelnou mezinárodní autobusovou dopravu, jsou v České republice dva významní dopravci. Jedná se o společnost Tourbus, a. s., která vedle vnitrostátní pravidelné autobusové dopavy zajišťuje ještě linky např. do Německa, Švýcarska, Polska, Rakouska a od podzimu roku 2010 také do Itálie. Druhou a ještě významnější společností je Student Agency, která své linky provozuje téměř po celé Evropě a věnuje se také vnitrostátní dopravě.

Nepravidelnou autobusovou dopravu využívají především cestovní kanceláře, které kromě svých pobytových programů zajišťují i dopravu do cílových destinací podle přání zákazníka.

Do silniční dopavy patří i **cyklistická doprava**, jelikož se cyklisté pohybují po cyklostezkách a cyklotrasách, které z části vedou i po veřejných komunikacích a ovlivňují tak bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Cyklistika jako forma dopavy není menšinovým trendem, ale alternativou k dalším druhům dopavy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. Cykloturistika se tak výrazně projevuje i v městském prostředí. Městské cyklotrasy se vyhýbají dopravním zácpám a kolapsům na silnicích. Mohou tedy urychlit cestu do historického jádra města, do městských parků, rezervací, rekreačních oblastí, na koupaliště apod. Rekreační cyklistika se projevuje jak ve formě rurální turistiky, tak i ve formě městské turistiky. Tato možnost pružné časové a místní přizpůsobitelnosti podle zájmů turistů činí z cykloturistiky vyhledávanou aktivitu. [14]

1.2.2 Služby v silniční dopravě

Silniční doprava představuje v současné době nejrozšířenější druh přepravy osob v cestovním ruchu. Její předností je schopnost přepravit účastníky cestovního ruchu do míst, která nejsou dosažitelná jinými druhy dopavy. Často je kombinovaná s leteckou, železniční či vodní dopravou. Vědeckotechnický pokrok umožnil přizpůsobit autobusy potřebám účastníků

cestovního ruchu (sklápěcí sedadla, WC, video, klimatizace, občerstvení apod.) a tím zvýšil nejen jejich pohodlí, ale i bezpečnost a rychlost přepravy, na kterou má podstatný vliv i vybudování rozsáhlé dálniční sítě. Kapacitu a frekvenci provozu lze přizpůsobovat dle poptávky, na kterou reagují i ceny. Pro přepravu do míst cestovního ruchu jsou účastníky cestovního ruchu do značné míry využívány vlastní dopravní prostředky. V tomto směru pak hovoříme o využívání předmětů dlouhodobé spotřeby. [4]

Mezi obslužná a technická zařízení a služby spojené se silniční dopravou se zahrnují také **čerpací stanice, autoopravny, motely, autokempy, odpočívadla, telefonní služby, odtahové služby a autopůjčovny.**

Taxisluzby jsou chápány jako součást veřejné dopravy. Jsou důležitým druhem dopravy pro skupiny nevlastnící osobní automobil nebo bez řidičského průkazu, osoby starší a osoby se sníženou mobilitou a v některých případech poskytují nákladově efektivní prostředek přepravy. Jsou podnikána opatření k lepší integraci taxi do dopravních řetězců. Inovačním pojetím je např. v Nizozemí jízdenka vlak-taxi, která po zaplacení pevné přírážky umožňuje cestujícímu použít pro konečný úsek cesty čekající taxi. [19]

Ve významných městech jsou provozovány i tzv. **okružní vyhlídkové jízdy**, kdy si zákazník může vybrat i způsob přepravy – autobusem, historickým kočárem. Většinou je s touto službou spojen i průvodce.

Silniční komunikace bývají také využívány za účelem kulturních a sportovních akcí, jako jsou například **historické jízdy, motosrazy, automobilové závody – rallye a cyklistické závody.**

1.3 Železniční doprava

Železniční doprava je doprava uskutečňovaná železničními dopravními prostředky (osobní a nákladní vozy, hnací vozidla, pomocná a speciální vozidla) po železničních tratích. Železniční trať je obecně chápána jako dráha, která je určena k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných k zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy. [22]

V současné době je v České republice vlastníkem a provozovatelem dráhy Správa železniční a dopravní cesty a největším provozovatelem železniční dopravy jsou České dráhy, a. s.

1.3.1 Charakteristika železniční dopravy

Osobní přeprava po železnici se podle místa vzniku člení na vnitrostátní a mezinárodní. Ve vnitrostátní dopravě lze sledovat dopravu místní (na regionálních – místních – tratích), dopravu předměstskou (v okolí velkých měst) a dálkovou vnitrostátní přepravu. S tím souvisí členění podle použitého dopravního prostředku. V železniční dopravě se užívá členění podle druhů vlaků (přeprava ve vlacích Eurocity nebo Intercity, v expresech, rychlících, spěšných, osobních nebo zvláštních vlacích). Lze také sledovat příjmy podle výkonů jednotlivých (konkrétních) osobních vlaků (např. Brněnský drak) a vozů (1. či 2. třída, lůžkové, lehátkové). [6]

Z hlediska frekvence spojů můžeme železniční dopravu dělit na pravidelnou, nepravidelnou a mimořádnou. **Pravidelné spoje** jezdí dle jízdních řádů, které musí být v souladu s grafikonem použitých tratí, sestavovaným většinou na období jednoho roku. Při **nepravidelné dopravě** dochází k objednání vlaku dle přání objednavatele. **Mimořádná doprava** je vyvolána náhodnou situací.

Železniční osobní přeprava se zabývá přepravou cestujících včetně věcí osobního charakteru, které s sebou v rámci přepravy podávají k přepravě. Tyto zásilky označujeme pojmem zavazadla. Zavazadla je možno přepravovat společně s cestujícím nebo odděleně od cestujícího na místech k tomu ve vlaku vyčleněných. V prvním případě hovoříme o ručních zavazadlech, ve druhém případě o cestovních zavazadlech. Další rozdíl spočívá v odpovědnosti za případné poškození zavazadel. V případě ručních zavazadel dopravce nenese žádnou odpovědnost za škodu na nich způsobenou (pokud škoda nenastala z jeho viny), v případě cestovních zavazadel dopravce přebírá po dobu přepravy plnou odpovědnost za jejich případné poškození.

Nástup a výstup cestujících se v převážné míře uskutečňuje v **železničních stanicích**. Stanici, v níž cestující zahajuje přepravu, nazýváme stanice nástupní. Stanici, v níž cestující přepravu končí, nazýváme stanice cílová. V menší míře se nástupy a výstupy cestujících uskutečňují na širé trati – těmto místům (stanovištím) říkáme **zastávky**.

V současné době, zejména ve větších městských aglomeracích, stále více dochází k postupné integraci příměstské osobní železniční dopravy do systémů městské hromadné dopravy – vznikají tzv. integrované dopravní systémy, v nichž si jednotliví dopravci vzájemně uznávají své jízdní doklady a společné tržby vzájemně podle objemu výkonů mezi sebe rozpočítávají. [21]

V Tabulce č. 2 je zaznamenán zájem cestujících o železniční dopravu v roce 2000 a poté daný vývoj v letech 2005 až 2009. Je patrné, že počet přepravených cestujících od roku 2000 do roku 2009 značně poklesl. Cestující jasně preferují 2. třídu, ale obliba 1. třídy mírně stoupá.

Tabulka č. 2 Počet přepravených cestujících po železnici

	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Přeprava cestujících celkem (tis.)	184 735	180 266	183 027	184 234	177 424	164 958
<i>Podle typu přepravy</i>						
Vnitrostátní přeprava	181 965	178 543	181 016	182 194	174 902	162 933
Mezinárodní přeprava	2 769	1 723	2 011	2 040	2 522	2 025
<i>Podle vozových tříd</i>						
1. třída	610	563	665	1 061	1 632	1 657
2. třída	184 125	179 703	182 362	183 173	175 792	163 301

Zdroj: www.mdcz.cz

1.3.2 Služby v železniční dopravě

Služby ve vlacích Českých drah můžeme dělit na služby standardní nabídky a doplňkové služby.

Z hlediska **standardní nabídky** je každému cestujícímu nabízeno místo k sezení ve velkoprostorovém uspořádání nebo v malých oddílech. Dále si cestující může vybrat mezi 1. třídou nebo standardní 2. třídou, kdy kvalita komfortu je v 1. třídě vyšší (větší prostor, elektrické zásuvky). V každém vlaku je WC. Část vlaků je přizpůsobena pro cestování vozíčkářů, pro které jsou vyhrazena zvláštní místa a také WC.

Mezi **doplňkové služby** ve vlacích řadíme přepravu rozměrnějších zavazadel, občerstvení (bistro, jídelní vozy), noční vlaky (lůžkové či lehátkové vlaky) nebo přepravu automobilu (speciální vozy pro osobní auto či motocykl). [18]

Je také řada služeb, které mají ve své režii železniční stanice. Kromě **prostorů pro cestující a osobních pokladem ČD** se jedná hlavně o **odbavení zavazadel** či **úschovu zavazadel, WC, sprchy, půjčovnu kol ČD a půjčovnu automobilů**. [17]

Železniční doprava je využívána i k různým akcím, mezi nejčastější patří **nostalgické jízdy**. Obdivovatelé železniční dopravy vytvářejí zmenšené modely skutečných vlaků či dokonce budují tzv. **zahradní železnice**. S tím souvisí různé výstavy těchto modelů.

1.4 Letecká doprava

Letecká doprava je využívána pro dopravu osob a nákladů vzdušnou dopravní cestou. Základními prvky dopravního systému jsou letadlo (letouny, vrtulníky, družice) a letecká dopravní cesta. Ta je tvořena letištěm, leteckými službami a vymezenou částí vzdušného prostoru. [22]

V letecké dopravě dochází k přepravě osob, zboží a pošty nebo může mít také jiné využití (lékařské zásahy, letecké snímkování, sportovní létání, v zemědělství, hašení požárů atd.).

Letiště dělíme na veřejná, neveřejná a vojenská. Veřejná jsou svým technickým a provozním stavem přístupná všem letadlům. U neveřejných letišť okruh uživatelů stanovuje Úřad pro civilní letectví. Armáda České republiky využívá vojenská letiště.

1.4.1 Charakteristika letecké dopravy

V letecké přepravě (v podmínkách ČR) je významné členění podle relací, neboť tomu odpovídá volba odpovídajícího letounu. Jiné provozní parametry má přeprava na krátkou vzdálenost (např. vnitrostátní přeprava), jiné parametry dopravního procesu jsou u přepravy do zámoří. Podle územních relací dělíme přepravu na **vnitrostátní** a **mezinárodní** (Evropa, Severní Amerika, Střední a Jižní Amerika, Střední východ, Dálný východ, Austrálie, Afrika). [6]

V letecké dopravě hraje roli **pravidelná** a **nepravidelná** doprava (charter). Zatímco v pravidelné dopravě je starostí dopravce využít obsaditelnost letadla, v charterové dopravě je to věcí zákazníka (objednatele). [6]

Osobní letecká doprava má po roce 1990 stále stoupající tendenci. Toto se zejména týká hlavního českého letiště Praha-Ruzyně. Každoročně přibývají nové lety z Prahy do destinací v zemích Evropské unie. Dále se velmi dynamicky rozvíjejí spoje nízkonákladových leteckých společností, v současné době hlavně do Velké Británie. S rozvojem cestovního ruchu u nás souvisí i větší počet charterových letů, a to nejen v hlavní letní sezóně. [3]

Za největší letiště u nás považujeme bezesporu letiště Praha-Ruzyně, které se podílí na 75 % letecké dopravy v ČR. Další významná letiště pak jsou Karlovy Vary, Ostrava-Mošnov a Brno-Tuřany. Tato letiště mají spíše význam regionální a využívají je malí letečtí dopravci.

Nejvýznamnější leteckou společností v ČR jsou ČSA, a. s. (České aerolinie). Nabízí lety z Prahy do většiny hlavních měst v Evropě a do dalších významných destinací v Severní Americe a na Blízkém a Středním východě.

1.4.2 Služby v letecké dopravě

V roce 2001 přistoupila naše největší letecká společnost ČSA, a. s. k tzv. „Chartě služeb pro cestující v letecké dopravě“.

„**Charta služeb pro cestující v letecké dopravě**“ je dobrovolným závazkem leteckých dopravců vůči cestujícím. Byla vytvořena leteckými společnostmi v Evropě po konzultacích se zástupci cestujících, evropskými vládami a Evropskou komisí. Jejím základním posláním je poskytnout stanovené standardy služeb. Popisuje přesně úroveň služeb, kterou cestující mohou očekávat od zúčastněných leteckých společností. Zobrazuje 14 oblastí standardů služeb pro každého cestujícího v letecké dopravě před začátkem cesty, během cesty a po jejím ukončení. [9]

„Charta služeb pro cestující v letecké dopravě“ určuje pravidla pro:

- nabízení nejnižšího možného jízdného,
- uznání výše jízdného po zaplacení,
- včasné informování cestujících o provozních nepravidelnostech,
- pomoc cestujícím při zpoždění letu,
- včasné doručení zavazadel,
- trvání telefonických rezervací a jejich zrušení,
- poskytování včasné refundace,
- nabízení asistence cestujícím se sníženou pohyblivostí,
- uspokojení základních potřeb cestujících na palubě při zpoždění letu,
- urychlení odbavení cestujících,
- snížení počtu odmítnutých cestujících,
- poskytování prodejních a provozních informací a podmínek přepravy,
- poskytování informací o dopravci,
- reakce na stížnosti cestujících. [9]

Letecká doprava slouží také k pořádání nejrůznějších akcí – letecké dny, vyhlídkové lety nebo lety balonem. Pro vyznavače adrenalinových aktivit jsou nabízeny seskoky padákem. V České republice se nachází také spousta aeroklubů.

1.5 Vodní doprava

Vodní doprava je doprava uskutečňovaná dopravními prostředky – plavidly po vodních cestách. Různé podmínky jsou ve vnitrozemské a v námořní dopravě. Říční doprava je omezena dopravními cestami (splavnými říčními toky). Přeprava po vodě má tedy jiné provozní podmínky. Především jde o množství prostojů, které nemůže dopravní podnik ovlivnit (např. vysoký či nízký stav vody na řekách apod.). [6]

1.5.1 Charakteristika vodní dopravy

U přepravy osob po vodě, a to jak po moři, tak ve vnitrozemské osobní dopravě, hraje významnou roli účel cesty (obligatorní či fakultativní přeprava). Pod obligatorní přepravou si můžeme představit přepravu často nutnou, pod fakultativní dopravou například výletní plavby. Lze také rozlišovat pravidelnou a nepravidelnou dopravu. [6]

Pro plnění požadavků, které jsou ze strany přepravců a cestujících na ni kladeny, musí mít vodní doprava, obdobně jako ostatní druhy dopravy, odpovídající technickou základnu. Ta je tvořena:

- stabilní technickou základnou – představuje infrastrukturu,
- mobilní technickou základnou – představuje plavidla.

Infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy sestává ze dvou složek:

- sítě vodních cest,
- přístavů.

Síť vnitrozemských vodních cest je tvořena veškerými splavnými toky na uvažovaném území. Do sítě vnitrozemských vodních cest zahrnujeme rovněž i pobřežní vody moří. [6]

Vodní cesty v České republice jsou ve srovnání s většinou sousedních států poměrně krátké a málo rozvětvené. Celková délka splavných cest je 355 km. Jedná se zejména o Labsko-vltavskou vodní cestu a Baťův kanál na Moravě.

Osobní doprava na našich řekách je z hlediska národohospodářského doplňkovým podnikáním. Má sezónní charakter a slouží hlavně cestovnímu ruchu, kdy jsou např. využívány vodní plochy k půjčování loděk a „šlapadel“. Populární jsou také projížďky parníků na velkých českých řekách. Jedná se např. o vyhlídkové plavby po Vltavě v Praze. [6]

1.6 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava je činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a definovaných hmotných předmětů (zavazadel, kočárků, invalidních vozíků) v předpokládaných objemových a definovaných časových a prostorových souvislostech za použití vhodných dopravních prostředků a technologií. [22]

1.6.1 Charakteristika městské hromadné dopravy

Městskou hromadnou dopravu dělíme do čtyř subsystémů, které se v České republice využívají, a to:

- autobusový subsystém,
- trolejbusový subsystém,
- tramvajový subsystém,
- metro (obsluhující v ČR pouze Prahu).

V současné době dochází ke snaze zvýšit počet přepravených cestujících pomocí městské hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy, která dominuje. Výhodou městské hromadné dopravy je její začlenění do integrovaných dopravních systémů. Předností je zejména návaznost spojů, návaznost zmíněných subsystémů a univerzálnost jízdenky, která může sloužit jako kupní smlouva v daných subsystémech, i když obslužnost obstarává více dopravců.

Tabulka č. 3 Počet přepravených cestujících městskou hromadnou dopravou

	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Přeprava cestujících celkem (mil. osob)	2 289,7	2 268,9	2 238,0	2 258,4	2 323,8	2 262,0
<i>Z toho subsystémy MHD</i>						
trolejbusy	246,4	194,3	184,7	195,6	200,6	191,7
tramvaje	731,4	716,1	683,4	690,1	697,9	673,8
metro	423,2	515,1	531,2	537,3	596,9	584,9
autobusy	888,8	843,4	838,7	835,4	828,3	811,6

Zdroj: www.mdcz.cz

V Tabulce č. 3 je znázorněn počet cestujících, kteří využívali městskou hromadnou dopravu v roce 2000 a poté v letech 2005 až 2009. Je patrné, že využívání městské hromadné

dopravy se v jednotlivých letech nijak razantně nemění. Nejvíce cestujících bylo přepraveno autobusy. Metro, které je v ČR zastoupeno pouze v Praze, ukazuje svoji důležitost pro hlavní město.

1.7 Ostatní druhy dopravy

Mezi ostatní druhy dopravy lze zařadit **pěší dopravu**, jelikož chůze byla prvním impulzem k uspokojení člověka v potřebě přemísťování. Jako cesta k pěší dopravě slouží chodníky a také pěší zóny, které jsou určeny pro chodce a mohou do nich vjet vozidla mající oprávnění ke vjezdu.

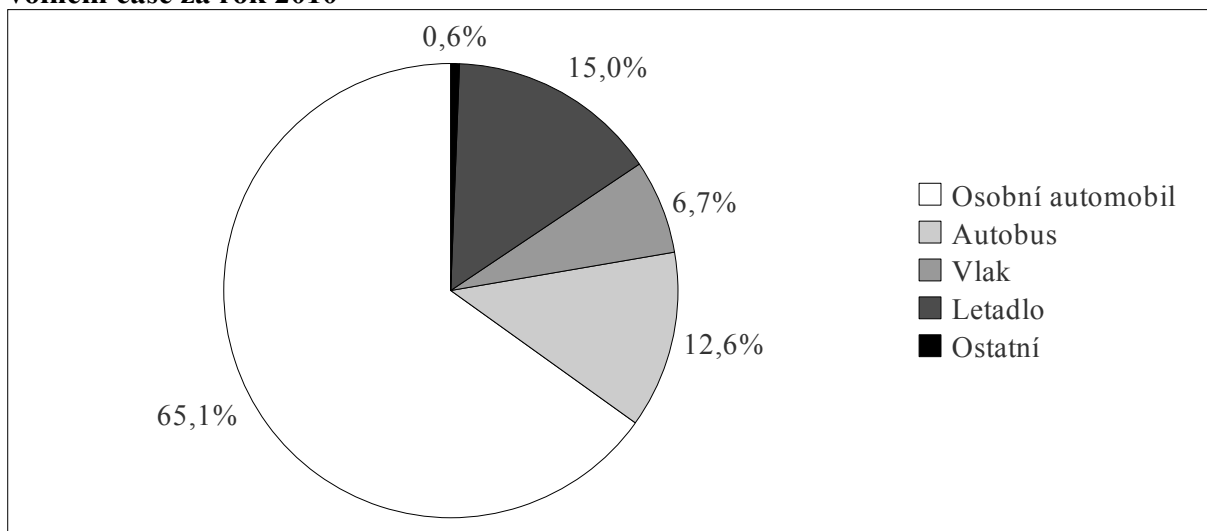
Pro dopravu a turistiku jsou významné také **lanové dráhy**, které se uplatňují zejména v horských střediscích. V těchto lokalitách je veliká koncentrace cestovního ruchu, která se v průběhu roku mění. Zima přináší zprovoznění **lyžařských vleků**, ty také řadíme k ostatním druhům dopravy.

1.8 Statistiky České republiky z hlediska dopravy a cestovního ruchu

V Tabulkách č. 4, č. 5, č. 6 a na Obrázcích č. 1, č. 2 jsou znázorněny různé statistiky České republiky z hlediska dopravy a cestovního ruchu. Poukazují na nejvyužívanější dopravní prostředky, aktivity českých rezidentů a překračování hranic v období let 2002 až 2006.

Na Obrázku č. 1 je znázorněn poměr nejpoužívanějších dopravních prostředků v ČR. Jedná se o využití dopravních prostředků pro delší cesty (4 a více přenocování) českých rezidentů za rok 2010. Je patrné, že individuální automobilová doprava je pro cestovní ruch velmi důležitá.

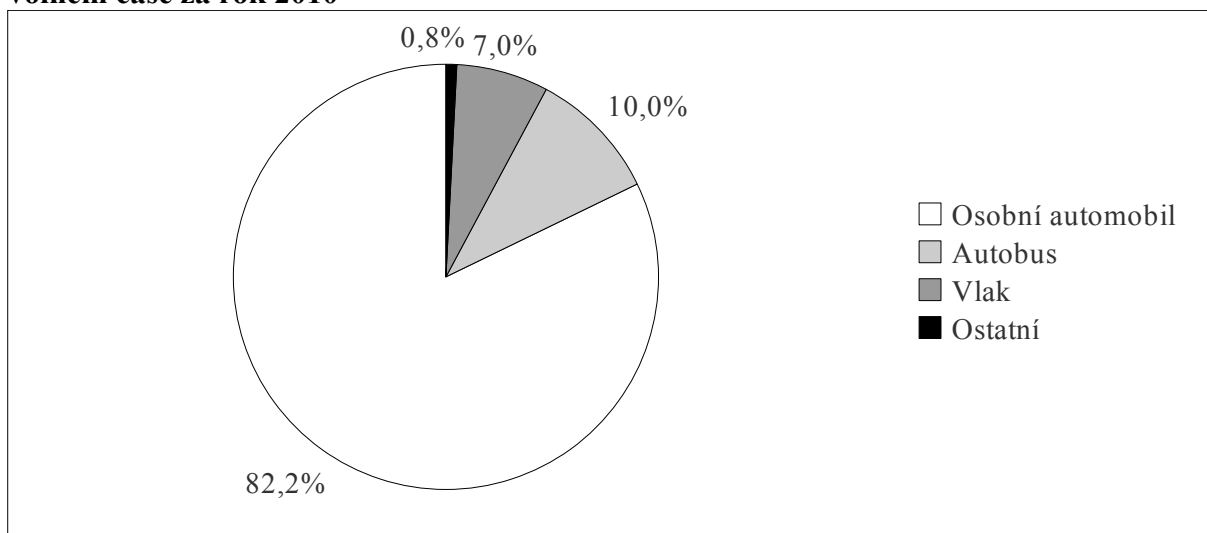
Obrázek č. 1 Použité dopravní prostředky při delších cestách českých rezidentů ve volném čase za rok 2010



Zdroj: www.czso.cz

Obrázek č. 2 zobrazuje poměr nejpoužívanějších dopravních prostředků v ČR pro kratší cesty (1 – 3 přenocování) českých rezidentů za rok 2010. Je patrné, že největší část představuje individuální automobilová doprava. Letecká doprava není pro svou nevýznamnost na obrázku znázorněna.

Obrázek č. 2 Použité dopravní prostředky při kratších cestách českých rezidentů ve volném čase za rok 2010



Zdroj: www.czso.cz

V Tabulce č. 4 jsou znázorněny počty delších a kratších cest českých rezidentů v období let 2003 až 2009. Z tabulky lze také zjistit, zda tyto cesty byly podnikány v rámci ČR nebo do zahraničí. Zatímco počet delších cest má ve svém vývoji přibližně stejné hodnoty, počty kratších cest postupně klesají (od roku 2003 do 2009 o 26,1 %).

Tabulka č. 4 Domácí a výjezdový cestovní ruch českých rezidentů (2003 až 2009)

Rok	Počet delších cest (v tis.) (4 a více přenocování)			Počet kratších cest (v tis.) (1 – 3 přenocování)		
	celkem	v ČR	do zahraničí	celkem	v ČR	do zahraničí
2003	10 340	5 884	4 457	21 559	20 356	1 203
2004	9 583	5 552	4 031	18 186	17 114	1 072
2005	9 942	5 567	4 374	18 394	17 372	1 022
2006	8 933	4 985	3 949	17 821	16 783	1 038
2007	9 433	4 908	4 525	16 112	14 678	1 434
2008	9 906	4 919	4 987	14 626	13 155	1 471
2009	10 453	5 912	4 541	15 926	14 602	1 324

Zdroj: www.czso.cz

V Tabulce č. 5 je zobrazen počet výjezdů občanů ČR mezi lety 2002 až 2006. Zobrazeno je, i jakou dopravu pro svůj výjezd přes hranice zvolili. Železniční dopravu postupně využilo méně občanů, při porovnání let 2002 a 2006 se konkrétně jedná o 6,2% pokles. Zato u letecké dopravy je od roku 2002 patrný nárůst o 84,5 %. Využití silniční dopravy bylo během toho období nejvyšší v roce 2004. Od té doby je patrný 2,2% pokles.

Tabulka č. 5 Počet výjezdů občanů ČR mezi lety 2002 až 2006 dle různých druhů dopravy (v tis.)

Rok	Silniční doprava	Železniční doprava	Letecká doprava	Celkem
2002	31 498	1 115	1 691	34 303
2003	32 946	1 090	2 038	36 074
2004	33 231	1 023	2 395	36 650
2005	32 522	1 038	2 625	36 186
2006	32 491	1 046	3 120	36 657

Zdroj: www.czso.cz

V Tabulce č. 6 je zobrazen počet příjezdů zahraničních osob do ČR mezi lety 2002 až 2006. Pro svůj příjezd nejčastěji volili silniční dopravu. Z tabulky je nejvíce patrný zvýšený počet osob, které využily leteckou dopravu, konkrétně se jedná o 74,2% růst. Při pohledu na celkový počet příjezdů je patrné, že se zájem o Českou republiku ze strany zahraničních osob od roku 2002 do 2006 mírně zvýšil (o 2,6 %).

Tabulka č. 6 Počet příjezdů zahraničních osob do ČR mezi lety 2002 až 2006 dle různých druhů dopravy (v tis.)

Rok	Silniční doprava	Železniční doprava	Letecká doprava	Celkem
2002	91 760	3 369	2 465	97 594
2003	88 714	3 117	3 154	94 984
2004	88 663	3 080	4 153	95 897
2005	92 608	3 132	4 727	100 466
2006	92 639	3 187	4 295	100 120

Zdroj: www.czso.cz

2 CHARAKTERISTIKA KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE Z HLEDISKA CESTOVNÍHO RUCHU

Královéhradecký kraj leží v severovýchodní části Čech. Hranice kraje tvoří z více než jedné třetiny státní hranice s Polskem v délce asi 208 km. Se sousedními Libereckým a Pardubickým krajem tvoří oblast Severovýchod, která patří mezi tři největší oblasti v republice jak rozlohou, tak počtem obyvatel. Posledním sousedem je kraj Středočeský. Krajská metropole Hradec Králové je od hlavního města Prahy vzdálená 112 km. [11]

2.1 Zeměpisná poloha

Na severu a severovýchodě se rozkládají pohoří Krkonoše a Orlické hory, které na jihu a jihozápadě přecházejí do úrodné Polabské nížiny. Obě pohoří od sebe odděluje Broumovský výběžek, geologicky i horopisně pestrý, který byl kdysi plochou pánví mezi dvěma pohořími a kde příroda vytvořila rozsáhlá skalní města. Jsou to Teplické a Adršpašské skály, Broumovské stěny, Křížový vrch a Ostaš. Tato oblast patří mezi nejvydatnější a nejkvalitnější zásobárny pitné vody v České republice. Významnou část území tvoří krkonošské a orlické podhůří. Hlavními vodními toky jsou Labe a jeho přítoky Orlice a Metuje. Téměř celé území kraje náleží do povodí Labe, jen okrajová část Broumovského výběžku k povodí Odry. Nejvyšším vrcholem kraje je Sněžka (1 602 m n. m.) v Krkonoších, která je zároveň nejvyšší horou České republiky. Nejnižše položeným bodem je hladina Labe v místě, kde opouští území okresu Hradec Králové v nadmořské výšce 202 m. Rozlohou 4 759 km² zaujímá Královéhradecký kraj šest procent rozlohy České republiky a řadí se na 9. místo v pořadí krajů. [11]

2.2 Historie

Oblast dnešního Královéhradecka byla od pradávna oblastí, která byla značně osídlována. Svůj podíl na tom má hlavně Labe a jeho přítoky, okolo nichž se lidé koncentrovali a usidlovali. Koncem 13. století byl zformován královéhradecký kraj, jehož význam vzrostl vznikem opevněných královských měst (Hradec Králové, Jaroměř, Dvůr Králové nad Labem, Trutnov, Nový Bydžov). Krajem vedla tzv. Polská nebo Kladská stezka, důležitá obchodní cesta spojující Prahu se Slezskem a Polskem. V dobách husitských válek

bylo Hradecko významným centrem husitské revoluce. Na hospodářském a kulturním vzestupu kraje v 16. století měla podíl rychle rostoucí poddanská města, stejně jako rozvoj hospodaření velkostatků na panstvích pánů z Poděbrad, z Pernštejna, Smiřických a Trčků z Lípy. V dalších letech pomohl k hospodářskému pokroku i vznik manufaktur – Potštejnská plátenická manufaktura a Trutnovská obchodní společnost se prosadily i za hranicemi Čech. Hospodářství kraje tehdy doplňovala těžba železných a dalších rud včetně stříbra v Krkonoších nebo sklářská výroba v Orlických horách. Od 18. století se rozvíjela těžba černého uhlí v okolí Žacléře a Jestřebích hor. V roce 1866 se kraj stal hlavním bojištěm prusko-rakouské války. Na přelomu 18. a 19. století se Hradecko stalo po Praze druhým významným centrem českého národního obrození. Od poloviny 19. století měla na Hradecko vliv průmyslová revoluce – vznikala zde řada továren. V roce 1857 proťala kraj jedna z nejstarších železničních tratí v Čechách. Hradec Králové postupně rostl v průmyslové centrum a počátkem 20. století zahájil přestavbu v moderní město. Ohrožení Československé republiky vyvolalo v letech 1935 – 1938 výstavbu pohraničního opevnění, které je symbolem obrany proti nacismu. Odsun německého obyvatelstva po roce 1945 znamenal násilný zásah do života a hospodářského rozvoje příhraničních oblastí. [11]

V roce 1949 se Hradec Králové stal opět oficiálním sídlem kraje a v letech 1960 – 1990 byl centrem celého Východočeského kraje. Vznik Královéhradeckého kraje po obnově krajského zřízení v roce 2000 navazuje na tisíciletý vývoj správního uspořádání českého státu a dovršuje současný proces decentralizace České republiky. [11]

2.3 Významná města

V Královéhradeckém kraji je pět okresních měst. Jsou to města – Hradec Králové, Jičín, Náchod, Rychnov nad Kněžnou a Trutnov. V kraji najdeme i další významná města – Jaroměř, Dvůr Králové nad Labem, Vrchlabí, Nové Město nad Metují a Hořice.

Hradec Králové je stotisícová metropole na jihu Královéhradeckého kraje. Město leží na soutoku Labe a Orlice a pyšní se bohatou historií, která sahá hluboko do minulosti (první písemná zmínka pochází z roku 1225). Z hlediska architektury zde najdeme řadu stylů – gotický, renesanční, barokní. Moderní česká architektura je zde zastoupena Josefem Gočárem, jehož pozoruhodná urbanistická koncepce vzbuzuje dodnes obdiv a byla inspirací pro několik dalších generací architektů. Jedinečnou tvář města pak tvoří takové dominanty, jako jsou například katedrála sv. Ducha, Bílá věž spolu s kaplí sv. Klimenta, areál biskupství, Muzeum

východních Čech nebo jedinečný školský komplex v Lipkách. Hradec Králové je důležitým dopravním uzlem, sídlem mnoha úřadů, státních institucí, bank a významných průmyslových podniků. V městě jsou tři vysoké školy, které studentům nabízejí studium v různých oborech. [20]

Z hlediska kultury se v Hradci Králové nachází vyhlášené činoherní divadlo v kraji i republice – Klicperovo divadlo. Divadlo je zde zastoupeno také trochu jinou formou, a to loutkovým Divadlem Drak. Každý týden pořádá koncerty Královéhradecká Filharmonie. Každoročně se v Hradci Králové konají mezinárodní divadelní, jazzové, folklorní a filmové festivaly. Na hradeckém letišti se v létě konají známé hudební festivaly – Rock for People a Hip Hop Kemp, které lákají tisíce fanoušků. Návštěvníci také mohou navštívit řadu kin, klubů, hvězdárnu, planetárium nebo mimořádné Obří akvárium.

Hradec Králové je také významným sportovním střediskem s plaveckým bazénem, městskými lázněmi, krytou halou zimního stadionu, fotbalovými stadiony, koupalištěm, ke kterému patří i autokemp, a celou řadou dalších zařízení. [20]

Město **Jičín** se nachází v krásném prostředí Českého ráje. V minulosti bylo chráněno hradbami se zesílenými baštami a obklopeno příkopem. Části opevnění jsou dodnes dochovány. Historické centrum města tvoří náměstí, které je ze všech stran lemováno podloubím. Dnes je Jičín městskou památkovou rezervací. Ve městě i jeho okolí najdeme řadu historických památek. Z turistického hlediska je výchozí branou do Českého ráje a do Prachovských skal. Malí návštěvníci mají město Jičín spojeno s pohádkovou postavou loupežníka Rumcajse. [10]

Historické jádro města tvoří zejména náměstí s podloubím a mnoha historickými domy, které zdobí především barokní zámek, propojený krytým schodištěm s kostelem sv. Jakuba Většího. Dále pak Valdická brána, kostel sv. Ignáce a jezuitské koleje. Blízko Jičina se nachází letohrádek Valdštejnská lodžie s parkem Libosadem. [10]

Z hlediska kultury je město Jičín významné festivaly Jičín – město pohádky a Valdštejnské slavnosti. Dále se zde koná spousta vernisáží, koncertů, přednášek, divadelních představení (Masarykovo divadlo). S Jičínem se spojuje jméno spisovatele Václava Čtvrťka, který se Jičínem a blízkým okolím inspiroval. [12]

Město **Náchod** se rozkládá na obou březích řeky Metuje. Bylo založeno v roce 1254 a je přirozeným historickým, turistickým, správním a průmyslovým centrem celé oblasti od vstupní „Branky“ až po Broumovský výběžek. V samotném centru města se nachází celá řada

historických staveb – renesanční zámek s francouzskou zahradou, gotický kostel sv. Vavřince na Masarykově náměstí, stará barokní radnice, nová renesanční radnice, budova poštovního úřadu a další. Náchod je rodiště českého spisovatele a exilového vydavatele Josefa Škvoreckého. Ve městě je regionální muzeum a galerie výtvarného umění. Náchod je hraniční město v návaznosti na Polsko. [13]

Rychnov nad Kněžnou je okresním městem ve východních Čechách, které leží v podhůří Orlických hor a protéká jím řeka Kněžná. První písemná zmínka o Rychnově se datuje k roku 1258. Ve městě se nachází spousta významných památek – barokní zámek, ve kterém je umístěno Muzeum a galerie Orlických hor. Dále také kostel Nejsvětější Trojice a zvonice s třetím největším zvonem v Čechách Kryštofem či bývalá židovská synagoga. Kromě historických památek, které se nacházejí spíše v centru města, si turisté mohou vychutnat i krásné okolí města.

Současné město žije bohatým společenským a kulturním životem. Konají se zde festivaly Šlitrovo jaro, Poláčkovo léto, Rychnovská osmička a Filmový smích. [16]

Město **Trutnov** leží na řece Úpě v Krkonošském podhůří. První písemná zmínka o Trutnově se datuje k roku 1260. Jedná se o průmyslové město, kde významnou roli hraje elektrotechnický a kožedělný průmysl. Z hlediska cestovního ruchu jsou zde významné památky – Krakonošova kašna, kostel Narození Panny Marie, Muzeum Podkrkonoší, sloup Nejsvětější Trojice a Památník generála Gablenze (ten je spjat s událostmi roku 1866, kdy zde probíhaly boje pruské a rakouské armády). V Trutnově je postaveno nové Společenské centrum UFFO, které zpestřilo nabídku kulturních příležitostí ve městě a okolí. Město je známé také konáním hudebních festivalů – Jazzinec a Open Air Music Festival, který navštěvuje i bývalý prezident ČR Václav Havel.

Z hlediska sportovního vyžití je zde krytý bazén i otevřené koupaliště, zimní stadion, fitcentra, dráha pro in-line a cyklisty, která vede podél řeky Úpy. Pro Trutnov je důležitá i návaznost na hory Krkonoše s nejvyšší horou České republiky Sněžkou, které navštěvuje spousta turistů a milovníků lyžování.

2.4 Nejnavštěvovanější turistické cíle

V Tabulce č. 7 jsou uvedeny nejnavštěvovanější turistické cíle v Královéhradeckém kraji za rok 2009. Jsou znázorněny počtem osob.

Tabulka č. 7 Nejnavštěvovanější turistické cíle kraje v roce 2009 (počet osob)

Pořadí	Turistický cíl	Návštěvnost (v tis.)
1.	ZOO Dvůr Králové	530
2.	Adršpašské skály	250
3.	Zámek Dětenice	147
4. - 5.	Galerie Zdeňka Buriana, Dvůr Králové	130
4. - 5.	Prachovské skály	130

Zdroj: www.czechtourism.cz

ZOO Dvůr Králové má více než 60letou historii. Během této doby se změnila z původního malého zookoutku v jednu z největších zoologických zahrad v ČR a jednoho z nejvýznamnějších chovatelů afrických zvířat ve světě. Zoologická zahrada byla oficiálně otevřena pro veřejnost dne 9. května 1946 na ploše pouhých 6,5 ha. Celková plocha se postupem rozrůstala a dnes čítá 28 ha, s tím je spjato i rozšíření zvířecí kolekce o řadu vzácných a exotických druhů. Počtem držených zvířat je největší ZOO u nás a je jednou z nejznámějších českých zoologických zahrad. Jako jediná v Česku nabízí v létě (od května až do konce září) Africké safari, v němž návštěvníci projíždějí ve speciálně upravených safaribusech mezi volně vypuštěnými zvířaty – kopytníky a ptáky. Od roku 2003 jezdí po safari dvouposchodové autobusy. [8]

Adršpašské skály se svojí malebností a krásou staly už v minulosti světoznámými. Společně s Teplickými skalami tvoří nejvýznamnější pískovcovou plošinu Polické pánve v Broumovské vysočině. Obě skalní města jako Adršpašsko-teplické skály jsou největší národní přírodní rezervací v České republice, tou byla vyhlášena v roce 1933. Od roku 1991 jsou zmíněné oblasti také významnou částí CHKO Broumovsko. V Adršpašských skalách jsou velké výškové rozdíly, výtoky ze skal ústí ve výšce kolem 500 m n. m. a náhorní plošiny dosahují výšky až 660 m n. m. Nejvyšším vrcholem je Starozámecký vrch s výškou 671 m n. m. Nejvyšší z kvádrových pískovců je skalní útvar Milenci, který dosahuje výšky okolo 96 m z údolní stěny. Skalami protéká Skalní a Řeřichový potok s četnými přítoky. Nachází se zde i jeden z významných pramenů řeky Metuje. V areálu se nachází také umělé jezírko, dva vodopády a velké jezero, které vzniklo v rozsáhlé hlubíně po vytěženém písku. [1]

Do června zbarvený **zámek Dětenice** leží na okraji Českého ráje nedaleko obce Libáň. Podle pověsti vznikly Dětenice za vlády knížete Oldřicha v 11. století. Ten ve zdejších lesích našel opuštěné děti, kterým nechal postavit ves a na jejich počest ji pojmenoval Dětenice. Během své existence patřil zámek mnoha majitelům. V roce 1948 ho tehdejší

majitelé museli opustit a to mělo neblahý vliv na tuto památku – jeho cenné sbírky byly zčásti rozkradeny. Na zámku vznikla zvláštní škola. V roce 1998 došlo k velikému obratu, když zámek koupili manželé Ondráčkovi a po rozsáhlé rekonstrukci zámek zpřístupnili veřejnosti.

Prohlídka zámku čítá celkem 16 pokojů, které jsou stylově zařízeny – pánský salonek s loveckými nástěnnými výjevy, hudební salonek, dámský salonek zařízený do červena a v hlavní vstupní místnosti je k vidění sbírka lodních děl. Vybavení pokojů je naaranžováno autenticky. Vedle zámku stojí středověká krčma, která kopíruje zvyky své doby, a pivovar. [24]

Galerie Zdeňka Buriana se nachází v areálu královédvorské zoologické zahrady. Stálá expozice obrazů proslulého malíře byla poprvé otevřena 17. června 1983. Původní záměr předpokládal instalaci nových rozměrných obrazů představujících vývoj života na Zemi, vytvořených přímo pro východočeskou ZOO. Mělo ji tvořit 34 obrazů. V roce 1981 však Zdeněk Burian zemřel a do té doby stačil dokončit jen 22 velkých pláten, která se stala jádrem expozice. Po umělcově smrti vznikla myšlenka doplnit 22 nových obrazů i obrazy staršími, které by umožnily naplnit původní záměr ucelené představy o vývoji života na naší planetě. A tak bylo v galerii umístěno dalších 53 obrazů z majetku národního podniku Komenium Praha. V roce 1993 vyhlásilo Ministerstvo kultury celý soubor 82 obrazů Zdeňka Buriana s paleontologickou a naučnou tematikou za národní kulturní památku. [7]

Prachovské skály je pískovcové skalní město na jižním okraji Českého ráje v zalesněném terénu, 7 km severozápadně od Jičína. Rozlohou je neveliké, ale turisticky a horolezecky bohaté skalními seskupeními s prehistorickými nálezy. Je chráněno jako přírodní rezervace. Četné rokle, strže, úžlabiny, vyhlídky, osamocené pískovcové věže, jehly i skupinové skalní bloky (soustředěné na poměrně malém prostoru jižně od hlavní komunikace) a další méně vyhledávané skály (v severní a západní části prostoru) vytvářejí z Prachovských skal významný turistický objekt. Nejzajímavější partie skal jsou snadno přístupné po bezpečných turisticky značených cestách a mnoho překrásných vyhlídek zajišťuje dokonalý přehled prostoru Prachovských skal. [15]

Prachovskými skálami jsou vedeny různé turistické okruhy. Jsou do nich zapojeny i vyhlídky, odkud lze shlédnout skalní útvary a přírodu Českého ráje. Jedná se o Velký okruh, který je nejpopulárnější, a Malý okruh, vhodný pro nenáročné turisty.

2.5 Dopravní dostupnost

Tato část se zabývá dopravní dostupností Královéhradeckého kraje z hlediska jednotlivých druhů dopravy. V kraji jsou využívány všechny druhy dopravy, ale doprava vodní zde slouží pouze pro rekreační účely. Popsán je stav současné infrastruktury, v potaz jsou také brány návrhy a plány na její rozšíření, které dosud nebyly zrealizovány.

2.5.1 Silniční doprava

Silniční infrastruktura na území Královéhradeckého kraje je rozdílná, to souvisí s charakterem tohoto území. V oblasti Polabské nížiny je hustota dopravní sítě nejvyšší a postupně klesá, když se přibližujeme k příhraničním pohořím. Centrem je Hradec Králové, kde se silniční síť rozvětňuje dále do kraje. V podhůří Krkonoš a Orlických hor jsou vedeny spíše okružní tahy.

Dostupnost kraje měla zvýšit stavba dálnice D11 (Praha – Hradec Králové – Jaroměř). V současné době je dálnice dostavěna pouze do Hradce Králové. Dobudování dálnice D11 v úseku Hradec Králové – Smiřice – Jaroměř by měla zajistit (spolu s plánovanou výstavbou rychlostní silnice R11) mezinárodní propojení na vyšší úroveň koridoru dopravy v trase Praha – Hradec Králové – Trutnov – Polsko (v souladu s Evropskou dohodou o hlavních silnicích s mezinárodním provozem). Jelikož je dálnice D11 zatím rozestavěná a chybí navazující rychlostní komunikace, je existující síť regionálních silnic I. třídy přetížena v některých trasách tranzitní dopravou.

Silniční síť Královéhradeckého kraje činila v roce 2006 celkem 3 773 km silnic a dálnic, z toho pouze 16 km činil úsek dálnic a jen 437 km silnic I. třídy, to představuje 11,6 % z celkové délky silniční sítě. Silnice III. třídy jsou zastoupeny vysokým podílem v důsledku příhraniční polohy kraje s rozsáhlými horskými oblastmi, ve kterých silnice III. třídy převažují a představují 64,3 % (2 425 km) délky silniční sítě kraje.

Silnice I. třídy tvoří základ silniční sítě kraje, přestože mají tak nízké zastoupení. K nejvíce zatíženým patří především silnice I/11 v trase Poděbrady – Hradec Králové – Vamberk – Šumperk, dále I/33 v trase Hradec Králové – Jaroměř – Náchod – (Polsko) a I/35 v trase Liberec – Jičín – Hradec Králové – Litomyšl – M. Třebová – Mohelnice.

V budoucnu by měly vzniknout další kapacitní dopravní cesty. V návaznosti na dálnici D11 se jedná o rychlostní komunikaci R11 v trase Jaroměř – Trutnov – hranice ČR/Polsko (- Walbrzych), jež zajistí zkvalitnění dostupnosti území a přeshraničních dopravních vazeb.

V návaznosti na D11 v trase Praha – Hradec Králové (Sedlice) se jedná o rychlostní komunikaci R35 v úseku (Hradec Králové) Sedlice – Olomouc, která umožní převedení části dopravních výkonů z přetížené dálnice D1. [5]

Z hlediska **vnitrostátní linkové dopravy** obstarává obslužnost Královéhradeckého kraje řada dopravních společností. Patří mezi ně např. ČSAD, a. s., OSNADO, spol. s r. o., Veolia Transport Východní Čechy, a. s., CDS, s r. o. a ORLOBUS, a. s. Pokud jde o **mezinárodní linkovou dopravu**, jedná se o společnost Student Agency, která rovněž provozuje i vnitrostátní linkovou dopravu. Jejich zajímavou linkou v kraji je linka Hradec Králové – Praha, o kterou byl zájem ze strany cestujících nejen z Hradce Králové, ale i ze vzdálenějších východních Čech. Tato linka byla v roce 2010 posilněna, aby mohla splňovat standardy přesnosti i komfortu. S příchodem zimy nebo léta vyjíždějí se svými službami skibusy a cyklobusy.

Cyklodoprava je v Královéhradeckém kraji ve značném vývoji. V roce 2003 na území kraje nebyla vybudovaná žádná cyklostezka. Do roku 2008 jich vzniklo v jednotlivých městech celkem 111 km. V roce 2003 byla navržena základní síť cyklotras, která zajistila propojení kraje nejen s ostatním územím republiky, ale současně začlenila systém cyklotras kraje do sítě mezinárodních středoevropských cyklotras. Rozvoj a vyznačování cyklostezek nebo cyklotras v kraji dále pokračuje podle plánu, který byl vypracován na období 2009 – 2015.

V Tabulce č. 8 je znázorněn rozsah jednotlivých cyklotras na území Královéhradeckého kraje v roce 2003. Vyznačené cyklotrasy jsou opatřeny známým žlutým značením. Je vidět, že v roce 2003 byl vyznačen pouze zlomek celkových cyklotras.

Tabulka č. 8 Rozsah jednotlivých cyklotras na území Královéhradeckého kraje v roce 2003

Cyklotrasy	Délka v km	Z toho vyznačeno v km
Evropské	189	40
Nadregionální	470	111
Regionální	356	127
Celkem	1 015	278

Zdroj: www.kr-kralovehradecky.cz

2.5.2 Železniční doprava

Železniční síť v kraji patří svou hustotou v rámci ČR k nadprůměrným. Nevýhodou je, že krajem neprochází žádný tranzitní železniční koridor. Strategicky důležitá je blízkost modernizovaného I. železničního koridoru v sousedním pardubickém regionu, který zajišťuje železniční spojení s hlavním městem ČR.

Důležitá je trať č. 031 Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n. – Jaroměř, na kterou navazuje trať č. 032 do Trutnova a dále pokračuje přes Královec až do Polska. Dle návrhu *Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje (listopad 2007)* byla navrhována modernizace těchto tratí.

Provozní délka železničních tratí na území kraje je 715 km. Vzhledem k tomu, že železniční síť již pokrývá důležité přepravní směry v kraji, do budoucna se neuvažuje o jejím rozšiřování. Počítá se však s rekonstrukcí a modernizací. [5]

Provozovateli železniční dopravy v kraji jsou České dráhy, a. s. Výjimkou je trať Trutnov – Svoboda nad Úpou, na které dopravu obstarává společnost Viamont, a. s.

2.5.3 Letecká doprava

Na území kraje se nachází celkem 8 veřejných vnitrostátních letišť (Broumov, Dvůr Králové nad Labem, Jaroměř, Jičín, Náchod, Nové Město nad Metují, Velké Poříčí (Hronov) a Vrchlabí), žádné z nich nemá mezinárodní statut. Dále se na území kraje nachází neveřejné mezinárodní letiště Hradec Králové, neveřejné vnitrostátní vrtulníkové letiště a heliporty pro LZS (Hradec Králové – nemocnice, Trutnov – Horní Staré Město, Náchod – nemocnice a Broumov). Letecká doprava v kraji má pouze doplňkovou úlohu. Letiště s mezinárodním provozem se nachází v nedalekých Pardubicích (Pardubický kraj). [5]

2.5.4 Vodní doprava

Řeka Labe je splavněna pouze do Chvaletic a ani v budoucnu se nepočítá s jejím splavněním na území Královéhradeckého kraje. Vodní doprava je zde tedy využívána pouze pro rekreační účely.

2.6 Statistiky Královéhradeckého kraje

Na závěr této kapitoly jsou zobrazeny statistiky Královéhradeckého kraje, které by měly vytvořit obraz o návštěvnosti a atraktivnosti kraje.

V Tabulce č. 9 je znázorněna návštěvnost jednotlivých krajů ČR, pro porovnání je tučně vyznačen Královéhradecký kraj. Návštěvnost je odvozena od počtu ubytovaných hostů v hromadných ubytovacích zařízeních v jednotlivých krajích během roku 2009. Praha, díky hostům z ciziny, jasně v návštěvnosti dominuje.

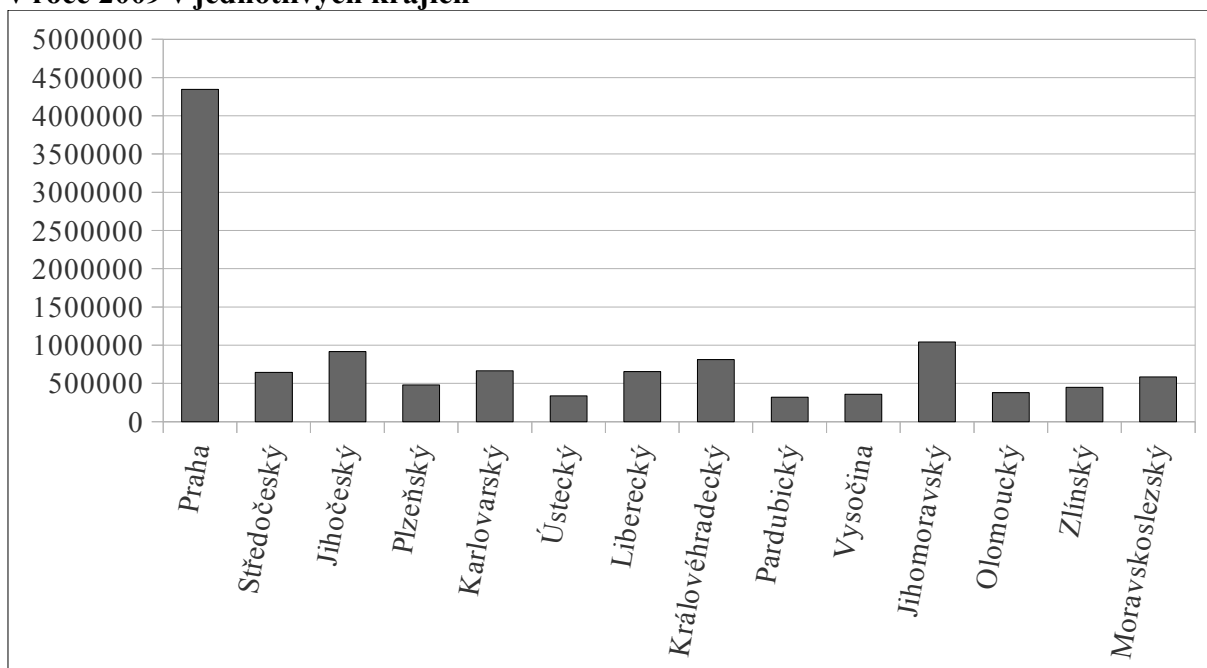
Tabulka č. 9 Počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2009 dle krajů

Kraj	Rezidenti	Cizinci	Celkem
Praha	537 880	3 808 959	4 346 839
Středočeský	497 260	148 183	645 443
Jihočeský	633 846	283 187	917 033
Plzeňský	334 708	144 287	478 995
Karlovarský	209 368	456 726	666 094
Ústecký	231 033	104 906	335 939
Liberecký	487 505	165 482	652 987
Královéhradecký	586 175	223 961	810 136
Pardubický	274 469	46 503	320 972
Vysočina	311 066	47 797	358 863
Jihomoravský	693 416	348 076	1 041 492
Olomoucký	295 423	81 777	377 200
Zlínský	388 986	59 236	448 222
Moravskoslezský	472 404	113 290	585 694

Zdroj: www.czso.cz

Obrázek č. 2 zobrazuje porovnání celkových počtů hostů v hromadných ubytovacích zařízeních v jednotlivých krajích během roku 2009. Je patrné, že se za nedostižnou Prahou umísťuje kraj Jihomoravský a Jihočeský. Svým celkovým počtem hostů v hromadných ubytovacích zařízeních je Královéhradecký kraj těsně za nimi, což z něj tvoří čtvrtý nejnavštěvovanější kraj v České republice.

Obrázek č. 3 Porovnání celkových počtů hostů v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2009 v jednotlivých krajích



Zdroj: www.czso.cz

Tabulka č. 10 představuje počet delších (4 a více přenocování) a kratších cest (1 až 3 přenocování) českých rezidentů, jejichž cílovou destinací byl Královéhradecký kraj. Údaje jsou z let 2006 až 2010. Počet delších cest se v daném období značně měnil, nejvyšší pokles byl zaznamenán v roce 2008, od předešlého roku se jednalo o 31,7% pokles. Rok 2009 zaznamenal nejvyšší navýšení, od roku 2008 šlo o 54,8% růst. U kratších cest byl rovněž kritický rok 2008, kdy se od předešlého roku jednalo o 40,6% pokles a v dalším roce následoval opět růst o 22,8 %.

Tabulka č. 10 Počet delších a kratších cest českých rezidentů jejichž cílovou destinací byl Královéhradecký kraj v letech 2006 až 2010 (v tis.)

	2006	2007	2008	2009	2010
Delší cesty	636	665	454	703	633
Kratší cesty	1 582	1 229	940	1 154	1 210

Zdroj: www.czso.cz

3 ANALÝZA DOPRAVNÍCH ATRAKTIVIT V KRÁLOVÉHRADECKÉM KRAJI

Na území Královéhradeckého kraje se nachází hned několik dopravních zajímavostí a významných míst s dopravou spojených. Tato místa jsou navštěvována celoročně, sezónně nebo v konkrétně vybraných dnech. Kapitola se zabývá atraktivitami týkajícími se všech druhů dopravy.

3.1 Silniční doprava

Atraktivita silniční dopravy jsou v Královéhradeckém kraji zastoupeny motoristickými akcemi, mezi které řadíme motoristické sjezdy, veteránské akce a sportovní akce. Další text je také věnován Auto-Moto Museu v Nové Pace a je zde analyzována situace cyklistické dopravy v kraji, rozšířenost cyklotras a možný budoucí vývoj.

3.1.1 Srazy upravených vozů a veteránské akce

Na území Královéhradeckého kraje se koná řada motoristických akcí. Mezi ně patří tzv. **tuningové srazy**, kdy se do jednoho místa sjíždějí nadšenci upravených vozů s netypickým motorem a dalšími úpravami (vnitřními, vnějšími). Nejčastějším místem pořádání těchto akcí v kraji je autokemp Rozkoš, kde se pořádají tyto akce – **Tuning Rozkoš**, **sraz OctaviaClubu** a **sraz SEAT KLUBu**. Akce podobného typu se koná ještě v Třebechovicích pod Orebem – **TpO Tuning sraz**. Akce jsou propagovány internetovými stránkami, v různých tuningových magazínech a také jsou vedeny v české internetové databázi tuningových srazů, která se kromě ČR orientuje i na Slovenskou republiku, Německo, Polsko, Rakousko a Maďarsko.

Dalším typem akcí jsou **veteránské akce**, které představují zachovalé historické automobily a motocykly. Nejvýznamnějšími veteránskými akcemi v kraji jsou – **Setkání s veterány** (Podorlický skanzen Krňovice), **Loukotě a řemeny v Jičíně** a **Veteránem Českým rájem**. Dále probíhají výstavy historických vozidel na zámku Náchod a v Ratibořicích.

V kraji se koná také řada sportovních akcí. Mezi největší patří **Rally Show** na hradeckém autodromu a **Rally Krkonoše**, která se jezdí v okolí Trutnova.

3.1.2 Auto-Moto Museum Nová Paka

Na hlavním silničním tahu Trutnov – Jičín leží město Nová Paka, kde se v budově firmy Autogalerie V. I. T. V. A. R., s. r. o. nachází Auto-Moto Museum. Představuje převážně české sportovní a závodní automobily a motocykly z historie a vývoje motorismu. Vystavené exponáty jsou z let 1900 až 2000. Návštěvníci muzea mohou shlédnout písemné a obrazové materiály z konání závodů automobilů a motocyklů na vyhlášených okruzích – Krakonošův a Novopacký. Část muzea je věnovaná automobilovému a motocyklovému závodníkovi, původnímu majiteli objektu a zakladateli motoristického sportu na Novopacku Antonínu Vitvarovi. O pokračování v tradici Antonína Vitvara svědčí i současná činnost fandů motoristického sportu, kteří se pravidelně zúčastňují závodů historických automobilů. Se svými vozy se umisťují na předních pozicích v seriálu Mistrovství České republiky závodů do vrchu a na okruzích.

Mezi vystavenými exponáty najdeme vůz **Valter Junior** (limuzína) z roku 1931. Tento vůz byl vyráběn v licenci italské firmy Fiat a byl jeden z prvních na československém trhu s celokovovou karoserií. Jeho cena se v roce 1931 vyšplhala na 29 500 Kč. **Praga Piccolo** (roadster) z roku 1929 bylo vyrobeno jako poutač pro 1. československý autosalon v Praze. V této době byly vyrobeny 3 kusy. **Aero 662** z roku 1931 je rozšířené Aero 500 větším motorem, dvouválcem 662 ccm. **Aero 30** (roadster, dvousedadlový) z roku 1936 bylo nazýváno „českým jaguárem“. Dalším exponátem je **Tatra 57 Sport „Žehlička“** z roku 1932. Jednalo se o dvousedadlový roadster, který Tatra vyráběla na přání. Závodní vůz doutníkové karoserie **Tatra 11** (Závodní speciál), byl postaven pro jezdce Josefa Veřmiřovského pro závod do vrchu v Zirlerbergu (Rakousko) a Alpskou jízdu v roce 1929. Vůz **Škoda Popular** (roadster) z roku 1935, kdy do roku 1938 bylo vyrobeno 500 kusů. V roce svého vzniku stál tento automobil 17 800 Kč. **Škoda Populár** (Monte Carlo coupé) je z roku 1935. V tomto roce byly postaveny dva prototypy soutěžních vozů pro soutěž Rallye Monte Carlo. O rok později byl v této soutěži vůz úspěšný – automobilka přistoupila k výrobě dalších 50 kusů. Dalším exponátem je **Formule Škoda MTX 1-01** z roku 1971. Metalex Plzeň byla jediná firma v Československu, která v letech 1971 – 1975 vyráběla tyto formulové závodní vozy. Dalším vozem je **Wikov 7/28 limuzína** z roku 1928, na který byly použity nejmodernější technologie tehdejší doby. **Z-5 „Expres“** (Sodomka – Cabrio) je z roku 1936, bylo jich vyrobeno celkem jen 150 kusů. **Jawa Minor Roadster** z roku 1936 byla elegantní dvousedadlová karoserie, určená zejména pro ženy. Vůz **Jawa 700 Roadster** z roku 1933,

kterého v provedení nacházejícího se v museu (dvousedadlový roadster) bylo vyrobeno 5 kusů. Dále se v expozici nalézají i řada motocyklů – např. **Praga 500 BD** (1928), **Manet M-90** (1951), **ČZ 125 T** (1946) a nejrůznější typy firmy **Jawa**. V museu je také k vidění **Motor Walter W-1** z roku 1913. Tento typ motoru se používal u automobilů vyráběných v letech 1913 – 1918. Svou konstrukcí připomíná motor letecký, kterým se firma Walter převážně věnovala.

Většina exponátů je doplněna o informační tabulku, na které jsou zobrazeny technické informace (motor, výkon, max. rychlost, výrobce) a krátká historie vzniku. Informace jsou uvedeny v českém, anglickém a německém jazyce. V museu je také vystavena řada pohárů a vítězných věnců z nejrůznějších sportovních závodů.

V Příloze č. 1 jsou ukázány fotografie vybraných exponátů Auto-Moto Musea v Nové Pace.

3.1.3 Cyklistická doprava

Cykloturistika je velkým lákadlem pro spoustu turistů, má tedy značný vliv na cestovní ruch. Její výhody byly již zmíněny v první kapitole. Infrastruktura cyklotras a jejich různorodé vedení terénem (např. přírodní cesty různé technické náročnosti) uspokojuje široké spektrum cyklistických nadšenců – cyklisté mající v oblibě dálkové trasy, rodiny s dětmi a zastoupena je i terénní cyklistika.

Na území Královéhradeckého kraje se páteční síť cyklotras dělí (dle Koncepce cyklodopravy Královéhradeckého kraje) na **evropské**, **nadregionální – mezinárodní**, **nadregionální – národní** (základní síť, podél řek) a **regionální a místní**. Projekt Evropské cyklistické federace (ECF) – evropská síť **EuroVelo** – do území kraje nezasahuje.

Evropské cyklotrasy jsou na území kraje zastoupeny **cyklotrasou č. 24 – Labská stezka**, která je vedena krajem od severu k jihu (Vrchlabí – Vysoká nad Labem) a dále pokračuje na území Pardubického kraje. Délka cyklotrasy na území Královéhradeckého kraje činí 98 km. Další cyklotrasou evropského významu je **Žitavská stezka** spojující Spolkovou republiku Německo s Rakouskem (Berlín – Vídeň). Na území kraje je tato cyklotrasa dělena na dvě části dle značení – č. 14 a č. 181. Cyklotrasa **č. 14** pokračuje na Jičínsku z Libereckého kraje, **č. 181** je cyklotrasa z Jičína do Hradce Králové a pokračuje až do Břeclavi (jihovýchodní Morava), území kraje opouští v Bělečku. Délka cyklotrasy na území Královéhradeckého kraje činí 79 km.

Mezi nejvýznamnější **nadregionální cyklotrasy** patří **Orlická trasa: Hradec Králové – Třebechovice nad Orebem – Kostelec nad Orlicí – Potštejn**. Cyklotrasa vede podél toku Spojené a Divoké Orlice. Na území kraje má tato trasa délku 50 km. Nejdelší cyklotrasou (147 km) v Královéhradeckém kraji je trasa **č. 22: Orlické hory – Jizerské hory (Liberecký kraj)**. Na území kraje vstupuje v Zemské bráně. V Orlických horách, na Náchodsku a Broumovsku vede podél státní hranice s Polskem, poté pokračuje jižním úpatím Krkonoš až do Vrchlabí, západně od něj území kraje opouští. Královéhradeckým krajem prochází cyklotrasa **č. 14**, která spojuje Liberecko se středními Čechami. Konkrétně se jedná o trasu **Turnov (Liberecký kraj) – Dymokury (Středočeský kraj)**. Na území kraje vstupuje v Českém ráji údolím Žehrovky, poté zasahuje do Jičína a jihozápadně od Libáně kraj opouští. Trasa čítá 41 km v Královéhradeckém kraji. Cyklotrasa **č. 4020: Stolové hory** je **mezistátního charakteru** a prochází Náchodskem, Broumovskem a Kladskem (území Polska). Trasa je vedena v délce 126 km (61 km na území ČR).

Regionálních a místních cyklotras je v kraji celá řada a slouží zejména k napojení vybraných destinací na cyklotrasy evropské nebo nadregionální.

Podle Koncepce cyklodopravy Královéhradeckého kraje byla plánována inovace sítě cyklotras během let 2009 až 2015. Po tomto rozšíření by síť měla čítat 3 cyklotrasy evropského významu (Labská stezka, Žitavská stezka a nově **cyklotrasa Praha – Vratislav (PL)**), jednu nadregionální mezinárodní cyklotrasu (Stolové hory), 13 cyklotras nadregionálních národních a 12 cyklotras regionálních a místních. [2]

V rámci cykloturistiky je rozšířené propojení cyklistické dopravy s veřejnou dopravou. Dochází tedy k vypravování speciálních prostředků veřejné dopravy, jako cyklobusů, cyklovlaků nebo poskytování služeb – půjčovny kol ČD, a. s. **Cyklobusové linky** slouží cyklistům v Krkonoších, Orlických horách, v Kladském pomezí a v Českém ráji. V kraji funguje 20 linek, které se snaží propojit co nejvíce destinací. Pro představu linka č. 640123 projíždí trasu Hradec Králové – Náchod – Adršpach – Trutnov – Pec pod Sněžkou – Pomezí Boudy. Sezona cyklobusů probíhá v jednotlivých oblastech různě, převážně od května do konce září. České dráhy, a. s. mají v Královéhradeckém kraji celkem **3 půjčovny jízdních kol** – Česká Skalice, Adršpach a Červený Kostelec. Stanice Trutnov hl. n. slouží pouze jako vratná stanice. Do tohoto systému jsou také zahrnuty tratě s bezplatnou přepravou vypůjčených kol. Jedná se o trať 026: Nové Město nad Metují – Meziměstí – Broumov,

trať 032: Jaroměř – Trutnov, trať 033: Starkoč – Václavice – Náchod a trať 047 v úseku Trutnov – Teplice nad Metují.

Tabulka č. 11 zobrazuje jednotlivé poplatky půjčovního v půjčovnách jízdních kol ČD v Královéhradeckém kraji.

Tabulka č. 11 Ceník půjčovního v půjčovnách kol ČD v Královéhradeckém kraji v Kč

Služba	Cena v Kč
Jednodenní nájemné	150
Jednodenní nájemné pro držitele In-karty	110
Kauce za kolo	1 000
Kauce skupinová za 2 – 5 kol	2 000

Zdroj: www.cd.cz

Tabulka č. 12 uvádí otevírací doby půjčoven jízdních kol ve vybraných železničních stanicích Královéhradeckého kraje. Zahrnuta je i stanice Trutnov hl. n., kde lze půjčená kola pouze vrátit.

Tabulka č. 12 Otevírací doby půjčoven kol v železničních stanicích Královéhradeckého kraje v roce 2011

Stanice	Otevírací doba		
	Období	Dny	Hodiny
Česká Skalice	1. 4. - 31. 10. 2011	denně	7:20 – 17:20
Adršpach	1. 5. - 30. 9. 2011	Po - Pá	9:00 – 17:00
		So - Ne	9:00 – 18:00
Červený Kostelec	1. 4. - 31. 10. 2011	Po - Pá	7:00 – 17:15
		So	7:00 – 15:15
		Ne	8:30 – 18:30
Trutnov hl. n.	pouze pro vrácení kol	denně	8:30 – 20:00

Zdroj: www.cd.cz

3.2 Železniční doprava

V Královéhradeckém kraji je řada atraktivních míst, která jsou spjata s železniční dopravou. Jedná se zejména o železniční muzea, která se nacházejí v Hradci Králové (Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky) a Jaroměři (Železniční muzeum

Výtopna). Dále pak je to Chlumecká zahradní železnice, která se pyšní modelovým kolejištěm v měřítku 1:22,5; to je tvořeno podle skutečné předlohy švýcarské Rétské dráhy – Albulabahn (úsek Muot – Preda – Spinass, který je ve skutečnosti dlouhý 12 km). S modely je spjata i výstava v Trutnově.

3.2.1 Železniční muzejní expozice Hradec Králové

Železniční muzeum v Hradci Králové je bráno za **muzejní expozici sdělovací a zabezpečovací techniky Správy železniční dopravní cesty (SŽDC)**. Expozice byla založena v roce 1988, kdy sídlila ještě v severomoravské Vidnavě. Odtud byla přemístěna právě do Hradce Králové, kde byla v roce 2001 slavnostně otevřena. Představuje unikátní sbírku prvků a zařízení sdělovací a zabezpečovací techniky z období počátku železnice až do konce 20. století. Některé z exponátů jsou zapůjčeny Národním technickým muzeem v Praze. Muzeem provádí kvalifikovaný průvodce. Provozovatelem muzea jsou České dráhy, a. s., Technická ústředna Českých drah.

Expozice se představuje celkem v deseti sálech a má také část venkovní. V jednotlivých sálech jsou k vidění historické předměty – telegraf, přístroj Morse, návěstní akustické a optické prvky, radiotelefonní zařízení a elektrodynamická zařízení. Předměty byly využívány k zajišťování plynulosti a bezpečnosti v železniční dopravě. Venkovní část muzea představuje venkovní části staničních, traťových, přejezdových a spádovištních zabezpečovacích zařízení.

Muzeum se každoročně zapojuje do různých akcí – např. Královéhradecká muzejní noc, kdy je vstup do muzeí od 18:00 do 24:00 zdarma. Dále do tzv. mezinárodního Nábřeží paromilů, akce konající se v Hradci Králové, která představuje nejrůznější techniky využívající páru.

V Příloze č. 2 jsou zobrazeny fotografie z Železniční muzejní expozice v Hradci Králové.

3.2.2 Železniční muzeum Výtopna

Železniční muzeum Výtopna se nachází v Jaroměři a vede ho skupina železničních nadšenců, kteří vystupují pod občanským sdružením. Jedná se o výtopnu parních lokomotiv,

kteřá je stará více než 100 let. Mezi exponáty jsou zařazeny nejrůznější lokomotivy, železniční nákladní i osobní vozy a další. Z parních lokomotiv jsou zde zastoupeny lokomotivy 310.006, 365.024, 403.303, 404.003, VIIa.340 (nejstarší – rok 1873), 414.404, 423.0145, 434.0170 a BS80. Některé z nich jsou stále v provozuschopném stavu. Dále elektrická akumulátorová lokomotiva Ringhoffer č. 2 z roku 1916. Motorové lokomotivy – T211.0066, T211.0838 a T211.2009. Zajímavostí je i autodrezína kopřivnické TATRY z roku 1944 (Dm4 – 44001).

Železniční muzeum pořádá i nostalgické jízdy, kdy v letním období vypravuje historické lokomotivy a vozy ze svých řad. Tyto vlaky jezdí po trasách: Jaroměř – Hradec Králové hl. n. a zpět, Hradec Králové hl. n. – Hněvčeves – Smiřice – Jaroměř – Kuks – Dvůr Králové nad Labem – Mostek a zpět, a dále Hradec Králové hl. n. – Smiřice – Jaroměř – Náchod – Hronov a zpět.

Tabulka č. 13 zobrazuje počet návštěvníků muzea mezi lety 2004 až 2008. K celkovému počtu je vyjádřen i počet dětí. Je patrné, že zájem o muzeum se postupně zvyšoval, během sledovaného období o 90,3 %.

Tabulka č. 13 Počet návštěvníků muzea v letech 2004 až 2008

	2004	2005	2006	2007	2008
Počet návštěvníků	5 784	6 552	8 452	10 360	11 009
<i>z toho dětí</i>	2 800	3 480	4 520	3 058	6 461

Zdroj: www.spolecnost-zeleznicni.cz

V Tabulce č. 14 jsou k vidění jednotlivé výkony nostalgických jízd v letech 2004 až 2008. Je zřejmé, že i zájem o nostalgické jízdy během těchto let vzrostl, konkrétně o 38,2 %.

Tabulka č. 14 Výkony nostalgických jízd v letech 2004 až 2008

	2004	2005	2006	2007	2008
Počet cestujících	7 600	3 850	7 700	9 500	10 500
Počet nostalgických vlaků	26	16	32	28	29
Počet jízd (dny, kdy vlaky vyjely)	10	5	8	12	15

Zdroj: www.spolecnost-zeleznicni.cz

3.2.3 Chlumecká zahradní železnice

Jedná se o občanské sdružení v Chlumci nad Cidlinou. Zakladatelem je pan Bohumil Špecinger. První myšlenka a budování této zahradní železnice se datuje k roku 1998 s tím, že prozatím sloužila jen pro potěšení zakladatelů. Poprvé byla tato atrakce zpřístupněna roku 2003. Tento rok je brán za nultý a návštěvám byla expozice k dispozici pouze některé víkendy. Úplný veřejný provoz začal roku 2004 – lákadly byly dráhy s rozchodem 600 mm (zahradní drážka 1:1), 250 mm (model Čiernohronskej železnice 1:3) a „pod otevřeným nebem“ se začínal budovat skutečný model Rétské dráhy – Albulabahn (rozchod 45 mm). Od roku 2007 je tato přehlídka kompletní a nabízí celkem 4 rozchody tratí (45, 150, 250 a 600 mm), malé depo a u něj menší muzeum.

CHZŽ používá jako vstupenky lepenkové jízdenky, na kterých je vyražen datum návštěvy, následně dochází k jejich proštípnutí historickými kleštičkami a jízdě od vchodu k depu. Jede se po trati s **rozchodem 600 mm**, která se dříve využívala v **průmyslu** – cihelny, doly, cukrovarské dráhy. Trať je sestavena z kolejnic a vyřazených železničních pražců, které jsou přepůlené, a měří 99 m. „Vagonek“ pojme 4 osoby a je tahán motorovou lokomotivou BN60JW.

Rozchod 250 mm zde zastupuje lesní železnice Čierny Balog (Slovensko) v měřítku 1:3. Tato trať má několik prvků z lesních železnic – koleje přibité skobami, typické mosty. Jako lokomotivy jsou zde používány BNE 20 a maketa parní lokomotivy U34.901. Tato trať má nyní celkem 150 m kolejí.

Rozchod 150 mm se stále buduje, jedná se o model motorového vozu ČSD M152.0500 v měřítku 1:10. Rozchod 143,5 mm je zde zastoupen pouze několik metrů dlouhou kolejí, na které stojí modely vozidel ČSD a ČD – M131.1133, 810.500 a 704.004.

Hlavním lákadlem je **model (LGB) švýcarské Rétské dráhy – Albulabahn** s použitým rozchodem 45 mm (model je v měřítku 1:22,5). Zobrazen je úsek tratě z Churu do St. Moritz. Jedná se o model, který není fiktivní a přesně zobrazuje skutečné stanice, mosty a tunely daném úseku. Vystaveny jsou stanice Preda, Spinas a Muot. Na trati je prozatím jeden tunel – Albula Tunel (do budoucna se plánuje vybudovat druhý) a jeden viadukt – Albulaviadukt III. Délka kolejí přesahuje 120 m. Při tvorbě tohoto modelu byl brán v potaz i výškový profil tratě, stoupání a klesání v různých úsecích, aby se co nejvíce podobal reálné trati. Do budoucna se také plánuje rozdělení tratě na oddíly, s tím instalace funkčních návěstidel a instalace trolejí, které budou mít pouze vizuální funkci.

V Tabulce č. 15 je znázorněna návštěvnost Chlumecké zahradní železnice v letech 2007 až 2010. Patrný je zejména vzestup počtu návštěvníků v roce 2009, kdy tento počet byl téměř 2krát vyšší než v roce 2008. Důvodem je zviditelnění atrakce v pořadu České televize mapujícím zajímavá místa v České republice – Toulavá kamera a také na televizní stanici JOJ.

Tabulka č. 15 Počet návštěvníků CHZŽ v letech 2007 až 2010

Rok	Počet návštěvníků
2007	415
2008	1 050
2009	2 000
2010	1 200

Zdroj: CHZŽ

V Příloze č. 3 jsou ukázány fotografie z Chlumecké zahradní železnice v Chlumci nad Cidlinou.

V Příloze č. 4 je ukázán současný propagační materiál Chlumecké zahradní železnice.

3.2.4 Výstava železničních modelů a kolejišť

Tato již tradiční výstava se koná vždy na podzim v Trutnově a pořádá ji místní Klub železničních modelářů. Poslední ročník (2010) se konal ve velkých prostorách sportovní haly ZŠ R. Frimla, jednalo se již o čtyřicátou výstavu, kterou modeláři pořádali. Během šesti dní ji navštívilo na 4 500 návštěvníků. Ti si mohli prohlédnout dvanáct modelů a deset vitrín s modely vláčků od deseti zahraničních a dvanácti českých vystavovatelů. Byla zde i možnost vyzkoušet si řízení železniční stanice pomocí počítače. Výstava se každým rokem rozrůstá, což potvrzuje i účast modelářů z Německa, Rakouska, Ruska a Maďarska.

V Příloze č. 5 jsou ukázány fotografie z Výstavy železničních modelů a kolejišť v Trutnově.

3.3 Letecká doprava

Mezi leteckými atraktivitami v Královéhradeckém kraji hraje významnou roli letiště v Hradci Králové, které nabízí pestrou škálu služeb. Nabídka je podpořena i z řad menších

aeroklubů, které se v kraji vyskytují. Zajímavou atraktivitou, která zaručuje neopakovatelný zážitek, jsou lety balónem.

3.3.1 Letiště Hradec Králové

Podle kategorizace se jedná o letiště veřejné vnitrostátní, neveřejné mezinárodní s vnější hranicí schengenského prostoru – **kategorie 2B**. Provozovatelem letiště je od roku 2007 společnost Letecké služby Hradec Králové, a. s. K propagaci služeb dochází ze strany města Hradce Králové, které je vlastníkem společnosti. Dále se na ní podílí TV Hradec (hradecká internetová televize), tisk (Letištní informační zpravodaj) a webová prezentace.

Z hlediska poskytovaných služeb a konaných akcí je letiště významnou atraktivitou pro potenciální návštěvníky. Společnost Letecké služby, a. s. zde provozuje **vyhlídkové lety, tandemové seskoky, letecké snímkování a balónové létání** (o tom bude zmínka v další části této kapitoly). Vyhlídkové lety jsou zprostředkovány těmito druhy letadel – **jednomotorová vrtulová, dvoumotorová vrtulová a proudová**.

V Tabulce č. 16 je zobrazen ceník vyhlídkových letů prostřednictvím jednomotorových vrtulových letadel společnosti Letecké služby Hradec Králové, a. s. Ceny letů pomocí zbylých dvou druhů letadel jsou kalkulovány dle přání zákazníka.

Tabulka č. 16 Ceník vyhlídkových letů prostřednictvím jednomotorových vrtulových letadel společnosti Letecké služby Hradec Králové, a. s.

Typ letadla	Obsazení	Cena	Rychlost cca
Cessna 152	pilot + 1 osoba	2 800 Kč	140 km/h
Cessna 172	pilot + 3 osoby	4 400 Kč	160 km/h
Cessna 182	pilot + 3 osoby	4 720 Kč	230 km/h
Cessna 206	pilot + 5 osob	7 680 Kč	200 km/h
Cirrus SR 20	pilot + 3 osoby	5 520 Kč	230 km/h

Zdroj: www.lshk.cz

Z dalších nabízených služeb jsou vybrány tandemové seskoky, kdy samotný seskok a příprava na něj jsou nabízeny za 3 900 Kč. Pro odvážnější je zde nabídka i sólových seskoků, u kterých je podmínkou účast na pozemním výcviku v délce trvání 10 hodin. Jeden sólový seskok stojí 2 000 Kč, tři seskoky jsou nabízeny za dvojnásobnou cenu, čímž jsou atraktivnějším nákupem pro zájemce.

Na hradeckém letišti se koná také řada akcí, které jsou spjaty s dopravou. Nejvýznamnější akcí je každým rokem konaný letecký festival **CIAF** (Czech International Air Fest). Dvoudenní akce s mezinárodní účastí připadá vždy na začátek září, během níž představují svá umění vojenští i civilní piloti. V rámci České republiky se jedná o největší leteckou show, která má již osmnáctiletou tradici. Akce je propagována médii – Česká televize přenáší přímý přenos z tohoto festivalu. Další akcí je **Helicopter Show**, která má opět mezinárodní účast. Jedná se o akci, které se účastní členové leteckých záchranných služeb, horských služeb, příslušníci Policie ČR a Armády ČR a dalších organizací. Poslední významnou akcí je **Open Skies For Handicapped**, která umožňuje vyhlídkové lety hendikepovaným lidem.

3.3.2 Snímkovací lety

Vzhledem k tomu, že poptávka po tzv. vyhlídkových letech a dotazování po nich stále existuje, je potřeba zmínit důležité nařízení, které změnilo nabízené služby letišť a aeroklubů. Jedná se o nařízení Komise ES č. 8/2008 k 15. červenci 2008, které provozování vyhlídkových letů zrušilo. To zapříčinilo, že aerokluby musí pro provozování vyhlídkových letů splňovat podmínky stejné jako velcí letečtí dopravci. Vyhlídkové lety tedy nabízí jen několik málo letišť, která splňují náročné podmínky. Ostatní letiště, jejichž provozovatelé nemají toto povolení (aerokluby), přesto nabízejí dále možnosti letů. Nejedná se podle platné legislativy o vyhlídkové lety, ale pro zájemce tohoto druhu zážitku jsou nabízeny pod názvy – **snímkovací lety** (fotolety), **seznamovací lety** nebo **pozorovací lety**.

Na území kraje se nacházejí čtyři aerokluby, které provozují snímkovací lety. Jedná se o aerokluby – Dvůr Králové nad Labem, Hořice, Hronov a Nové Město nad Metují. K nim se se svou nabídkou připojuje letiště Jaroměř a společnost Letecká škola Vrchlabí, a. s., která je provozovatelem letiště poblíž Vrchlabí.

Aeroklub Dvůr Králové nad Labem nabízí svým zákazníkům fotolety, kdy si každý může vybrat předdefinovaný okruh letu nebo si určí svůj vlastní. V základní nabídce je předepsaných 7 okruhů, které jsou časově a cenově odlišné. Podobným systémem provádí své lety i **aeroklub Nové Město nad Metují**, který nabízí rovněž 7 tras a možnost volby trasy na základě přání zákazníka. Naplánované trasy obou aeroklubů jsou téměř totožné a mapují nejruznější významná místa v kraji. Stejně tak i ceny letů, které se pohybují v podobných relacích. Z ptáčích perspektivy je možné vidět Krkonoše, Adršpach, Český ráj a zámky – Kuks, Ratibořice, Náchod nebo pevnost v Josefově.

Letiště Jaroměř nabízí svým zákazníkům také snímkovací lety, které má připraveny v deseti okruzích, nebo si zákazník může okruh naplánovat sám. Létá se letounem pro 4 osoby (pilot + 3 osoby) Cessna C 172. Dále jsou nabízeny tzv. Letecké výlety za poznáním a zábavou, kdy se létají trasy: Jaroměř – Jeseníky – Ostrava – Beskydy – Javorníky – Žilina – Velká Fatra – Liptovská Mara – Vysoké Tatry-Poprad (zde dochází k mezipřistání – možnost navštívit Vysoké Tatry nebo aquapark v Popradu) – a zpět, Jaroměř – Partizánské (termální lázně, které se nacházejí přímo u letiště) – Jaroměř. V rámci této aeroturistiky se létá také na maďarské letiště Pécs – Pogány a v minulosti bylo možné navštívit Split či Švýcarsko. Na jaroměřském letišti jsou provozovány také tandemové seskoky. Výška seskoku je 3 000 m a vyjde na 3 000 Kč.

V Tabulce č. 17 je znázorněno porovnání tří nabízených okruhů aeroklubu ve Dvoře Králové nad Labem, v Novém Městě nad Metují a letištem v Jaroměři. Výhodou královédvorského aeroklubu je místní zoologická zahrada se safari. Přelet nad ní může aeroklub zahrnout téměř do všech svých navrhovaných tras, což je určitě velkým lákadlem. Nicméně je patrné, že letiště Jaroměř nabízí časově delší let, během kterého lze navštívit i Náchod (zámek) a Nové Město nad Metují. Důležité je zmínit, že tento let je nabízen i za nižší cenu, oproti dvěma zmiňovaným nabídkám aeroklubů.

Tabulka č. 17 Porovnání tří leteckých okruhů aeroklubů Dvůr Králové nad Labem, Nové Město nad Metují a letiště Jaroměř

	Dvůr Králové nad Labem	Nové Město nad Metují	letiště Jaroměř
Trasa	letiště – ZOO – přehrada Les království – Babiččino údolí – pevnost Josefov – zámek Kuks – letiště	letiště – pevnost Josefov – zámek Kuks – zámek Ratibořice – letiště	letiště – pevnost Josefov – zámek Kuks – zámek Ratibořice – Náchod – N. Město n/M - letiště
Čas	20 minut	20 minut	24 – 26 minut
Osoby	3 osoby	3 osoby	3 osoby
Cena v Kč	2 000	2 000	1 925

Zdroj: www.akdk.cz, www.aknm.cz, www.letistejaromer.cz

Aeroklub Hronov nabízí své lety vždy v předem stanovených termínech. Využívá letoun Cessna 172 OK-XAA, který je pro 4 osoby (pilot + 3 osoby). Letová hodina stojí 5 100 Kč, z níž jedna minuta přijde na 85 Kč. Jednoduchým násobením s dobou letu se

zjišťuje konečná cena pro zákazníka. **Aeroklub Hořice** létá s letouny Cessna 172M (pro 3 cestující + pilota, 80 Kč/min.) a L-13SW Vivat (pro 1 cestujícího + pilota, 40 Kč/min.). Trasa letu se domlouvá na místě před startem.

Společnost **Letecká škola Vrchlabí, a. s.** nabízí svým zákazníkům kromě leteckých výcviků i pozorovací lety. Využívá k nim letouny L-200 Morava, Cessna 172 Skyhawk, MX 7 Maule, L-13SW Vivat a L-13 Blaník.

Tabulka č. 18 zobrazuje porovnání cen snímkových letů letounem Cessna 172, kterým disponuje aeroklub Hronov, Hořice, Letecká škola Vrchlabí, a. s. a letiště Jaroměř. Je patrné, že se ceny liší, nejlevnější nabídku má letiště Jaroměř. Ceny jsou nejnižší ve všech časových kategoriích.

Tabulka č. 18 Porovnání cen snímkových letů letounem Cessna 172 (v Kč)

Čas v minutách	Aeroklub Hronov	Aeroklub Hořice	Letecká škola Vrchlabí, a. s.	letiště Jaroměř
20	1 700	1 600	2 400	1 540
25	2 125	2 000	2 700	1 925
30	2 550	2 400	3 000	2 310
40	3 400	3 200	3 800	3 080
45	3 825	3 600	4 200	3 465
50	4 250	4 000	4 600	3 850
60	5 100	4 800	5 500	4 620

Zdroj: www.lkhc.cz, www.lkvp.cz, www.lkvr.cz, www.letistejaromer.cz

3.3.3 Lety balónem

Společnost **První hradecká vzduchoplavební, s. r. o.** spolupracuje s Leteckými službami Hradec Králové, a. s. a provozuje lety balónem z hradeckého letiště, o kterém zde již byla zmínka, a z dalších míst v kraji i mimo něj. Jedná se o největšího provozovatele této atrakce v kraji. Společnost nabízí vyhlídkové lety, privátní lety, upoutaný balón, reklamní lety a pronájem balónu. **Vyhlídkový let** trvá 60 až 80 minut a létá se pasażérským balónem. **Privátní lety** trvají stejnou dobu, létá se VIP balónem (bez omezení celkové hmotnosti pasażérů), místo odletu si volí zákazník a pohled z ptačí perspektivy probíhá v soukromí bez dalších spolucestujících.

Tabulka č. 19 představuje porovnání cen vyhlídkových a privátních letů balónem společnosti První hradecká vzduchoplavební, s. r. o. Je patrné, že privátní lety jsou finančně náročnější, nicméně při zakoupení osmi letenek je cena za letenku v obou případech stejná, což by mohlo být důležité při rozhodování zákazníků. Zajímavé také je, že se cena na osobu od dvou do osmi letenek sníží o 11,8 %, jedná-li se o vyhlídkové lety. U privátních letů se jedná o pokles ceny na osobu o 43 %.

Tabulka č. 19 Porovnání cen vyhlídkových a privátních letů (v Kč)

Počet letenek	Vyhlídkové lety		Privátní lety	
	Celková cena	Cena na osobu	Celková cena	Cena na osobu
1	5 200	5 200	-	-
2	10 200	5 100	15 800	7 900
3	15 000	5 000	18 900	6 300
4	19 600	4 900	22 000	5 500
5	24 000	4 800	25 000	5 000
6	28 200	4 700	30 000	5 000
7	32 200	4 600	33 250	4 750
8	36 000	4 500	36 000	4 500

Zdroj: www.balony-hradec.cz

Dalším provozovatelem letů balónem v kraji je společnost DLNK, s. r. o., jejíž centrála sídlí v České Skalici. Společnost je zaměřena na komplexní IT projekty a služby. Jako jeden z marketingových tahů společnosti bylo pořízení létajícího balonu, na kterém je logo firmy a představuje originální formu reklamy. S tím začala realizovat lety balónem pro zájemce. Své služby poskytují především v Královéhradeckém kraji, nicméně podle objednávky lze odlétat z jakéhokoliv místa v ČR. Jedna letenka vyjde na 4 900 Kč na osobu, tři letenky a více poté na 4 700 Kč na osobu. Ceny jsou vyšší než ve společnosti První hradecká vzduchoplavební, s. r. o., nicméně privátní let pro dvě osoby je naopak levnější, celkem vyjde na 14 400 Kč.

3.4 Vodní doprava

Největší využívanou vodní plochou je **vodní nádrž Rozkoš** u České Skalice. Podle rozlohy je osmou největší přehradou v ČR. U nádrže se rozkládá Autocamping Rozkoš, mezi

jeho lákadla patří i půjčování lodí v místní loděnici. Půjčují se loďky pro 4 osoby, kanoe pro 3 osoby, laminátová šlapadla pro 4 osoby, šlapadla pro 2 osoby, vodní kola a motorový člun pro 3 a 5 osob. Po zapůjčení motorového člunu dochází ke krátkému zaškolení, aby zákazník mohl plout s motorem bez zkoušek VMP. Na nádrži se provozují plavby na parníku **Rozkoš**, jehož plavební zónou je severní část údolní nádrže Rozkoš. Tuto osobní dopravní loď lze zapůjčit i pro individuální plavbu (pro držitele oprávnění VMP). Dalšími vodními plochami v kraji, kde jsou alespoň z části provozovány půjčovny loděk, jsou **Jinolické rybníky** u Jičina a **Brodský rybník** nedaleko Červeného Kostelce.

Splavnost řek v kraji není moc vysoká, nicméně pro nenáročného zájemce se zde několik splavných úseků vyskytuje. Jedná se o řeky Labe, Metuje, Orlice a Úpa. Dané toky propaguje a zároveň půjčuje veškerou výbavu k jejich splavení společnost Vodácká škola záchran, s. r. o., která sídlí v Novém Městě nad Metují. Kdo potřebnou výbavu vlastní, může toky sjíždět neomezeně.

V Hradci Králové provozuje plavby po Labi **Hradecká paroplavební společnost, s. r. o.** Společnost má dvě provozovny. Jedna provozovna se nachází v Hradci Králové na Smetanově nábřeží proti Městským lázním. Z tohoto místa se vyplouvá proti proudu Labe a k obrátce dochází u kamenného mostu na Pláckách. Plavby jsou uskutečňovány parním člunem „Hradec“, parníkem „Královna Eliška“ nebo plachetnicí „Piráť“. Je zde i půjčovna loděk. Druhá provozovna se nachází ve Smiřicích, kde se přístaviště nachází pod Tyršovým mostem. Odtud vyplouvá loď „Smiřice“ do Předměřic nad Labem.

3.5 Městská hromadná doprava

Dopravní podnik města Hradec Králové, a. s. provozuje pro místní občany, ale především pro návštěvníky krajského města projížďky netradičním dopravním prostředkem. Jedná se o tzv. **Turistický hradecký vláček**, jenž projíždí pečlivě vybranou trasu mapující významná místa a přibližuje historii Hradce Králové. Vláček se skládá z lokomotivy a tří vagonků (jeden vagoněk má 12 míst k sezení). V zimě tato linka nejezdí a v roce 2011 je v provozu v období od 19. 4. do 15. 10., ve svátky a ve všechny dny v týdnu, kromě pondělí.

Dopravní podnik provozuje také akci, která se koná vždy 5. prosince. Jedná se o tzv. **Mikulášský trolejbus**, který je určen pro děti a jejich doprovod – jízdné mají zdarma. Trolejbus je tématicky vyzdoben a posádku tvoří Mikuláš, anděl a čerti. Pro tuto akci je

vypraven kloubový trolejbus Škoda TR15, který vyjíždí ze zastávky Alessandria, přes Nový Hradec Králové, Terminál HD, Malšovice – U Čechů a končí opět v Alessandrii. Trolejbus ujede 24 km.

3.6 Ostatní doprava

Mezi ostatní dopravu jsou zařazeny lanové dráhy, které v horských oblastech (zejména v Krkonoších) usnadňují turistům čas i námahu v překonání výškových rozdílů. Na území kraje se nacházejí celkem **tři lanové dráhy** a všechny jsou vybudovány pouze v Krkonoších. Jedná se o lanovky na Sněžku, na Černou horu a na Žalý.

Lanovka na Sněžku zahájila svůj provoz v roce 1949 a je určená k veřejné přepravě osob, je možná i přeprava zavazadel přiměřených rozměrů do 15 kg. Výchozím bodem lanovky je Pec pod Sněžkou (750 m n. m.), mezistanice je na Růžové hoře (1 334 m n. m.) a lanová dráha končí těsně pod vrcholem Sněžky (1 594 m n. m.). Lanovka je vybavena dvoumístnými sedačkami a za hodinu přepraví okolo 250 cestujících. Délka dráhy je 3 527 metrů (1 560 m první úsek, 1 967 m úsek druhý) a doba jízdy je celkem 24,5 minuty (11 min, 13,5 min). Provoz a zahájení sezony lanovky je závislý na meteorologických podmínkách – zahájení sezony probíhá většinou začátkem května (květen 2011 – 63. sezona). Dráha jezdí denně vždy od 8:00 do 19:00 hodin. Ročně lanovku využije kolem 200 000 turistů, z nichž na vrchol Sněžky pokračuje zhruba polovina. V blízké budoucnosti se chystá výstavba lanovky nové.

Tabulka č. 20 zobrazuje jednotlivé varianty jízd lanové dráhy na Sněžku a také ceník těchto jízd. Zajímavé je, že zákazník ve stanici Pec pod Sněžkou zaplatí za jízdenku zahrnující jízdu nahoru i dolů stejnou částku, jakou by zaplatil, kdyby si tyto jízdenky kupoval odděleně. Není tu tedy uplatněna žádná sleva.

Tabulka č. 20 Ceník jízdného lanové dráhy na Sněžku (v Kč)

Start	Pec pod Sněžkou				Růžová hora		Sněžka	
	Růžová hora		Sněžka		Pec p. Sněžkou	Sněžka	Pec p. Sněžkou	Růžová hora
Směr	nahoru	nahoru i dolů	nahoru	nahoru i dolů	dolů	nahoru	dolů	dolů
Dospělí	120	240	180	330	120	100	150	80
Děti do 10 let, ZTP, psi	60	120	90	170	60	60	80	50
Děti do 5 let, děti ZTP, děti ZTP-P	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma
Hromadné zájezdy nad 20 osob	100	200	160	300	100	70	140	70
Školní zájezdy nad 20 osob	70	140	120	220	70	80	100	60

Zdroj: www.snezkalanovka.cz

Lanová dráha na Černou horu je po poslední rekonstrukci v roce 2006 vybavena osmimístnými kabinkami. Výchozí stanice je v Janských Lázních (694 m n. m.), konečnou stanicí je Černá hora (1 299 m n. m.). Délka lanové dráhy je 2 304 m. Lanovka je v současné době propagována pod názvem „ČERNOHORSKÝ EXPRESS“. V letních měsících mohou návštěvníci Černé hory využít i tzv. „Černohorský BUS“, jedná se o autobus z Janských Lázní do Pece pod Sněžkou a zpět. Návštěvníkům jsou tedy nabízeny i společné jízdenky na „Černohorský Express“ a „Černohorský BUS“. K jízdence je přikládán bonus – poukaz na 3 jízdy v ceně 2 jízd v Relaxparku Pec pod Sněžkou, kde se nachází horská bobová dráha. Na dolní stanici lanové dráhy je půjčovna kol a koloběžek, které se těší velké oblibě. V Janských Lázních se také nachází Hotel Omnia, který pro své zákazníky nabízí tzv. EXPRESS PASS – lanovka denně zdarma. Je zde tedy patrná spolupráce jednotlivých podnikatelských subjektů. Letní provoz lanové dráhy je od 9:00 do 18:00 hodin, v intervalu 30 minut.

V Tabulce č. 21 je znázorněn ceník služeb Černohorského Expressu. Zahrnutý jsou i varianty s Černohorským BUSEM.

Tabulka č. 21 Ceník nabídky služeb Černoohorského Expressu (v Kč)

	dospělí	děti (3 – 10 let)
ČERNOHORSKÝ EXPRESS		
nahoru	120	80
zpáteční	160	120
dolů	80	60
ČERNOHORSKÝ EXPRESS + BUS (Pec p. Sněžkou – Janské Lázně)	220	150
ČERNOHORSKÝ EXPRESS + BUS (Temný Důl – Janské Lázně)	170	120

Zdroj: www.cerna-hora.cz

Lanovka na Žalý je čtyřsedačková dráha s letním i zimním provozem. Dolní stanicí jsou Herlíkovice (592 m n. m.), horní stanice je Žalý (1 008 m n. m.). Délka lanovky je 1 400 m. V letní sezoně je možnost zdarma přepravovat kola.

3.7 Analýza SWOT zaměřená na cestovní ruch a dopravní atraktivitu v Královéhradeckém kraji

Pro lepší představu a další možnosti využití dopravních atraktivit byla vytvořena SWOT analýza. Analýza zobrazuje silné a slabé stránky, které ovlivňují chod zmíněných subjektů a cestovní ruch z hlediska vnitřního prostředí. Dále jsou představeny příležitosti, které lze využít a hrozby, které mohou negativně ovlivnit cestovní ruch a analyzované atraktivitu v Královéhradeckém kraji.

V Tabulce č. 22 je znázorněna SWOT analýza s důležitými prvky z vnějšího a vnitřního prostředí dopravních atraktivit.

Tabulka č. 22 Analýza SWOT se zaměřením na cestovní ruch a dopravní atraktivitu v Královéhradeckém kraji

	Silné stránky	Slabé stránky
Vnitřní prostředí	Zastoupení všech druhů dopravy Angažování se v různých akcích Mezinárodní význam Odborné informace pro návštěvníky Doplňkové služby	Obtížné shánění financí Krátká historie MHD Stárnutí materiálu Neúčinná reklama
Vnější prostředí	Příležitosti	Hrozby
	Spolupráce a komunikace Lidé preferující ČR před zahraničím Rozvoj infrastruktury Zahraniční turisté	Poruchy a technické závady Zdroje financování Legislativní změny Kraje představující konkurenci

Zdroj: autor

Silnou stránkou je zastoupení **všech druhů dopravy** v rámci celého kraje. Dále je prezentována **angažovanost** do nejrůznějších typů akcí. Jedná se například o zapojení muzeí do tzv. Muzejních nocí, kdy jsou muzea přístupná zdarma. V Hradci Králové je také významná akce Nábřeží paromilů. Dalším přínosem je samotné pořádání různých akcí, ať už se jedná o tuningové srazy u vodní nádrže Rozkoš, srazy historických vozidel, výstavy modelů vlaků, nostalgické jízdy vlaků pod záštitou železničního muzea v Jaroměři nebo nejrůznější akce na letišti v Hradci Králové. S tím je spjat i velký význam těchto akcí, což dokazuje **mezinárodní účast** na některých z nich. Ve většině atraktivit zmíněných ve třetí kapitole je **odborně kvalifikovaný personál**, a nebo se jedná o průvodce z řady provozovatelů, kteří danou atraktivitu provozují jako svůj koníček (mnohdy také v daném oboru pracovali nebo ještě pracují). Samotné atraktivitu bývají doplňovány některými **službami**, to prezentují zejména půjčovny kol v železničních stanicích v návaznosti na síť cyklotras.

Mezi **slabé stránky** lze zařadit obtížné **získávání financí**, což může prezentovat Chlumecká zahradní železnice. Tato venkovní expozice se rozrůstá a zdokonaluje na základě financí, které do ní vkládají členové občanského sdružení. Velkou měrou přispívá také vybírané vstupné nebo různé dary ve formě vyřazených součástek a dílů. Jednou ze slabých stránek je **krátká historie MHD** v kraji. Nejrozšířenější se nachází v Hradci Králové, kde jsou k dopravní obsluze města využívány autobusy a trolejbusy. Z hlediska cestovního ruchu

nemá městská hromadná doprava v Hradci Králové téměř žádný význam, navíc jsou starší vozy dopravním podnikem nabízeny k prodeji. **Materiál**, který slouží k provozu dopravních atraktivit má svou životnost. Jeho zastaráváním vznikají náklady na opravy, popřípadě na nový materiál. To lze prezentovat pomocí lanových drah, které mají vysoké normy bezpečnosti a ta spoléhá na jednotlivé technické prvky dráhy. Další slabou stránkou je **neúčinná reklama**, kdy vynaložené prostředky a náklady nepřinesou očekávaný užitek. Proto je důležité vždy pečlivě zhodnotit všechny možnosti reklamy a propagace.

Příležitosti představují určitou možnost **spolupráce** mezi atraktivitami, které se týkají podobných oborů (sem lze zařadit právě jednotlivé dopravní atraktivity) nebo spolu nijak nesouvisí, ale z hlediska svého umístění mohou spolupracovat a navzájem se podporovat. Příležitosti spolupráce využívá například železniční muzeum v Hradci Králové, které spolupracuje s Muzeem sdělovací a zabezpečovací techniky v Děčíně. Dále se jedná o **využití zájmu českých rezidentů**, kteří pro svou dovolenou a volný čas preferují destinace v České republice. Je to pro ně finančně únosnější než pobyt v zahraničí. Příležitost představuje i návštěvnost kraje ze strany **zahraničních hostů**. Významnou složkou je komunikace těchto hostů se stranou nabídky, dochází tedy k překladu informací do jednotlivých jazyků. **Rozvoj infrastruktury** přináší také řadu příležitostí, ať už se jedná o síť cyklotras nebo silnic a dálnic. Dostupnost kraje má vždy velký vliv na rozvoj cestovního ruchu. Tuto příležitost zde prezentuje vybudovaná dálnice D11.

Mezi **hrozby** lze zařadit **poruchy a technické závady**, které mohou dočasně nebo trvale vyřadit z provozu danou atraktivitu. Je zde patrná souvislost se zastaráváním materiálu, jehož pravidelnou kontrolou se dá této hrozbě předejít. **Zdroje financování** představují hrozby, které mohou vést k zastavení nebo nedokončení jednotlivých projektů. EU se snaží přispívat dotacemi na rozvoj regionů v ČR pomocí tzv. Regionálních operačních programů. Nicméně pro období 2007 – 2013 v těchto regionálních OP Královéhradecký kraj nefiguruje. Hrozby mohou přijít i ze strany **legislativních změn**, což je patrné u současné situace aeroklubů. Je potřeba dané změny sledovat a včas na ně reagovat. Jistou hrozbu představují i ostatní kraje, které mohou být **konkurencí** pro analyzovaný kraj.

4 MOŽNOSTI VYUŽITÍ DOPRAVNÍCH ATRAKTIVIT PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU V KRÁLOVÉHRADECKÉM KRAJI

Tato kapitola bakalářské práce je věnována návrhům na možné vylepšení současné situace cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji. Tyto návrhy vycházejí z analýz, kterým se věnovala třetí kapitola. Měly by naznačit určité vylepšení dopravních atraktivit, které by do kraje přilákalo více návštěvníků. Tím by přispělo i k celkovému rozvoji cestovního ruchu v kraji.

4.1 Silniční doprava

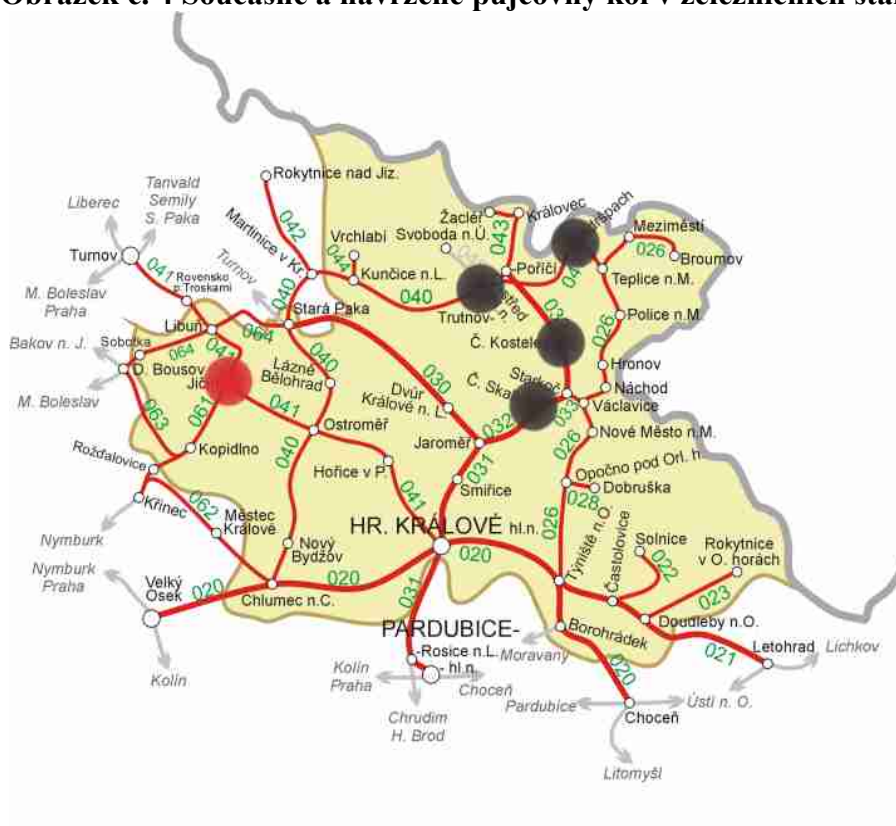
Atraktivitou, která by mohla přilákat více návštěvníků do Královéhradeckého kraje je **rozšíření počtu půjčoven kol**. Jak již bylo zmíněno, v kraji se nachází celkem tři půjčovny kol v železničních stanicích a také půjčovna kol a koloběžek na dolní stanici lanové dráhy na Černou horu. V současnosti se půjčovny kol ČD vyskytují v České Skalici, Adršpachu a Červeném Kostelci. Se svými službami se připojuje i stanice Trutnov hl. n., sloužící pouze pro vrácení vypůjčených kol. Možností, která by mohla přilákat více cykloturistů do kraje, by mohla být právě železniční stanice **Trutnov hl. n.**, kde by se kola dala i vypůjčit. Zcela novou půjčovnou kol by se stala železniční stanice **Jičín**.

Trutnov je považován za „bránu Krkonoš“ a jeho návaznost na hory a horská střediska je v tomto ohledu důležitá. Jelikož nejen v zimě, ale i v létě je Trutnov hojně navštěvován, může řada cykloturistů z Trutnova svůj cyklovýlet začínat, a ne v něm pouze končit. Rozšířením půjčovny kol by cyklisté mohli využít zapůjčená kola k několika zajímavým okruhům. Pokud by se rozhodli navštívit Krkonoše, mohli by využít vlakový spoj společnosti Viamont, a. s., Trutnov – Svoboda nad Úpou, který má vyhrazený prostor pro přepravu kol. Odtud mohou po cyklotrase č. 22 dorazit do Janských Lázní, kde je lanová dráha vyveze na Černou horu. Z Černé hory je oblíbená trasa do Pece pod Sněžkou, kam se lze dostat po cyklotrasách K19A a K20. Z Pece pod Sněžkou si lze vybrat řadu cyklotras, po cyklotrase K1A se přes Dolní Malou Úpu, Horní Lysečiny a Horní Albeřice mohou dostat do Žacléře, odkud se po cyklotrase č. 4081 dostanou zpět do Trutnova. Na cyklotrase č. 4081 se nachází také vojenská tvrz Stachelberg, která představuje historickou expozici. Z Janských Lázní je

možnost jet dále po cyklotrase č. 22, která vede do Černého Dolu, odkud se po cyklotrase č. 4301 lze dopravit do Vrchlabí. Zde se nachází zámek a je odtud i mapována cyklotrasa č. 24, Labská stezka. Tato cyklotrasa lemuje tok Labe a lze se po ní dopravit do Hostinného, odkud vede cyklotrasa č. 4300 přímo do Trutnova. Na kole lze z Trutnova navštívit i Malé Svatoňovice (rodiště Karla Čapka), Úpice (hvězdárna) nebo Babiččino údolí.

Město Jičín ve svém centru má spoustu významných památek (bylo zmíněno ve druhé kapitole), ale i v jeho okolí se nachází řada míst, která jsou hojně navštěvována. Jedná se o Prachovské skály a zámek Dětenice. Tato místa patří v Královéhradeckém kraji k těm nejnavštěvovanějším. Známý je také hrad Kost. Z hlediska cykloturistiky zde velkou roli hraje cyklotrasa č. 14, která téměř všechna tato místa spojuje. Když se cyklisté vydají na sever od Jičína po této trase, mohou navštívit Prachovské skály. Odtud se dále po cyklotrasách č. 14 a č. 4010 dopraví k hradu Kost. Z tohoto místa se lze po cyklotrasách č. 4009, 8150 a 4079 dopravit zpět do Jičína. Cyklotrasa č. 14 pokračuje na jih od Jičína dále do Rožďalovic. Na tomto úseku leží zámek Dětenice.

Obrázek č. 4 Současné a navržené půjčovny kol v železničních stanicích



Zdroj: www.cd.cz

Obrázek č. 4 zobrazuje současné a nově navržené půjčovny kol v železničních stanicích na železniční síti Královéhradeckého kraje. Černě jsou zvýrazněny současné půjčovny kol včetně stanice Trutnov hl. n., ve které je navrhováno rozšíření. Červeně je vyznačena nově navržená půjčovna kol v Jičíně.

V důsledku zavedení půjčovny kol v železniční stanici Jičín by také mohlo dojít k zavedení bezplatné přepravy vypůjčených kol na tratích ČD, a. s. Jednalo by se o trať č. 061 v úseku Rožďalovice – Jičín.

4.2 Železniční doprava

V oblasti železniční dopravy může být přínosem pro vývoj cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji kvalitnější a řízená propagace **Chlumecké zahradní železnice**. Město Chlumeck nad Cidlinou se pyšní spoustou historických památek – např. zámek Karlova Koruna, Muzeum Loreta a Památník selských bouří. Město je i z hlediska dopravy dobře dostupné. Železniční stanice Chlumeck nad Cidlinou leží na trati Praha – Hradec Králové a nedaleko Chlumce je nájezd na dálnici D11. Je zde tedy velký potenciál k rozvoji cestovního ruchu.

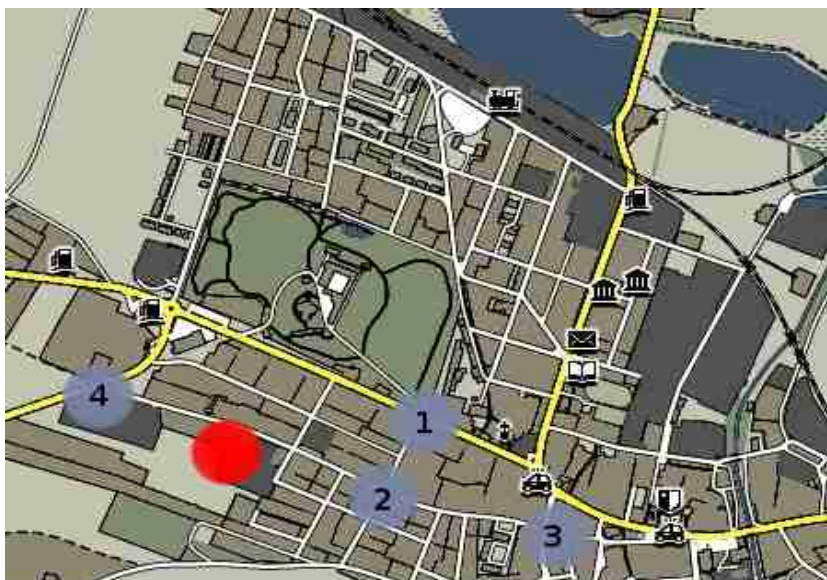
Chlumeck nad Cidlinou a jeho zajímavosti jsou propagovány ze strany Královéhradeckého kraje, Informačního centra Hradec Králové a Informačního centra Chlumeck nad Cidlinou. Nikde ovšem není Chlumecká zahradní železnice zmíněna. Při pohledu do Tabulky č. 15 ve třetí kapitole, která se zabývá návštěvností CHZŽ, je patrný nárůst návštěvníků v roce 2009 od předchozího roku o 90,5 %. Tomuto růstu podle pana Bohumila Špecingera předcházelo zviditelnění zahradní železnice v pořadu Toulavá kamera, který je vysílán v celostátní televizi. Nutno dodat, že reportáž z tohoto místa zabrala necelé 4 minuty celého pořadu a ne každý ji mohl shlédnout. Jelikož se jednalo o nárazovou reklamu, domnívám se, že nárůst, který to vyvolalo, je známkou atraktivnosti této zahradní železnice.

Současná propagace je vytvářena především prostřednictvím webu Kudy z nudy (kudyznudy.cz) a vychodni-cechy.info. Domnívám se, že rozšíření propagace a vznik stále reklamy ze strany Informačního centra Chlumeck nad Cidlinou, popř. Informačního centra Hradec Králové a Královéhradeckého kraje, by přilákalo nové návštěvníky a svým podílem přispělo k rozvoji cestovního ruchu v kraji. Jistou výhodou by byla i spolupráce a vzájemná reklama jednotlivých zajímavých míst v Chlumci nad Cidlinou (např. formou letáků a prospektů). Letáky by se mohly umístit na zámek Karlova Koruna, v informačních centrech

v Chlumci nad Cidlinou a Hradci Králové. V Chlumci nad Cidlinou by také mohlo dojít k rozmístění několika směrovek, které by na danou atraktivitu poukazovaly. Jednalo by se o směrovky v ulici Pražské u vstupní brány do zámeckého parku, další by byly v místě křížení ulic Rooseveltova a Dvořákova, v ulici Palackého, kudy vede cyklotrasa č. 4199 a na silnici II. třídy č. 327, která vede od dálnice D11 a vjíždí se z ní do Rooseveltovy ulice.

Obrázek č. 4 představuje mapu Chlumce nad Cidlinou a v ní rozmístění směrovek. Červeně je vyznačeno místo, kde je vybudována zahradní železnice. Modře jsou vyznačeny místa, kde by došlo k umístění směrovek. Směrovka č. 1 je v Pražské ulici, směrovka č. 2 je na křižovatce ulic Rooseveltova a Dvořákova, směrovka č. 3 je v ulici Palackého a směrovka č. 4 je na silnici 327.

Obrázek č. 5 Rozmístění směrovek v Chlumci nad Cidlinou



Zdroj: autor

Součástí tohoto návrhu je vypracování **nového propagačního materiálu**, který stručně popisuje atraktivitu Chlumecké zahradní železnice. Jedná se o leták formátu A5, jenž je přeložený v polovině a vizuálně představuje materiál o velikosti formátu A6. Leták je potíštěn oboustranně, tudíž vznikají čtyři strany k představení důležitých informací. Na první straně jsou znázorněny provozní dny v roce 2011 a otevírací doba. Druhá a třetí strana se věnují samotné expozici pomocí textu i fotografií. Třetí strana navíc obsahuje informace o vstupném. Na čtvrté straně jsou vypsány důležité kontakty a adresa, kde zahradní železnice sídlí. Pro lepší orientaci je zde zobrazena i mapa Chlumce nad Cidlinou s důležitými popisky.

V Přílohách č. 6 a 7 jsou představeny vnější a vnitřní strany nového propagačního materiálu, reálná ukázka je umístěna v kapse na zadní straně desek.

4.3 Letecká doprava

V oblasti letecké dopravy v Královéhradeckém kraji dominuje zejména Letiště Hradec Králové, které provozuje celou řadu atraktivit v jednom místě – vyhlídkové lety, tandemové saskoky, balónové létání a mnoho významných akcí. K atraktivnosti letiště přispívá i jeho umístění – Hradec Králové a jeho okolí.

Leteckou činnost menších letišť a aeroklubů ovlivnilo Nařízení Komise ES 8/2008, které omezilo provozování vyhlídkových letů nejen na území České republiky. Řada subjektů, které toto nařízení ovlivnilo, byla donucena pozměnit své nabídky. Některé přestaly vyhlídkové lety provozovat úplně. Otázkou také je, kolik subjektů vydrží v budoucnosti své služby poskytovat.

Domnívám se, že letiště v Jaroměři je významným článkem atraktivit týkajících se letecké dopravy v Královéhradeckém kraji. Pozorovací okruhy jsou sestaveny dle nejzajímavějších míst v kraji a svou cenou jsou přístupné široké veřejnosti. Velkému zájmu se těší také aeroturistické lety za hranice ČR, které bývají většinou plně obsazeny a několik dní dopředu vyprodány. Jak již bylo zmíněno ve třetí kapitole, na letišti je možnost domluvit si tandemový saskok. Svou nabídku by letiště mohlo rozšířit případnou spoluprací se společností sídlící v České Skalici DNLK, s. r. o., která provozuje lety balónem.

4.4 Vodní doprava

S atraktivitami, které využívají vodní dopravu, jsou v Královéhradeckém kraji spojena převážně dvě místa. Jedná se o vodní nádrž Rozkoš a město Hradec Králové, kde své služby poskytuje Hradecká paroplavební společnost, s. r. o.

Vodní nádrž Rozkoš využívá svůj potenciál dostatečně, jednak plavbami parníkem **Rozkoš**, půjčovnou loděk a pořádáním nejrůznějších akcí – Tuning Rozkoš a srazy OctaviaClubu a SEAT KLUBu.

Společnost provozující plavby na Labi v centru Hradce Králové by mohla své plavby ještě rozšířit. V současné době uskutečňuje plavby ze Smetanova nábřeží proti proudu toku

Labe ke kamennému mostu na Pláckách. Novým návrhem by mohlo být rozšíření této plavby plavbou **po proudu toku Labe**, díky které by zájemci mohli shlédnout dva mosty přes Labe – Pražský a Tyršův a dostali by se tak ještě blíže do centra. Za Pražským mostem by docházelo k obrátkám.

4.5 Městská hromadná doprava

Jelikož ve většině velkých měst Královéhradeckého kraje není MHD tak rozvinutá a neprošla dlouhou historií, atraktivita týkající se městské hromadné dopravy se zde moc nevyskytuje. Jediným městem, které se snaží touto formou oslovit turisty, je Hradec Králové se svým Turistickým hradeckým vláčkem. Ten nabízí okružní projížďku, během které objíždí hradecké památky.

Dalo by se uvažovat o zprovoznění podobného vláčku ve městě Jičín, jelikož se jedná o město, které má ve svém centru řadu památek. Nicméně centrem Jičína procházejí dvě silnice II. třídy (502 a 286), které jsou již značně využívány a při trasování turistického vláčku, bychom tyto komunikace museli rovněž využít. Došlo by k narušení provozu na těchto komunikacích. V Hradci Králové je výhodou Gočárův okruh, kterým se centrum objíždí. Vzhledem ke zmíněným skutečnostem by bylo v současné době náročné tento vláček v Jičíně provozovat.

4.6 Ostatní doprava

Do ostatních druhů dopravy byly ve třetí kapitole zařazeny lanové dráhy nacházející se v Krkonoších. Konkrétně se jednalo o lanovky na Sněžku, na Černou horu a na Žalý. Těmto aktivitám pomáhá i významnost Krkonoš, které jsou nejvyšším pohořím v České republice a lákají tak spoustu turistů z Čech a ze zahraničí.

Ohledně lanových drah se dá říci, že mají dva typy zákazníků. Jedná se o zákazníky, kteří v jisté situaci mají potřebu dráhu využít a nemohou jinak. Druhou skupinou jsou zákazníci, kteří je vyhledávají jako atraktivitu a chtějí si jejich využitím zpříjemnit výlet (výhled z lanovky, shlédnutí technického díla, adrenalin). Dá se tedy říci, že díky atraktivitě hor a lanovek zde vždy zákaznická klientela bude. Lanovky ale musí být v provozuschopném stavu a splňovat určité známky pohodlí. O případných budoucích změnách se nejčastěji hovoří v souvislosti s lanovkou na Sněžku.

V současné době je **lanovka na Sněžku** v provozu již 63 let a kdekdo ji označuje za muzejní exponát. Zajímavé je, že původně se odhadovala její životnost maximálně na 17 let. Použité technologie jsou již zastaralé a jakýkoliv vážný problém by mohl provoz úplně zastavit. Je tedy zřejmé, že výstavba nové lanovky je nutnou záležitostí. Nicméně to není žádná novinka. Již od roku 1990 probíhají diskuze a realizace plánů na novou výstavbu. Plán v průběhu let nabral na jednotlivých konkrétnostech – prosklené čtyřmístné kabinky (nyní dvoumístné sedačky), dvojnásobná rychlost (nyní 2,5 m/s), dolní stanice blíže centru Pece nad Sněžkou, lanovka povede až na vrchol. Kapacita přepravených osob by měla zůstat na hodnotě 250 osob za hodinu, což je jednou z podmínek správce Krkonošského národního parku. V minulosti byly podmínky KRNAPu důvodem, proč nebyl tento projekt realizován. V roce 2007 došlo ke vzájemné dohodě, nicméně nastal nový problém s financováním tohoto projektu. Náklady na výstavbu nového zařízení činí 320 milionů korun, město Pec pod Sněžkou žádá o dotaci ve výši 250 milionů korun. Dotace na projekty v Královéhradeckém kraji přiděluje Regionální rada Severovýchod, ta na podzim 2010 pozastavila schvalování peněz kvůli rozhodnutí vlády, že stát nebude od roku 2011 přispívat podílem 7,5 % na spolufinancování regionálních operačních programů. Vedení města Pec pod Sněžkou věří, že tato rozhodnutí jsou pouze přechodná a kraj se v blízké budoucnosti dočká své nové moderní lanovky na Sněžku, která by jistě do kraje a Krkonoš přilákala spoustu návštěvníků.

ZÁVĚR

Bakalářská práce se ve svých dvou teoretických částech zabývá významem dopravy pro cestovní ruch a charakteristikou Královéhradeckého kraje z hlediska cestovního ruchu. V analytické části byla provedena analýza dopravních atraktivit, které se na území Královéhradeckého kraje nacházejí. Možnostmi využití dopravních atraktivit pro rozvoj cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji se zabývá část návrhová.

Všechny druhy dopravy mají značný vliv na cestovní ruch, který ji využívá hlavně pro dočasnou změnu místa pobytu. Pro tuto změnu je nejčastěji využívána individuální automobilová doprava. Z oblasti dopravy je poskytována také řada služeb, které nabídku cestovního ruchu rozšiřují.

Královéhradecký kraj je čtvrtým nejnavštěvovanějším krajem v České republice, což ukazuje jeho atraktivnost a jistý potenciál k jeho dalšímu rozvoji v rámci cestovního ruchu. V práci byly uvedeny nejnavštěvovanější cíle v kraji, jímž „vévodí“ královédvorská zoologická zahrada. Kraj je také hojně navštěvován díky Adršpašským a Prachovským skálám, které zde vznikaly působením tektonických jevů. Významná města jsou zajímavá i svou historií. Dopravní dostupnost kraje je zaručována z hlediska silniční dopravy dálnicí D11 a silnicemi I. třídy. Labská stezka a Žitavská stezka představují hlavní cyklotrasy v kraji. Železniční síť patří v České republice k nejrozšířenějším, tudíž je dopravní dostupnost z hlediska železniční dopravy na dobré úrovni.

Na území Královéhradeckého kraje lze najít atraktivitu, které se týkají všech druhů dopravy. Ze silniční dopravy lze vybrat veteránské akce, srazy upravených vozů a také sportovní akce. V Nové Pace se nachází Auto-Moto Museum, které ve své expozici představuje převážně české sportovní a závodní automobily a motocykly z let 1900 až 2000. K rozvoji cestovního ruchu v kraji napomáhá také cyklistická doprava, konkrétně cykloturistika. V rámci cyklodopravy dochází k jejímu rozšiřování a je vypracován plán na další inovace (Koncepte cyklodopravy Královéhradeckého kraje). V návaznosti na cyklistickou dopravu vzniká řada služeb, které se snaží oslovit turisty. Jedná se zejména o cyklobusové linky a půjčovny jízdních kol v železničních stanicích. Tato služba Českých drah je v kraji provozována v Adršpachu, České Skalici a Červeném Kostelci, v Trutnově se dají vypůjčená kola pouze vrátit. Odtud se dají na kole navštívit Adršpašské skály, Babiččino údolí nebo vodní nádrž Rozkoš. Rozšíření půjčovny kol v Trutnově by mohlo přilákat více

cyklistů do Krkonoš. Na Jičínsku je také řada hojně navštěvovaných míst – zámek Dětenice a Prachovské skály, a zde se daná služba nevyskytuje. Nově zřízená půjčovna kol v Jičíně by proto mohla přilákat do tohoto města a jeho okolí více návštěvníků.

Pokud jde o železniční dopravu, v kraji se nacházejí dvě železniční muzea. Železniční muzejní expozice v Hradci Králové představuje sdělovací a zabezpečovací techniku z období počátku železnice až do konce 20. století. Železniční muzeum Výtopna v Jaroměři má mezi svými exponáty historické lokomotivy, železniční osobní a nákladní vozy a další. Toto muzeum pořádá také nostalgické jízdy. Další atraktivitou z oblasti železniční dopravy je Chlumecká zahradní železnice. Nabízí ke shlédnutí 4 rozchody tratí, přičemž největším lákadlem je trať o rozchodu 45 mm, která zobrazuje model švýcarské Rétské dráhy – Albulabahn. V práci je navržena propagace této atraktivity pomocí směrovek a nového propagačního materiálu.

Letecká doprava je zastoupena letištěm v Hradci Králové, které poskytuje celou řadu služeb (vyhlídkové lety, tandemové seskoky, letecké snímkování a balónové létání) a také pořádá spoustu akcí s dopravou spojených. Nabídku doplňují čtyři aerokluby a letiště v Jaroměři a Vrchlábí o snímkovací lety. Kromě hradeckého letiště přichází s další nabídkou balónového létání ještě společnost v České Skalici.

Vodní dopravu nejvíce využívá vodní nádrž Rozkoš, kde jsou provozovány plavby parníku a půjčovny nejrůznějších loděk. Další plavby je možné uskutečnit v Hradci Králové a jeho okolí, kde je využívána část Labe.

Atrakce využívající městskou hromadnou dopravu je zastoupena tzv. Turistickým hradeckým vláčkem, který objíždí významná místa v Hradci Králové.

Lanové dráhy v Krkonoších jsou řazeny do ostatní dopravy. Jedná se o lanovku na Sněžku, na Černou horu a na Žalý. V posledních letech se věnuje pozornost právě lanovce na Sněžku, která je zastaralá, což vedlo ke vzniku plánu výstavby nové lanovky. V současné době nastal problém s financováním tohoto projektu.

Z této bakalářské práce je patrné, že se v Královéhradeckém kraji nachází řada dopravních atraktivit, které mají vliv na rozvoj cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji. Bylo navrženo několik nových možností a inovací, které by mohly dané atrakce zviditelnit a zatraktivnit. Spojením s dalšími složkami cestovního ruchu by tak přispěly k rozvoji cestovního ruchu v kraji i kraje samotného.

POUŽITÁ LITERATURA

[1] *Adršpach* [online]. Adršpach [cit. 2011-04-13]. Dostupný na WWW:

<<http://www.adrspach.cz/>>.

[2] *Aktualizace koncepce cyklodopravy v Královéhradeckém kraji* [online]. Královéhradecký kraj, aktualizováno 25. 2. 2009 [cit. 2011-04-24]. Dostupný na WWW:

<http://www.kr-kralovehradecky.cz/assets/rozvoj-kraje/01_Koncepcex.pdf>.

[3] *Analýza současného stavu a perspektiv osobní letecké dopravy v ČR* [online]. Praha:

Česká zemědělská univerzita v Praze, 2004 [cit. 2011-03-15]. Dostupný na WWW:

<www.agris.cz/etc/textforwarder.php?iType=2&iId=140788&PHPSESSID=94 letecká doprava v ČR>.

[4] INDROVÁ, Jarmila a kol. *Cestovní ruch*. Praha: Oeconomica, 2007.

ISBN 978-80-245-1252-5.

[5] *Dopravní a technická infrastruktura* [online]. Rozbor udržitelného rozvoje území

[cit. 2011-04-13]. Dostupný na WWW:

<http://up.kr-kralovehradecky.cz/uap/ruru/htm/_up/text_05_06.pdf>.

[6] EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica,

2008. ISBN 978-80-245-1416-1.

[7] *Galerie Zdeňka Buriana – Dvůr Králové nad Labem* [online]. Info Česko, aktualizováno

4. 8. 2006 [cit. 2011-04-11]. Dostupný na WWW:

<<http://kultura.infocesko.cz/content/hradecko-podzvicinsko-kultura-galerie-galerie-zdenka-buriana-dvur-kralove-nad-labem.aspx>>.

[8] *Historie a současnost* [online]. ZOO Dvůr Králové [cit. 2011-04-11]. Dostupný na WWW:

<<http://www.zoodvurkralove.cz/cs/o-zoo/historie-a-soucasnost/>>.

- [9] *Charta služeb leteckým cestujícím* [online]. České aerolinie, 2001 [cit. 2011-03-15]. Dostupný na WWW: <http://www.csa.cz/cs/portal/passengers/preparation_journey/conditions_of_carriage/service_commitment.pdf>.
- [10] *Jičín* [online]. Turistický portál, aktualizováno 27. 8. 2009 [cit. 2011-04-05]. Dostupný na WWW: <<http://www.jicin.org/cs/region/jicin.html>>.
- [11] *Královéhradecký kraj* [online]. Královéhradecký kraj, aktualizováno 16. 6. 2010 [cit. 2011-04-02]. Dostupný na WWW: <<http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/kraj-volene-organy/kralovehradecky-kraj/statisticke-udaje-108/>>.
- [12] *Kultura* [online]. Turistický portál [cit. 2011-04-05]. Dostupný na WWW: <<http://www.jicin.org/cs/kultura/>>.
- [13] *Město Náchod* [online]. Náchod [cit. 2011-04-10]. Dostupný na WWW: <<http://www.mestonachod.cz/mesto-nachod/mesto/popis/>>.
- [14] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, [cit. 2011-03-21]. Dostupný na WWW: <http://opavounakole.info/opava/dokumenty/narodni_strategie_publicace.pdf>.
- [15] *Prachovské skály* [online]. Interregion Jičín, aktualizováno 26. 1. 2010 [cit. 2011-04-11]. Dostupný na WWW: <http://www.interregion.cz/turistika/prachovske_skaly/prachovske_skaly.htm>.
- [16] *Rychnov nad Kněžnou – informace o městě* [online]. Rychnov [cit. 2011-04-10]. Dostupný na WWW: <<http://www.rychnov-city.cz/mesto/index.php>>.
- [17] *Služby na nádraží* [online]. České dráhy, a. s., [cit. 2011-03-25]. Dostupný na WWW: <<http://www.cd.cz/cs/mezinarodni-cestovani/sluzby-na-nadrazi/default.htm>>.

[18] *Služby ve vlaku* [online]. České dráhy, a. s., aktualizováno 9. 5. 2011 [cit. 2011-03-25]. Dostupný na WWW: <<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/nase-vlakly/-3529/>>.

[19] DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7194-804-7.

[20] *Základní informace o městě* [online]. Hradec Králové, aktualizováno 12. 1. 2010 [cit. 2011-04-05]. Dostupný na WWW: <<http://www.hrdeckralove.org/hradec-kralove/o-meste/>>.

[21] DANĚK, Jan; KŘIVDA, Vladislav. *Základy dopravy*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2003. ISBN 80-248-0410-7.

[22] ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie dopravy*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007. ISBN 80-86530-37-X

[23] *Zákon o silniční dopravě* [online]. Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2011-03-18]. Dostupný na WWW: <<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/EC1791FB-8BC7-4E3F-9925-687AA8C38677/0/zakon1111994osilnicnidoprave.rtf>>.

[24] *Zámek Dětenice* [online]. Jičín [cit. 2011-04-11]. Dostupný na WWW: <<http://www.mesto-jicin.cz/zamek-detenice.php>>.

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1	Počet registrovaných osobních automobilů v jednotlivých regionech.....	12
Tabulka č. 2	Počet přepravených cestujících po železnici.....	16
Tabulka č. 3	Počet přepravených cestujících městskou hromadnou dopravou.....	20
Tabulka č. 4	Domácí a výjezdový cestovní ruch českých rezidentů (2003 až 2009).....	23
Tabulka č. 5	Počet výjezdů občanů ČR mezi lety 2002 až 2006 dle různých druhů dopravy (v tis.).....	23
Tabulka č. 6	Počet příjezdů zahraničních osob do ČR mezi lety 2002 až 2006 dle různých druhů dopravy (v tis.).....	24
Tabulka č. 7	Nejnavštěvovanější turistické cíle kraje v roce 2009 (počet osob).....	29
Tabulka č. 8	Rozsah jednotlivých cyklotras na území Královéhradeckého kraje v roce 2003.....	32
Tabulka č. 9	Počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2009 dle krajů...	34
Tabulka č. 10	Počet delších a kratších cest českých rezidentů jejichž cílovou destinací byl Královéhradecký kraj v letech 2006 až 2010 (v tis.).....	35
Tabulka č. 11	Ceník půjčovného v půjčovnách kol ČD v Královéhradeckém kraji v Kč...	40
Tabulka č. 12	Otevírací doby půjčoven kol v železničních stanicích Královéhradeckého kraje v roce 2011.....	40
Tabulka č. 13	Počet návštěvníků muzea v letech 2004 až 2008.....	42
Tabulka č. 14	Výkony nostalgických jízd v letech 2004 až 2008.....	42
Tabulka č. 15	Počet návštěvníků CHZŽ v letech 2007 až 2010.....	44
Tabulka č. 16	Ceník vyhlídkových letů prostřednictvím jednomotorových vrtulových letadel společnosti Letecké služby Hradec Králové, a. s.	45
Tabulka č. 17	Porovnání tří leteckých okruhů aeroklubů Dvůr Králové nad Labem, Nové Město nad Metují a letiště Jaroměř.....	47
Tabulka č. 18	Porovnání cen snímkových letů letounem Cessna 172 (v Kč).....	48
Tabulka č. 19	Porovnání cen vyhlídkových a privátních letů (v Kč).....	49
Tabulka č. 20	Ceník jízdného lanové dráhy na Sněžku (v Kč).....	52
Tabulka č. 21	Ceník nabídky služeb Černohorského Expressu (v Kč).....	53
Tabulka č. 22	Analýza SWOT se zaměřením na cestovní ruch a dopravní atraktivitu v Královéhradeckém kraji.....	54

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1	Použité dopravní prostředky při delších cestách českých rezidentů ve volném čase za rok 2010.....	22
Obrázek č. 2	Použité dopravní prostředky při kratších cestách českých rezidentů ve volném čase za rok 2010.....	22
Obrázek č. 3	Porovnání celkových počtů hostů v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2009 v jednotlivých krajích.....	35
Obrázek č. 4	Současné a navržené půjčovny kol v železničních stanicích.....	57
Obrázek č. 5	Rozmístění směrovek v Chlumci nad Cidlinou.....	59

SEZNAM ZKRATEK

a. s.	akciová společnost
CIAF	Czech International Air Fest
ČD	České dráhy
ČSA	České aerolinie
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
ČSD	Československé státní dráhy
ECF	Evropská cyklistická federace
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
HD	hromadná doprava
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHZŽ	Chlumecká zahradní železnice
KRNAP	Krkonošský národní park
LZS	letecká záchranná služba
MHD	městská hromadná doprava
OP	operační program
s. r. o.	společnost s ručením omezeným
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
VMP	vůdce malého plavidla
ZOO	zoologická zahrada

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha č. 1 Auto-Moto Museum v Nové Pace – fotografie expozice
- Příloha č. 2 Železniční muzejní expozice v Hradci Králové – fotografie expozice
- Příloha č. 3 Chlumecká zahradní železnice – fotografie expozice
- Příloha č. 4 Současný propagační materiál Chlumecké zahradní železnice
- Příloha č. 5 Výstava železničních modelů a kolejišť v Trutnově – fotografie expozice
- Příloha č. 6 Nový propagační materiál Chlumecké zahradní železnice – vnější strany
- Příloha č. 7 Nový propagační materiál Chlumecké zahradní železnice – vnitřní strany

Auto-Moto Museum v Nové Pace – fotografie expozice



Železniční muzejní expozice v Hradci Králové – fotografie expozice



Chlumecká zahradní železnice – fotografie expozice



Současný propagační materiál Chlumecké zahradní železnice

CHLUMECKÁ ZAHRADNÍ



ŽELEZNICE 2011

LGB - RhB - Albulabahn

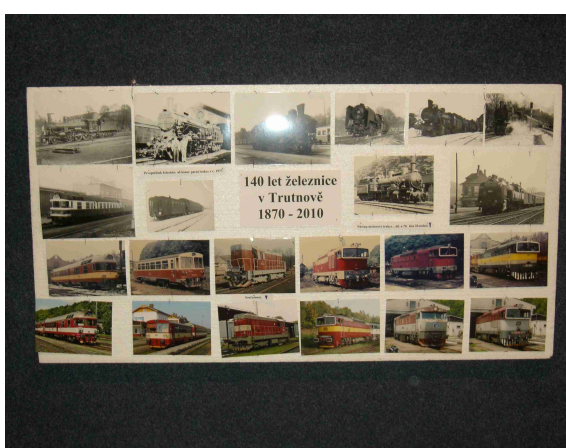
45mm: (LGB) velké kolejiště - model Rhétské dráhy 1:22,5
dle skutečné předlohy-úsek Albulabahn: Muot-Prede-Spinas
muzeum, video-projekce DVD RhB, foto, výhledová posezení
turistické vizitky ChZŽ, výstava fotografií a lepenkových jízdenek
modely 1:10 (M 131.1133, 810 500-9, 704 004-1)
250 mm: model Čiernohronské železnice 1:3
600 mm: „šestistovka“ - zahradní drážka 1:1

provozní dny:
16.-17., 23.-24.dubna 1., 7., 14.-15., 28.-29.května
4., 11.-12.,18.-19. června 2.-3., 9., 16.-17., 23.-24.července
6.,13.-14., 20.-21., 27.-28. srpna 3., 10.-11., 17., 24.-25.září

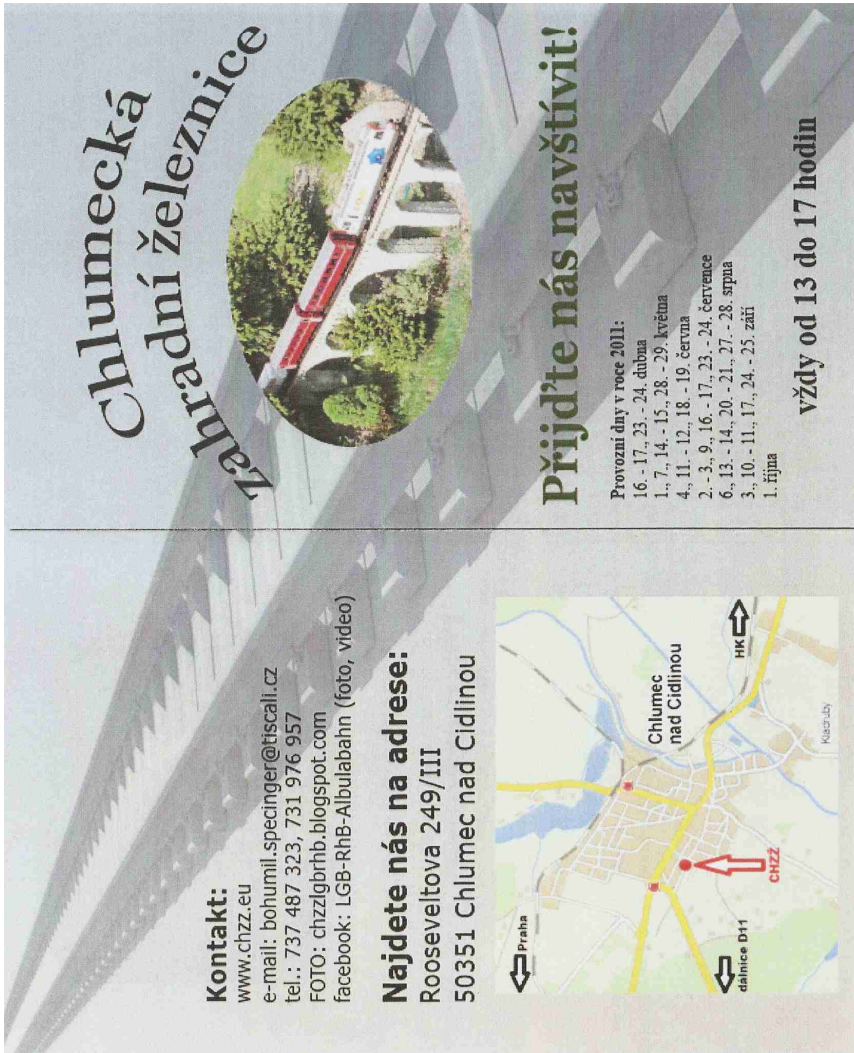
otevírací doba: 1.října
vždy od 13 do 17 hodin

vstupné: dospělí 50,- Kč / děti 25,- Kč
Občanské sdružení Chlumecká zahradní železnice
Rooseveltova 249/III 50351 Chlumec nad Cidlinou
tel: 737 487 323, 731 976 957 FOTO: chzzlgrhb.blogspot.com
facebook: LGB-RhB-Albulabahn (foto ,video)
e-mail:bohupil.specinger@tiscali.cz www.chzz.eu


Výstava železničních modelů a kolejíšť v Trutnově – fotografie expozice



Nový propagační materiál Chlumecké zahradní železnice – vnější strany



Chlumecká zahradní železnice



Přijďte nás navštívit!

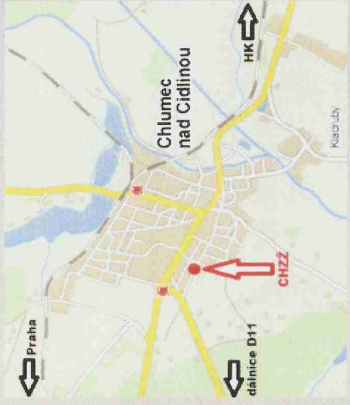
Provozní dny v roce 2011:

- 16. - 17., 23. - 24. dubna
- 1. 7., 14. - 15., 28. - 29. května
- 4., 11. - 12., 18. - 19. června
- 2. - 3., 9., 16. - 17., 23. - 24. července
- 6. 13. - 14., 20. - 21., 27. - 28. srpna
- 3., 10. - 11., 17., 24. - 25. září
- 1. října

vždy od 13 do 17 hodin

Kontakt:
www.chzz.eu
e-mail: bohumil.specinger@tiscali.cz
tel.: 737 487 323, 731 976 957
FOTO: chzzlgbrhb.blogspot.com
facebook: LGB-RhB-Albulabahn (foto, video)

Najdete nás na adrese:
Rooseveltova 249/III
50351 Chlumeck nad Cidlinou



Nový propagační materiál Chlumecké zahradní železnice – vnitřní strany

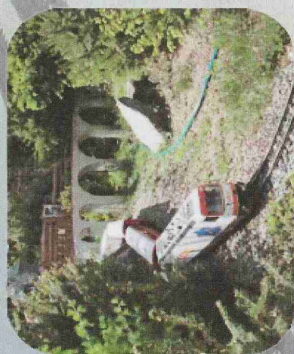
Chlumecká zahradní železnice nabízí k ukázkce celkem čtyři rozchody tratí, malé depo a muzeum.

Model LGB (rozchod 45 mm) znázorňuje švýcarskou **Rétskou dráhu - Albulabahn**. Model je v měřítku 1:22,5 a představuje skutečné úseky, stanice, mosty a tunely. Zobrazeny jsou stanice Preda, Spinas a Muot. Délka kolejí přesahuje 120 m a na trati jezdí 3 - 4 soupravy.



stanice Preda

Rozchod 250 mm je u nás zastoupen **lesní železnici Čierny Balog** (Slovensko) v měřítku 1:3. Trať představuje několik prvků z lesních železnic, jako například koleje přibité skobami a typické mosty.



Albulaviadukt III

Od vchodu k našemu malému depu s muzeem Vás odvezeme **po trati s rozchodem 600 mm, která se dříve využívala v průmyslu** - cihelny, dolů, cukrovary. Náš vagoněk pojme 4 osoby.

Rozchod 150 mm (1:10) stále budujeme. Jedná se o model motorového vozu ČSD M152.0500.

V našem muzeu si můžete prohlédnout historické značky, cedule, spojky na kolejnice a další **návěstidla**.



Vstupné:

dospělí - 50 Kč

děti - 25 Kč