

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti využití dopravních atraktivit pro rozvoj cestovního ruchu
v Libereckém kraji

Jana Karlíková

Bakalářská práce

2013

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jana Karlíková**
Osobní číslo: **D10048**
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 Libereckém 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. Doprava a cestovní ruch
 2. Charakteristika Libereckého kraje z hlediska cestovního ruchu
 3. Analýza dopravních atraktivit v Libereckém kraji
 4. Možnosti využití dopravních atraktivit pro rozvoj cestovního ruchu v Libereckém kraji
- Závěr

UPA054786



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 2012**
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2013**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2012

Prohlašuji:

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

Byla jsem seznámena 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 27. 5. 2013

Jana Karlíková

Za poskytnutí technických a cenových informací děkuji společnosti Ballonbau Wörner Augsburg. Především však děkuji vedoucí práce, Ing. Heleně Beckové, Ph.D., která svými doporučeními a připomínkami přispěla ke konečné podobě této bakalářské práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zaměřuje na cestovní ruch a dopravní atraktivitu v Libereckém kraji. Doprava je pro cestovní ruch jednou z nejvýznamnějších služeb, bez ní by cestovní ruch ani neexistoval. Také sama doprava však může být atraktivitou cestovního ruchu. Cílem bakalářské práce je zmapovat stávající dopravní atraktivitu v Libereckém kraji a navrhnout možnosti jejich využití pro rozvoj cestovního ruchu v tomto regionu.

KLÍČOVÁ SLOVA

cestovní ruch, doprava, dopravní atraktivita, Liberecký kraj

TITLE

The possibilities of transport attractions utilization for tourism development in Liberec region

ANNOTATION

This bachelor thesis is focused on tourism as well as transport attractions in Liberec region. Transport is one of the most significant services for tourism. Tourism wouldn't even exist without it. However, transport itself can be an attraction for tourism as well. The aim of the bachelor thesis is to map current transport attractions in Liberec region and propose the possibilities of their utilization for tourism development in this region.

KEYWORDS

tourism, transport, transport attractions, Liberec region

Obsah

Úvod	10
1 Doprava a cestovní ruch	12
1.1 Silniční doprava	12
1.1.1 Historie silniční dopravy v ČR	12
1.1.2 Charakteristika silniční dopravy	14
1.2 Železniční doprava.....	16
1.2.1 Historie železniční dopravy v ČR.....	16
1.2.2 Charakteristika železniční dopravy	18
1.3 Letecká doprava	19
1.3.1 Historie letecké dopravy v České republice	19
1.3.2 Charakteristika letecké dopravy	21
1.4 Vodní doprava.....	21
1.4.1 Historie vodní dopravy v ČR.....	21
1.4.2 Charakteristika vodní dopravy	22
1.5 Městská hromadná doprava	23
1.5.1 Historie MHD v České republice	23
1.5.2 Charakteristika městské hromadné dopravy.....	24
1.6 Cestovní ruch	24
1.6.1 Definice cestovního ruchu	25
1.6.2 Dopravní služby v cestovním ruchu	26
1.6.3 Přínosy cestovního ruchu	27
2 Charakteristika Libereckého kraje z hlediska cestovního ruchu	29
2.1 Zeměpisná poloha kraje	29
2.2 Přírodní lokality	30
2.3 Geologické zajímavosti.....	31
2.4 Ostatní zajímavosti	32

2.5	Liberec – hlavní město kraje.....	33
2.5.1	Historie Liberce	34
2.5.2	Turistické atraktivity Liberce	35
2.6	Analýza počtu hostů v hromadných ubytovacích zařízeních a ubytovacích kapacit v Libereckém kraji.....	37
3	Analýza dopravních atraktivit v Libereckém kraji.....	39
3.1	Silniční doprava	39
3.1.1	Automuzeum Vratislavice nad Nisou.....	39
3.1.2	Památník Ferdinanda Porsche	40
3.1.3	Muzeum historické hasičské techniky Chrastava.....	41
3.1.4	Muzeum obrněné techniky Smržovka	42
3.1.5	Muzeum techniky v Loukově.....	43
3.2	Železniční doprava.....	44
3.2.1	Ozubnicová trať Tanvald – Kořenov	44
3.2.2	Muzeum ozubnicové dráhy	46
3.2.3	Železniční muzeum Frýdlant v Čechách	46
3.2.4	Lužický motoráček	47
3.2.5	Vyhlídkový vláček Pěnčín-Černá studnice.....	48
3.2.6	Výletní vláček Kokořík	50
3.2.7	Výletní vláček Máchova jezera	51
3.3	Letecká doprava.....	51
3.4	Vodní doprava.....	52
3.4.1	Máchovo jezero	52
3.4.2	Vodní lyžování	53
3.5	Městská hromadná doprava	55
3.5.1	Historické tramvaje v Liberci.....	55
3.6	Ostatní.....	56
3.6.1	Kabinová lanová dráha na Ještěd.....	56
3.6.2	Bobová dráha v Janově nad Nisou	59

3.7	SWOT analýza.....	59
3.7.1	Silné stránky	60
3.7.2	Slabé stránky	61
3.7.3	Příležitosti.....	62
3.7.4	Hrozby	64
4	MOŽNOSTI VYUŽITÍ DOPRAVNÍCH ATRAKTIVIT PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU V LIBERECKÉM KRAJI	66
4.1	Čtyřlístek nad „Blatákem“	66
4.1.1	Příklady provozování balónu.....	66
4.1.2	Technické údaje o balónu	67
4.1.3	Využití pláště balónu	68
4.1.4	Výběr lokality pro provozování balónu.....	69
4.1.5	Možnosti propagace na novou atrakci	70
4.2	Flyboarding na Mácháči	72
4.3	Půjčovny kol v železničních stanicích	73
4.3.1	Výhody půjčoven kol Českých drah.....	75
4.3.2	Navrhovaná nádraží pro půjčování kol.....	75
4.3.3	Příklady cyklookruhu a cyklotrasy v blízkosti nových půjčoven.....	76
4.4	Bobová dráha v Poniklé	76
4.5	Zvýšení návštěvností muzeí.....	78
	Závěr.....	79
	Seznam literatury.....	81
	Seznam tabulek.....	91
	Seznam obrázků.....	92
	Seznam zkratk.....	93
	Seznam příloh.....	94

Úvod

V současné době se cestovní ruch stává důležitou součástí životního stylu a potřeb lidí a zároveň významným ekonomickým odvětvím České republiky. Stále více roste jeho podíl na tvorbě hrubého domácího produktu. Cestovní ruch vytváří řadu pracovních příležitostí a nabaluje na sebe mnoho dalších činností, jako jsou např. řemesla nebo provozování různých sportovních a kulturně-uměleckých aktivit. Cestovní ruch napomáhá oživovat kulturní, historické, technické nebo přírodní atraktivity. Aby mohlo odvětví cestovního ruchu přinášet žádoucí efekt, je potřeba ho koordinovat, řídit a vytvářet pro něj potřebné podmínky. Toto zajišťuje v České republice Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (MMR).

Aby se cestovní ruch mohl realizovat, je potřebná dopravní obslužnost. Některá dopravní infrastruktura je budována pouze pro potřeby cestovního ruchu. Příkladem jsou lyžařské vleky, lanovky, cyklostezky apod.

Důležitou složkou cestovního ruchu jsou cestovní kanceláře, které zprostředkovávají, organizují a zabezpečují služby související s cestovním ruchem. Cestovní kanceláře v současné době nabízejí velmi široké služby.

Nepostradatelné místo mají také turistická informační centra (TIC). Hlavní činností TIC je bezplatné poskytování informací veřejnosti. Vedle toho poskytují nejrůznější služby spojené s cestovním ruchem, průvodcovské služby, prodávají turistické mapy, průvodce, pohlednice a upomínkové předměty, zajišťují rezervace ubytování a stravování, vstupenek apod.

Je důležité vyzdvihnout specifika daného regionu a vzbudit zájem o návštěvu daného místa. Je potřeba nabídnout turistům takový druh atraktivit, aby se do daného místa znovu vraceli. [1]

Tato bakalářská práce je zaměřena na cestovní ruch a dopravní atraktivity v Libereckém kraji. Doprava je pro cestovní ruch jednou z nejdůležitějších služeb, bez ní by cestovní ruch ani neexistoval. Také sama doprava však může být atraktivitou cestovního ruchu. A právě tímto tématem se zabývá tato bakalářská práce.

V práci budou nejprve charakterizovány jednotlivé druhy dopravy tak, jak v českých zemích vznikaly a rozvíjely se. Dále bude následovat charakteristika Libereckého kraje

z hlediska cestovního ruchu. Cílem bakalářské práce je zmapovat stávající dopravní atraktivitu v Libereckém kraji a navrhnout možnosti jejich využití pro rozvoj cestovního ruchu v tomto regionu.

1 Doprava a cestovní ruch

Doprava a cestovní ruch jsou spolu neodlučitelně spojeny. Bez rozvoje dopravy by se nemohl rozvíjet ani cestovní ruch. Z historického pohledu byl cestovní ruch závislý na úrovni dopravních prostředků a infrastruktury v dané době, na vytváření atraktivit, na úrovni a kapacitách ubytování a stravování, na úrovni vybavenosti turistických zařízení a na ekonomických možnostech obyvatel. V dřívějších dobách se cestovalo především z důvodů obchodních, poznávacích a vojenských. V současnosti je cestovní ruch orientován do oblasti volnočasových aktivit, poznávání a rekreace.

1.1 Silniční doprava

1.1.1 Historie silniční dopravy v ČR

V historii českých zemí vždy rozhodující odvětví dopravy představovala pozemní doprava a v souvislosti s tím síť pozemních cest. První zprávy o obchodních stezkách se objevují na počátku 9. stol. Jde o stezky velmi málo upravené a do 13. stol. bez mostů. Středověk příliš budování a opravě cest moc nepřál. Města a hrady byly zásobovány z nejbližšího okolí a upravených silnic nebylo celkem potřeba. K určitému zlepšení došlo za vlády Karla IV., kdy se zvýšila kvalita cest především u významných obchodních stezek.

Velkou měrou k rozvoji silniční dopravy přispělo poštovníctví. Počátky organizované dopravy pošty a osob sahají do roku 1527, kdy Taxisové zřídili první téměř pravidelné spojení mezi Prahou a Vídní.

Přestože stav komunikací se nijak nelepšil, docházelo k nárůstu formanů (kočích) jako prvních veřejných dopravců v pozemní dopravě. Teprve v 18. stol. si začaly evropské státy uvědomovat význam a důležitost silnic – pro výrobu, obchod a pro obranu státu. Za základy vzniku silniční sítě se u nás může považovat rok 1725, kdy stát převzal péči o odbornou výstavbu a údržbu silnic. Tehdejší silnice měly kamennou konstrukci s povrchovou vrstvou šterku a písku. Do roku 1800 byla výstavba velmi pomalá, takže v Čechách bylo jen 562 km

upravených státních silnic. Teprve po roce 1800 se výstavba výrazněji zrychlila a do poloviny 19. stol. již bylo na našem území 3835 km státních silnic.

S nástupem průmyslové revoluce v druhé polovině 19. stol. sloužila silniční doprava především jako přeprava mezi železničními stanicemi, poštami a odloučenými místy, kde jakékoliv jiné spojení chybělo. Po skončení I. světové války byl vypracován plán postupu úpravy silnic.

Rozvoj výroby po I. světové válce vyvolával stále vyšší požadavky na přepravu, což přispělo k velkému rozvoji silniční dopravy. K rozvoji dopravy napomohl rozvoj motorismu. Výrobci automobilů nabízeli široký sortiment osobních a nákladních automobilů, motocyklů a autobusů. Adekvátně k tomu se zvyšoval počet čerpadel benzínu. V roce 1936 bylo v Československu registrováno již kolem 200 000 vozidel, z toho 79 327 osobních automobilů, což představovalo 1 vůz na 191 obyvatel. V roce 1938 měly státní silnice délku 8 685 km a okresní silnice 47 767 km.

Po II. světové válce nastal rychlý růst silniční dopravy. Díky podstatným změnám v konstrukci silničních vozidel se zvýšila spolehlivost a ekonomičnost jejich provozu. V tomto období se silniční doprava významně podílela na obnově národního hospodářství. Do státní správy byly převzaty všechny státní, zemské, okresní silnice aj. Byla vytvořena jednotná síť státních silnic, které byly rozděleny do tří tříd (I, II, III). [2]

V roce 1948 byly znárodněny všechny soukromé subjekty osobní a nákladní dopravy a přiřčeny k již existujícím státním dopravním podnikům. V témže roce došlo k zřízení jednotného národního podniku s názvem Československá automobilová doprava (ČSAD); v roce 1950 upraveno na název „Československá státní automobilová doprava“ (ČSAD). V roce 1952 byl zrušen jednotný národní podnik ČSAD a byly vytvořeny krajské podniky ČSAD. [3]

V první polovině 60. let dosáhla intenzita silničního provozu takového rozmachu, že dopravní kapacita na některých úsecích byla nedostatečná. V roce 1966 je již evidováno 521 163 osobních automobilů. Z důvodu nedostatečných přepravních kapacit byla v roce 1967 zahájena výstavba dálnice D1 (Praha – Brno – hranice se SR). Dále bylo v plánu postavit i další dálnice nebo rychlostní silnice. Některé se vůbec nezačaly stavět

(např. D35 Hradec Králové – Svitavy – Olomouc – Lipník nad Bečvou) nebo jejich dokončení nebylo doposud realizováno (např. D11 Praha – Hradec Králové – hranice s Polskem).

V 70. letech probíhaly úpravy silniční sítě a výstavba dálnice D1. Ta byla dokončena v roce 1980 v celkové délce 257,7 km. V této době byl např. vybudován Nuselský most, ocelový obloukový most přes Orlickou přehradu na Vltavě nebo dálniční mosty přes řeku Moravu a ve Velkém Meziříčí.

Po sametové revoluci docházelo k nárůstu silniční přepravy zboží, a to především na úkor železniční nákladní přepravy. I v osobní dopravě se značně zvýšil počet osobních automobilů, což způsobilo znatelný úbytek zájemců o hromadnou veřejnou dopravu. [2]

1.1.2 Charakteristika silniční dopravy

Silniční doprava je v dnešní době velmi oblíbená a představuje nejrozšířenější druh přepravy osob v cestovním ruchu. Oblíbenost vyplývá z výhodné přepravní rychlosti, vysoké pružnosti k přepravě a nejvyšší dostupnosti středisek cestovního ruchu. Nevýhodou je nedostatečná plynulost, která je ovlivňována hustotou silničního provozu a dopravními nehodami a částečnou závislostí na počasí. [1]

Značným negativem je zátěž pro životní prostředí, které si vynucuje dokonce v některých místech regulaci tohoto druhu dopravy. [4]

Silniční přeprava probíhá dvěma základními formami; jako autokarová (autobusová) doprava a jako individuální mototuristika. [1]

Autobusová doprava se dále dělí na pravidelnou (dle jízdního řádu) a na nepravidelnou. Nepravidelná autobusová doprava vzniká na základě smlouvy mezi dopravní společností a jiným subjektem (cestovní kancelář, podnik, škola apod.) [1]

Tabulka 1 ukazuje, jak v současné době vypadá infrastruktura silniční dopravy na našem území a porovnat roky 2000 až 2011.

Délka silnic I., II. a III. třídy se dlouhodobě prakticky nemění. K nárůstu počtu vystavěných kilometrů dochází pouze u dálnic a rychlostních komunikací. Za posledních 11 let vzrostla délka dálnic o 246 km a délka rychlostních komunikací o 128 km.

Tabulka 1: Infrastruktura silniční dopravy

Rok	Délka silnic a dálnic							
	Celkem	Z toho evropská silniční síť typu E	Dálnice v provozu	Rychlostní komunikace	Silnice			
					Celkem (silnice 1., 2. a 3. třídy)	Silnice I. třídy (včetně Rychlostní komunikace)	Silnice 2. třídy	Silnice 3. třídy
2000	55 408	2 644	499	299	54 909	6 031	14 688	34 190
2001	55 427	2 637	517	300	54 910	6 091	14 636	34 183
2002	55 422	2 599	518	305	54 904	6 102	14 668	34 134
2003	55 447	2 599	518	320	54 929	6 121	14 667	34 141
2004	55 500	2 601	546	336	54 953	6 156	14 669	34 128
2005	55 510	2 601	564	322	54 945	6 154	14 667	34 124
2006	55 585	2 599	633	331	54 952	6 174	14 660	34 118
2007	55 584	2 595	657	354	54 927	6 191	14 632	34 104
2008	55 654	2 604	691	360	54 963	6 210	14 592	34 161
2009	55 719	2 603	729	370	54 990	6 198	14 623	34 169
2010	55 752	2 636	734	422	55 018	6 255	14 635	34 129
2011	55 742	2 634	745	427	54 997	6 254	14 626	34 117

Zdroj: [121]

V roce 2011 bylo v České republice evidováno 7 358 727 vozidel. Počty jednotlivých druhů vozidel a porovnání s rokem 2005 je možné si prohlédnout v Tabulce 2. Počet registrovaných osobních automobilů v roce 2011 pokračuje ve svém trvale růstovém trendu. V absolutních číslech se jedná mezi léty 2005 a 2011 o nárůst téměř o 625 000 vozidel. Celkový počet osobních automobilů překročil k 1. 1. 2012 4,5 mil. hranici a tvoří 62 % z celkového počtu vozidel registrovaných v Centrálním registru vozidel.

Tabulka 2: Evidovaná vozidla v ČR

Rok	Provozovaná vozidla celkem	Automobily					Přívěsy			
		Osobní, včetně dodávkových	Nákladní	Speciální	Autobusy	Motocykly	Celkem	z toho		Návěsy
								Nákladní	Osobní	
2005	6 231 601	3 958 708	415 101	51 457	20 134	793 556	749 302	163 453	483 970	29 087
2011	7 358 727	4 582 903	585 873	34 797	19 699	944 168	874 792	287 570	482 450	56 214

Zdroj: [122]

Do silniční dopravy by se nemělo zapomenout zařadit i cykloturistiku. Cykloturistika je v posledních letech čím dál víc populárnější a stává se významnou formou cestovního

ruchu v České republice. Na území České republiky se nachází nejenom mnoho cyklotras regionálního významu, ale také dálkové cyklotrasy, díky kterým je možné projet celou republiku. Cyklistická doprava lze pak vhodně kombinovat se železniční nebo autobusovou dopravou. Díky vlakům a cyklobusům může turista překonat nepříjemná výšková převýšení a zkrátit si své cyklistické vyjížďky dle svých fyzických možností.

Cykloturistika přispívá k bližšímu a důvěrnějšímu poznání přírody a nabízí mnoho nevšedních zážitků. Neznečišťuje životní prostředí a přispívá k rozvoji a obnově fyzických a psychických sil. [4]

1.2 Železniční doprava

1.2.1 Historie železniční dopravy v ČR

Za počátek železniční dopravy u nás lze považovat rok 1828. Dne 30. 9. byl uveden do provozu první vlak koněspřežné dráhy z Českých Budějovic na rozvodí Dunaje a Vltavy u Kerschbaumu. Tato nejstarší veřejná železnice na evropské pevnině byla dovedena v roce 1832 až do Lince. Dráha sloužila k přepravě zboží i osob a měřila 129 km. V roce 1830 byla uvedena do provozu druhá koněspřežná dráha na trase dnešní železniční stanice Praha-Dejvice a Lány. Po roce 1863 byly obě koněspřežky přestavěny na parostrojní provoz. První parostrojní železnice však zahájila svoji činnost již v roce 1839. Jednalo se o úseky Vídeň-Břeclav a Břeclav-Brno. Výraznému rozšiřování železniční dopravy napomáhala potřeba rychlé přepravy armádních vojsk na větší vzdálenosti. V roce 1841 byla dokončena trať z Břeclavi do Přerova a na odbočce Přerov-Olomouc; v roce 1842 následovalo protažení hlavní tratě do Lipníka nad Bečvou a v roce 1847 do Bohumína. V roce 1842 se do výstavby nových železnic vložil stát a buduje na našem území tzv. Severní státní dráhu. V srpnu 1845 byla zprovozněna trať Olomouc – Praha, v roce 1849 trať Brno-Česká Třebová a roku 1851 trať Praha-Podmokly (dnes Děčín hl. n.). [2]

O výstavbu jednoho z úseku Severní státní dráhy (úsek Česká Třebová-Praha) se zasloužil významný projektant a stavitel železničních tratí Jan Perner (1815-1845), který ve 30 letech právě v tomto úseku tragicky zahynul. [5]

V roce 1855 upustil od podnikání na železnici a prodal Severní státní dráhu (Brno-Česká Třebová-Praha-Podmokly) soukromé společnosti. Znovuzavedení státní výstavby drah

včetně řízení dopravy se uskutečnilo až po roce 1880. Dochází k postupnému zestátnování (vykupování) majetku soukromých společností. Významné železniční společnosti byly zestátněny do roku 1908; zbytek až po roce 1918.

Vedle státních drah vzniklo do roku 1866 několik společností, které stavěly parostrojní železnice především pro přepravu uhlí. Po roce 1866 došlo k další vlně výstavby železničních tratí. Hnacím motorem výstavby byla porážka Rakouska ve válce s Pruskem. Ukázal se význam železniční dopravy pro přesun vojska a jeho zásobování.

V roce 1896 bylo zřízeno Ministerstvo železnic a železniční síť se stále rozrůstala. Stát nejen budoval, ale finančně a jinými úlevami podporoval soukromou výstavbu sítě místních drah. V roce 1906 měřila železniční síť už 6490 km.

Po I. světové válce zakládá nový Československý stát Československé státní dráhy (ČSD). V meziválečném období bylo na území České republiky postaveno pouze 360 km nových železničních tratí. Výstavba nových tratí probíhala převážně na Slovensku, kde hustota železniční sítě byla oproti Čechám, Moravou a Slezskem zhruba poloviční.

Od roku 1927 se začíná se zaváděním motorových vozů namísto parních lokomotiv. Zpočátku šlo pouze o motorizaci místních drah. Motorové vozy byly hospodárnější a rychlejší. Od roku 1933 se motorové vozy začínají prosazovat i na hlavních tratích. Zavádění elektrického pohonu hnacího vozidla se v meziválečném období omezilo pouze na elektrizaci pražského železničního uzlu.

Po II. světové válce začala obnova železniční dopravy. V Čechách byly škody poměrně malé; výrazně horší to bylo na Slovensku a na východní Moravě. Ale již v roce 1948 byla železniční doprava prakticky obnovena na předválečnou úroveň. Z období 50. let je významné dokončení nové dvoukolejné trati Havlíčkův Brod – Brno. Důležitým mezníkem pro železnici bylo rozsáhlé zavádění motorových lokomotiv od roku 1953 a elektrizace tratí od roku 1955. [2]

V roce 1991 byl zahájen na síti ČSD provoz vlaků evropské prestižní sítě EuroCity (EC). V roce 1993 po rozpadu Československa vznikají České dráhy (ČD). V téže roce 1993 je zahájena modernizace páteřních tratí - železničních koridorů. O rok později byla zahájena doprava kamionů po železnici ("RoLa") ČD: Lovosice – Drážďany. [6]

1.2.2 Charakteristika železniční dopravy

Po rozvoji železniční dopravy v průběhu 19. stol., kdy železnice vládla dopravnímu systému, došlo v první polovině 20. století k postupnému snižování významu železnice zapříčiněný především rychlým rozvojem silniční a letecké dopravy. [4]

Hlavní předností železniční dopravy je hromadnost, plynulost a relativní bezpečnost. Další výhodou je nízká závislost na ročním období a na přírodních jevech. Je většinou také pohodlnější než autobusová doprava. Bohužel v cestovním ruchu je železniční doprava nejméně používaná z důvodů vysoké ceny a malé pružnosti způsobené závislostí na kolejích a nádražích. [1]

Z turistického hlediska není železniční doprava pouze prostředkem k dosažení cílového místa, ale v řadě případů i samotným cílem a důvodem, pro které lidi cestují. [4]

Jedná se např. o vyhlídkové vlaky, které nás zavezou do romantických zákoutí naší přírody (např. Posázavský Pacifik), nebo o jízdu historickými vlaky s parními lokomotivami.

Vlaky osobní dopravy (zajišťují přepravu cestujících, zavazadel, spěšnin) se dělí na:

- *osobní vlaky (Os)*
- *spěšné vlaky (Sp)*
- *rychlíky (R)*
- *expresy (Ex)*
- *Intercity (IC)*
- *Eurocity (EC)*
- *Supercity (SC)* [7, s. 11]

V České republice přepravu zajišťují České dráhy, Leo expres a Regiojet, některé regionální tratě provozují jiné subjekty. [1]

Tabulka 3 ukazuje provozní délku železničních tratí v současnosti v ČR a v jednotlivých krajích. Zajímavé je i porovnání počtu km trati na 1 km² v jednotlivých krajích.

Tabulka 3: Infrastruktura železniční dopravy v krajích k 31. 12. 2011

ČR, kraje	Provozní délka železničních tratí (km)	Rozloha území (km ²)	Počet km tratí na 1 km ² rozlohy
Česká republika	9 572	78865,4	0,12
Hlavní město Praha	248	496,1	0,50
Středočeský kraj	1 278	11015,3	0,12
Jihočeský kraj	981	10056,9	0,10
Plzeňský kraj	711	7560,9	0,09
Karlovarský kraj	493	3314,4	0,15
Ústecký kraj	1 022	5334,6	0,19
Liberecký kraj	552	3163,0	0,17
Královéhradecký kraj	715	4758,6	0,15
Pardubický kraj	542	4518,8	0,12
Vysočina	622	6795,5	0,09
Jihomoravský kraj	784	7194,6	0,11
Olomoucký kraj	603	5266,6	0,11
Zlínský kraj	359	3963,2	0,09
Moravskoslezský kraj	664	5426,8	0,12

Zdroj: [122]

1.3 Letecká doprava

1.3.1 Historie letecké dopravy v České republice

Počátky dobývání vzdušného prostoru lze spatřovat v pokusech s balony. Poprvé bylo balonové létání představeno v Praze roku 1788. Problémem balónů byla jejich neřiditelnost. Tuto nevýhodu se pokoušeli odstranit stavitelé vzducholodí a v roce 1873 byla postavena vzducholod' se spalovacím motorem. Šlo o první pokus použít spalovací motor v letectví, ale byl neúspěšný.

Koncem 19. stol. začaly pokusy s letadly těžšími než vzduch. Částečně úspěšné však bylo pouze zkoušení kluzáků. První motorem opatřená letadla byla k vidění na českém nebi až od roku 1910, kdy se konal pětadvacetiminutový okružní let z Mladé Boleslavi. Ve stejném roce Ing. Jan Kašpar provedl několik krátkých letů. [2]

13. května 1911 uskutečnil Kašpar první dálkový let u nás na trase Pardubice - Chuchle o vzdálenosti 120 km. Let trval 92 minut a průměrná rychlost činila 80 km/hod. [5]

„Ke skutečnému a světovému rozmachu letecké dopravy došlo však až po první světové válce, kdy ve světě i v Evropě začaly vznikat letecké společnosti.“ [8, s. 8]

V roce 1920 provozovaly v České republice leteckou dopravu dvě společnosti, které provozovaly hlavně vyhlídkové lety a příležitostnou přepravu.

V roce 1923 zahajují svoji činnost Československé aerolinie. Měly v programu vybudovat a udržovat letecké spojení na území Československa a později postupně i na mezinárodních tratích. První let se uskutečnil v téže roce na lince Praha-Bratislava. V roce 1923 byla pro civilní letectví v ČSR k dispozici pouze dvě letiště – Praha a Bratislava. V roce 1926 zahájilo provoz civilní letiště v Brně; v roce 1931 v Karlových Varech. V roce 1926 byla založena Československá letecká společnost (ČLS), která provozovala mezinárodní dopravu. Významným rozhodnutím bylo vybudování samostatného civilního letiště pro Prahu. Stavba byla zahájena v roce 1933 a o čtyři roky později přistálo na Ruzyni první letadlo. Po okupaci v roce 1939 byl provoz ČSA a ČSL zastaven. V roce 1945 bylo novou Československou vládou rozhodnuto, že bude založen pouze jeden státní podnik, a to Československé aerolinie. Provoz ČSA byl zahájen v roce 1946. Objem přepravených osob postupně narůstal. V roce 1947 přepravila ČSA 130 000 cestujících a v roce 1960 to již bylo 293 000. Od roku 1957 začala ČSA používat tryskové (proudové) letouny. V letech 1957 – 1963 docházelo ve dvou etapách k prodloužení vzletové a přistávací dráhy v Ruzyni na 3250 m, modernizaci parametrů a vybavení pro provoz proudových letadel. V roce 1965 létaly ČSA již do 42 měst ve 40 zemích světa. [2]

Období mezi léty 1963 – 1968 zaznamenalo bouřlivý rozvoj mezinárodní dopravy. V síti linek se objevila nová města v Africe, na Blízkém a Středním východu i v jihovýchodní Asii. V roce 1970 byla otevřena nová linka do Montrealu a New Yorku. Mezi léty 1977 – 1987 ČSA zahájily provoz do nových destinací: Barcelony, Abú Dhabí, Dubaje, Hanoje, Ho Či Minova Města, na Maltu, do Lisabonu, Jerevanu a Taškentu [9]

Pád totality v roce 1989 znamená pro českou leteckou dopravu otevření nových příležitostí. Stávají se dostupné nejmodernější západní technologie pro celou infrastrukturu civilního letectví. Ale také se na území ČR v přímém prodeji přepravy angažují zahraniční letecké společnosti. V roce 1990 byl zrušen státní monopol v oblasti letecké dopravy. To umožnilo vznik a podnikání nových českých soukromých společností. Mezi úspěšné tehdy patřily např. letecké společnosti Fischer Air a Travel Service, která oproti zkrachovalé společnosti Fischer Air funguje dodnes. [2]

1.3.2 Charakteristika letecké dopravy

Letecká doprava je považována za nejrychlejší a relativně nejbezpečnější formu přepravy a je jedním z nejrychleji se rozvíjejících oborů dopravy. Umožňuje turistům daleko efektivněji využívat jejich čas na cestách. Letecká doprava je využívána především pro střední a větší vzdálenosti a je používána většinou v rámci mezinárodního cestovního ruchu. V rámci České republiky není vnitrostátní letecká přeprava příliš rozšířena. [1]

Výjimku tvoří pravidelné spoje z Ostravy a Brna do Prahy. Navázat na prvorepublikovou tradici vnitrostátních spojení hodlá Asociace regionálních letišť, která chce rozvíjet leteckou dopravu v regionech a vzájemně je propojovat. [10]

V současné době existuje 21 společností, které jsou držiteli oprávnění pro provádění obchodní letecké dopravy k dopravě osob, zvířat, zavazadel, věcí a pošty letadly za úplaty dle § 67 Zákona 49/1997 Sb. Oprávnění uděluje Úřad pro civilní letectví. [11]

Letecká osobní přeprava pro účely cestovního ruchu se používá pouze pro zájezdy do zahraničí. V rámci České republiky není používána.

V rámci letecké přepravy existuje **pravidelná** doprava, která se uskutečňuje podle předem vyhlášených a publikovaných letových řádů a **charterová** doprava, která se také označuje jako nepravidelná a sezónní. Podstatou této dopravy je, že si cestovní kanceláře objednávají na jeden nebo více termínů celou kapacitu letadla pro organizování svých zájezdů. [4]

1.4 Vodní doprava

1.4.1 Historie vodní dopravy v ČR

Nejstarší zprávy o vodní dopravě na území ČR pocházejí ze 6. a 7. století, kdy vodní doprava na Vltavě a Labi sloužila převážně k obchodu se sousedními Němci. Zlepšení plavebních podmínek se uskutečnilo za vlády Karla IV., kdy byly odstraněny velké balvany a skály překážející plavbě a jezy byly opatřovány vorovými propustmi (tzv. vrátky). V polovině 16. století byla regulačně upravena Vltava z Prahy do Českých Budějovic, což pomohlo rozvoji dopravy na Vltavě. V 17. stol. se regulačně upravila i vodní cesta na Labi z Prahy do Mělníka. To umožnilo souvislou vodní dopravu až do Hamburku. Na počátku

18. stol. byla ustanovena zvláštní plavební komise, která provedla rozsáhlé práce na Vltavě a Labi a vydávala plavební předpisy. [2]

K dalšímu rozšíření lodní dopravy na Labi a Vltavě se uskutečnilo až v první polovině 19. stol. Díky účinnější organizaci, kapitálovému zabezpečení obchodu, regulaci řek a využití parních strojů jako pohonu lodí. První paroplavba byla uskutečněna v květnu roku 1841, kdy parník Bohemia uskutečnil první plavbu z Prahy do Drážďan. Loď sloužila pro osobní dopravu na Labi mezi Obřístvím u Mělníka a Drážďany. [12]

Objem vodní dopravy se až do roku 1913 neustále zvyšoval. Po I. světové válce se objemu přepraveného zboží z roku 1913 již nikdy nedosáhlo. V meziválečném období docházelo k budování zdymadel na vodním toku Labe a modernizaci nebo výstavbě nových přístavů.

V letech 1934 - 1938 byla vybudována na jižní Moravě vodní cesta Otrokovice-Rohatec, která sloužila pro přepravu lignitu a surovin pro výrobu obuvi ve Zlíně.

V roce 1952 byl vytvořen z několika plavebních společností jeden plavební podnik Československá plavba labsko-oderská, n. p., která soustředila veřejnou vodní dopravu do jednoho plavebního podniku. Hlavní činností bylo provozovat vodní dopravu do Hamburku po labské vodní cestě a do polského námořního přístavu Štětín po oderské vodní cestě. Od roku 1961 dochází k odtržení osobní vodní dopravy převážně rekreačního charakteru od plavebního podniku Československá plavba labsko-oderská, n. p. a doprava je provozována příslušnými dopravními podniky, případně ČSAD.

Po roce 1989 proběhla v rámci prvního privatizačního období privatizace vnitrozemské plavby a hned v roce 1990 vznikla řada drobných podnikatelů ve vnitrozemské vodní dopravě (rejdařů), kteří začali provozovat nákladní i osobní dopravu. [2]

1.4.2 Charakteristika vodní dopravy

Vodní doprava patří k nejstarším druhům přepravy osob. V cestovním ruchu představuje přepravu účastníků cestovního ruchu plavidly po vodních cestách. Nejrozvinutější vodní doprava je v přímořských zemích a v zemích s velkými splavnými řekami. V rámci České republiky má pouze lokální význam a většinou je provozována v letních měsících např. říční plavby po Vltavě a Labi, výletní plavby po přehradách a jezerech apod. [1]

„V České republice je možné se setkat pouze s vodní osobní dopravou rekreačního charakteru. Zejména se jedná o přepravu na dolním toku Labe od státní hranice s Německem (z Drážďan), potom v pražské aglomeraci (úsek ZOO Troja až po Slapy), na vltavských přehradách (Slapy, Orlík, Lipno), na Brněnské přehradě, Moravsko-slovácká vodní cesta (tzv. Baťův kanál) a další. Na řece Labi jsou tyto osobní přístavy: Hřensko, Děčín, Ústí nad Labem, Vaňov, Mělník a izolovaně i Poděbrady (pro vyhlídkové plavby).“ [13, s. 116]

1.5 Městská hromadná doprava

1.5.1 Historie MHD v České republice

Za předzvěst městské hromadné dopravy se můžou považovat drožky, které byly pronajímány. Drožky se objevují nejprve v Praze od roku 1798. Až o 40 let později se rovněž v Praze objevuje první omnibus (silniční vozidlo pro hromadnou přepravu osob) s koňským záprahem. Od roku 1869 (Brno) a 1875 (Praha) začaly fungovat první koňské dráhy. V roce 1891 vyjela v Praze první česká elektrická tramvaj, kterou předvedl Ing. Křižík na jubilejní výstavě v Praze. Od roku 1895 do 1900 byl zahájen provoz elektrických tramvají v dalších sedmi městech na území dnešní České republiky. Další rozvoj městské dopravy nastal až za první republiky. [14]

K rozšiřování městské hromadné dopravy začalo docházet ve 20. letech. Ve větších městech (Praha, Brno, České Budějovice) byly elektrickými podniky realizovány investiční programy na rozšíření sítě a obnovu dráhových zařízení a vozového parku. [2]

Mezi lety 1932 a 1939 se datuje především rozvoj autobusové městské dopravy. Od roku 1936 se rozvíjí trolejbusová doprava v Praze; v roce 1941 začal provoz trolejbusové linky v Plzni, v roce 1944 ve Zlíně a po druhé světové válce i v dalších městech. [14]

Po II. světové válce docházelo díky dobrým zkušenostem s trolejbusovou dopravou ve světě i u nás (Praha, Plzeň, Zlín) k rozsáhlému zřizování nových trolejbusových tratí a k utlumování nebo dokonce rušení tramvajových tratí (např. České Budějovice, Jihlava, Teplice, Mariánské Lázně).

Po roce 1948 dostala ovšem zelenou především autobusová doprava, protože dokázala poměrně rychle reagovat na změny přepravní poptávky s vynaložením minimálních investic. [2]

V roce 1967 se v Praze začala realizovat výstavba podzemní dráhy. Zahájení provozu na prvním úseku linky C se uskutečnilo v květnu roku 1974. [14]

V průběhu let byly budovány další linky metra (A, B, D), a zároveň docházelo k jejich prodlužování. [2]

Po sametové revoluci byly zakládány v jednotlivých městech dopravní podniky jako akciové společnosti, jejichž vlastníky byla sama města. [15]

1.5.2 Charakteristika městské hromadné dopravy

Městská doprava zajišťuje hromadnou a individuální veřejnou dopravu obzvlášť ve větších městech. Do městské hromadné dopravy patří tramvaje, podzemní dráhy, visuté rychlodráhy, autobusy a trolejbusy. [4]

„Součástí MHD může být i říční doprava a taxislužba.“ [1, s. 61]

Jako specifické druhy dopravy v rámci cestovního ruchu lze do MHD ještě zahrnout dopravu kočáry a drožkami tažené koňmi, elektrovlaky, elektromobily apod., které jsou využívány především turisty. [4]

Význam městské hromadné dopravy je dán počtem obyvatel, rozlohou města, rozložením průmyslových objektů, škol, administrativních budov, zdravotních zařízení, památek, atraktivit apod. [1]

1.6 Cestovní ruch

„ Cestovní ruch je jedním z největších a nejrychleji se rozvíjejících průmyslů světa. Zahrnuje zejména dopravu, turistická zařízení, poskytování stravování a ubytování, služby cestovních kanceláří, průvodcovské služby, turistická informační centra.“ [16]

Cestovní ruch představuje souhrn služeb cestovního ruchu v určitém prostředí a jeho cílem je uspokojování potřeb klientů. V případě volby - služby v cestovním ruchu je to především:

- cestování

- poznávání

- *rekreace*
- *aktivní odpočinek* [16]

Rozvoj cestovního ruchu a jeho subjektů znamená nejen hospodářský přínos, ale má pozitivní vliv na zachování původních tradic a kultur, na ochranu životního prostředí a je důležitým faktorem pro soužití různých kultur a poznávání tradic. Odvětví cestovního ruchu patří mezi nejvýznamnější součásti národního i světového trhu. Rozvoj cestovního ruchu zvyšuje i určitou část zemědělské výroby, stavebnictví, dopravy a telekomunikací. Celková produkce těchto odvětví je mnohem vyšší.

Cestovní ruch má vliv na:

- *zaměstnanost*
- *tvorbu nových pracovních příležitostí*
- *podporu rozvoje malého a středního podnikání*
- *koloběh finančních prostředků*
- *příjem do státního rozpočtu*
- *záchranu kulturních, uměleckých a historických památek*
- *zvýšení všeobecné vzdělanostní úrovně a životního standardu obyvatelstva*
- *stimulování investic do místní infrastruktury* [16]

1.6.1 Definice cestovního ruchu

Definovat cestovní ruch lze různými způsoby v závislosti na tom, z jakého pohledu je na něj nahlíženo. Jiný pohled na toto odvětví mají cestovní kanceláře, jiný obce, hotely, podnikatelé nebo konzumenti. [1]

Snahy definovat cestovní ruch lze nalézt již na počátku 20. stol. Někteří zkoumali cestovní ruch z pohledu vztahů mezi účastníky cestovního ruchu a místním obyvatelstvem, jiní řešili přemístování a přepravu, další dávali důraz na ekonomickou stránku. [17]

Jako příklady tedy lze uvést 3 definice:

- a. BORMAN (1931) definuje cestovní ruch jako „*cesty, jež se podnikají za účelem zotavení, zábavy, obchodu a povoláním nebo i z jiných příčin (za zvláštními událostmi), při nichž dochází ke změně místa bydliště. Nepatří sem však dojíždění za prací*“. [17, s. 9]

- b. V. DOHNAL (1969) chápe „*cestovní ruch jako cestu uspokojování potřeb lidí v oblasti rekreace, turistiky a kultury, pokud k němu dochází mimo běžné životní prostředí a ve volném čase*“. [17, s. 10]
- c. Podle UNWTO (United Nations World Tourism Organization – Světová organizace cestovního ruchu): „*Cestovní ruch je činnost osob cestujících do míst a pobývajících v místech mimo své obvyklé prostředí po dobu kratší než jeden ucelený rok, za účelem trávení volného času a služebních cest (osoba nesmí být odměňována ze zdrojů navštíveného místa)*.“ [18]

Jak je patrné, nelze nalézt jednotnou definici a bude tedy nejjednodušší zaznamenat základní charakteristické rysy cestovního ruchu v jednotlivých bodech:

- *změna místa pobytu*
- *dočasný (přechodný) pobyt v místě, které není místem běžného pobytu účastníka cestovního ruchu*
- *hlavní účel není výdělečná činnost v navštívené zemi*
- *realizace se uskutečňuje převážně ve volném čase účastníka cestovního ruchu*
- *vytváření vztahů mezi lidmi* [1, s. 11]

1.6.2 Dopravní služby v cestovním ruchu

Základní podmínkou realizace cestovního ruchu je doprava ve všech jejích formách. Cestovní ruch je přímo závislý na rozvoji dopravy. Původně byly dopravní systémy budovány pro hospodářské účely. V souvislosti s rozvojem cestovního ruchu se částečně začínaly používat pro potřeby cestovního ruchu. [1]

„*Dopravními službami v cestovním ruchu rozumíme služby, které jsou spojeny se zajištěním vlastní přepravy účastníků cestovního ruchu a jejich zavazadel včetně informací o dopravním spojení, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodejem dopravních cenin, vyřizování reklamací apod.*“ [1, s. 51]

Podle použitého dopravního prostředku lze členit dopravu na:

- *silniční dopravu (automobilová, autokarová)*
- *železniční dopravu*
- *vodní dopravu*
- *leteckou dopravu*

- městskou hromadnou dopravu
- ostatní dopravu (lanovky, vleky apod.) [1, s. 51]

1.6.3 Přínosy cestovního ruchu

Rozvoj cestovního ruchu má celou řadu pozitivních dopadů a hraje významnou roli i v oblasti ekonomické. Je přínosem pro Českou republiku a jednotlivé regiony především v těchto třech oblastech:

- v oblasti životního prostředí
- v sociálně kulturní-oblasti
- v ekonomické oblasti

V oblasti životního prostředí přispívá cestovní ruch k výchově místních obyvatel k ochraně životního prostředí a uznání důležitosti ochrany životního prostředí, je zdrojem daní a poplatků, které pomáhají financovat ochranu životního prostředí; vytváří pracovní příležitosti; slouží k zakládání nebo rozšiřování chráněných území apod.

V oblasti sociálně-kulturní se cestovní ruch projevuje zainteresováním místních obyvatel na ochraně přírodních a kulturních hodnot; vytváří pracovní místa a podporuje sociální rozvoj; lidé se kontaktují a vnitřně navzájem obohacují, více si rozumí a ztrácejí předsudky apod.

Nejzřetelnější je pozitivní cestovního ruchu v ekonomické oblasti. Cestovní ruch podporuje rozvoj malého a středního podnikání; zvyšuje zaměstnanost; vybrané daně a poplatky zvyšují příjmy do místních rozpočtů a státního rozpočtu; podněcuje investování do místní infrastruktury (např. elektrifikace, silniční a železniční síť, vodovody, kanalizace, parkoviště) apod. [1]

Od roku 2008 se podíl cestovního ruchu na HDP ustálil přibližně na 2,8 %.

Tabulka 4 ukazuje celkový objem financí vynaložených za cestovní ruch v České republice a je rozdělena na 3 kategorie. První je „Spotřeba ve vnitřním cestovním ruchu“, která ukazuje finance utracené rezidenty a nerezidenty, druhá „Spotřeba v domácím cestovním ruchu“ ukazuje finance utracené pouze rezidenty a třetí „Spotřeba v příjezdovém cestovním ruchu“ finance utracené pouze nerezidenty.

V roce 2010 byl celkový objem financí utracených za cestovní ruch v České republice 214 mld. korun. Ve všech třech kategoriích dochází ke každoročnímu propadu. Mezi roky 2008 – 2010 došlo k propadu o více než 12 %. Závažný je především výrazný pokles spotřeby v příjezdovém cestovním ruchu.

Tabulka 4: Satelitní účet cestovního ruchu České republiky

Ukazatel	2008	2009	2010	Propad 2008 / 2010 (%)
Spotřeba ve vnitřním cestovním ruchu (mil. Kč)	244 349	229 168	214 016	12,4
Spotřeba v domácím cestovním ruchu (mil. Kč)	107 825	104 116	100 536	6,8
Spotřeba v příjezdovém cestovním ruchu (mil. Kč)	136 524	125 051	113 479	16,9

Zdroj: [122]

Jaký podíl na zaměstnanosti v České republice v letech 2008, 2009 a 2010 má cestovní ruch ukazuje Tabulka 5. V roce 2010 bylo zaměstnáno v cestovním ruchu 235,5 tis. obyvatel, čímž se cestovní ruch podílí na zaměstnanosti 4,7 %. [122]

Tabulka 5: Zaměstnanost cestovního ruchu České republiky

Ukazatel	2008	2009	2010
Zaměstnané osoby v cestovním ruchu	241 236	239 499	235 569

Zdroj: [122]

2 Charakteristika Libereckého kraje z hlediska cestovního ruchu

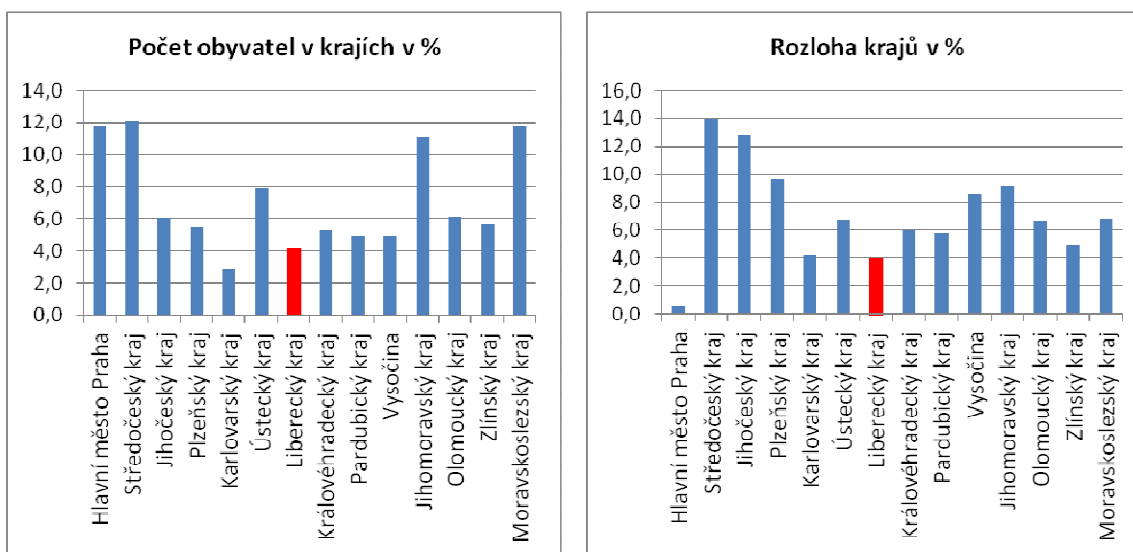
„Dnešní podobu a velikost Libereckého kraje stanovil parlament České republiky svým Ústavním zákonem ze dne 3. prosince 1997 o vytvoření vyšších územních samosprávných celků (347/1997 Sb.). Tento ústavní zákon nabyl účinnosti dnem 1. ledna 2000 a rozdělil Českou republiku do 14 krajů.“ [19]

2.1 Zeměpisná poloha kraje

Liberecký kraj lze nalézt na samém severu České republiky (viz Příloha 1). Na severu kraj hraničí se Spolkovou republikou Německo o délce hranic 20 km a s Polskou republikou s hranicí o délce 130 km. Na východě sousedí s Královéhradeckým krajem, na jihu se Středočeským krajem a na západě s Ústeckým krajem. Zahrnuje v sobě čtyři okresy: Česká Lípa, Liberec, Jablonec nad Nisou a Semily. [20]

Rozloha, počet obyvatel Libereckého kraje a srovnání s ostatními kraji jsou ukázány v příloze 2 a na Obrázku 1. Z obrázku 1 je jednoznačně vidět, jak si Liberecký kraj stojí v porovnání s ostatními kraji. Pokud se pomine Prahu, je Liberecký kraj nejmenším krajem České republiky a má po Karlovarském kraji nejmenší počet obyvatel.

Obrázek 1: Počet obyvatel v krajích v % a Rozloha krajů v %



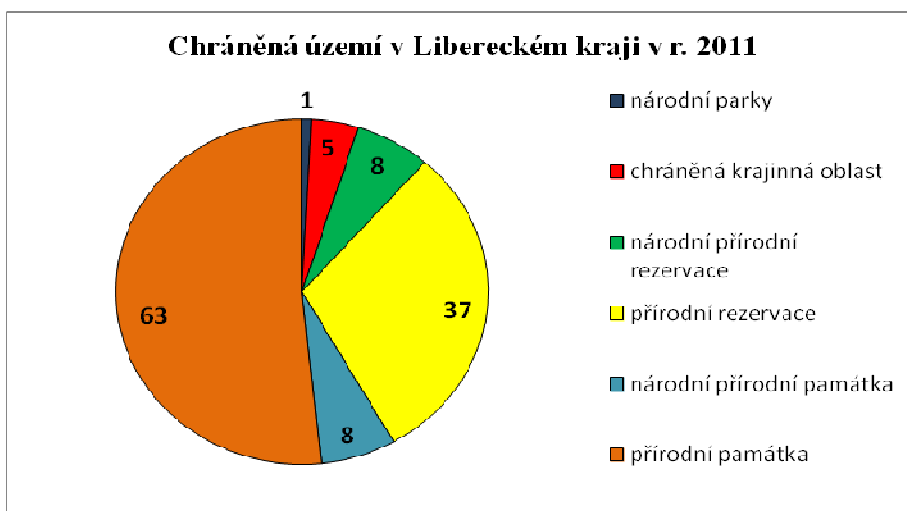
Zdroj: [122] + vlastní výpočty

2.2 Přírodní lokality

Přestože má Liberecký kraj velké množství historických a stavebních památek, je známý především svým přírodním bohatstvím, které láká turisty jak z České republiky, tak ze zahraničí. V kraji lze nalézt západní část Krkonoš s Krkonošským podhůřím, Jizerské hory, sever České kotliny a východní část Lužických hor. Pestrost přírodních ekosystémů a zoologicky a botanicky významné lokality řadí Liberecký kraj z přírodovědeckého hlediska mezi nejvýznamnější regiony v České republice. [20]

Obrázek 2 ukazuje, jak velké množství významných lokalit se v kraji nachází.

Obrázek 2: Chráněná území v Libereckém kraji v r. 2011



Zdroj: [122]

Je to především nejstarší národní park v České republice; Krkonošský národní park, o který se Liberecký kraj dělí s Královéhradeckým. [21]

Určitě bude také zajímavé si vyjmenovat ještě CHKO. Jsou to Český ráj, Jizerské hory, Lužické hory, České středohoří a Kokořínsko. Zatímco CHKO Jizerské hory se nachází pouze v Libereckém kraji, o ostatní CHKO se kraj dělí s dalšími sousedícími kraji.

Přestože nejznámějším vrcholem Libereckého kraje je Ještěd se svými 1012 metry, méně známý je fakt, že nejvyšším bodem kraje je 1435 m vysoká hora Kotel nacházející se v Krkonoších. [20]

2.3 Geologické zajímavosti

Liberecký kraj zahrnuje také velké množství geologických zajímavostí. Díky rozmanitosti přírodního prostředí se řadí mezi nejbohatší území České republiky. Liberecký kraj vydal publikaci „Geologické zajímavosti Libereckého kraje“ z důvodu přiblížit veřejnosti nejceněnější přírodní partie, zvýšit zájem návštěvníků o přírodu, a tím podpořit návštěvnost Libereckého kraje. Publikace uvádí 93 významných lokalit. Lze vyjmenovat alespoň některá z nich.

Borecké skály - nacházejí se asi 9 km jihovýchodně od Turnova. Jedná se o členitou pískovcovou stěnu, kde jednotlivé skalní věže jsou oddělovány kaňonovitými roklemi.

Bozkovské dolomitové jeskyně - nachází se asi 6 km východně od Železného Brodu na okraji obce Bozkov. Toto krasové území ukrývá největší veřejnosti přístupnou jeskynní soustavu v severních Čechách.

Hruboskalsko - oblast se nachází asi 5 km jihovýchodně od Turnova v Českém ráji. Je to jedna z turisticky a horolezecky nejznámějších oblastí tzv. skalních měst v Čechách.

Jizerská louka - významná a všeobecně známá Jizerská louka je dnes součástí přírodní rezervace Rašeliniště Jizerky. Nachází se asi 10 km severně od Tanvaldu.

Panská skála - tento skalní útvar se také nazývá Kamenné varhany. Skálu tvoří čedičové sloupky. Útvar se nachází mezi Kamenickým Šenovem a Práchní.

Popova skála - tato pískovcová skála vyčnívá nad lesnaté okolí a je již zdaleka nápadná. Na vrcholku je vyhlídka se zábradlím. Skála se nachází asi 4 km severovýchodně od Petrovic.

Suché skály - skály se nacházejí asi 1,5 km severně od obce Besedice. Tvoří ostrý, nápadně rozeklaný hřeben světlých pískovcových skal dlouhých více než 500m. [22]

2.4 Ostatní zajímavosti

Díky historickým památkám, přírodními útvary a obecně přírodou je Liberecký kraj oblíbený z pohledu cestovního ruchu. Jak již bylo zmíněno, lze zde nalézt mnoho zajímavých lokalit, hrady, zámky i technicko - dopravní atraktivity. [20]

V tomto kraji se nachází několik vodních ploch. Nejznámější jsou Máchovo jezero nebo přehrady Fojtka a Mlýnice. Vedle vodních ploch protíná Liberecký kraj několik řek, které jsou vhodné pro vodní turistiku. Jsou to především řeky Jizera, Ploučnice a Kamenice. [23]

V Libereckém kraji se nachází několik desítek zámků, hradů a zřícenin. Mezi nejznámější patří hrady Bezděz, Grabštejn, Houska a Valdštejn; zámek a hrad Frýdlant, zámky Hrubá Skála, Hrubý Rohozec, Jilemnice, Sychrov a zámek v Liberci. Ze zřícenin určitě stojí za zmínku K. H. Máchou navštěvovaný Bezděz. [24]

Jednou z nejnavštěvovanějších historických památek Libereckého kraje je **zámek Sychrov**. Každoročně ho navštíví přes 100.000 návštěvníků. [25]

Zámek Sychrov se nachází ve stejnojmenné obci asi 5 km vzdušnou čarou severozápadně od Turnova. Tento zámek byl postaven v letech 1690 – 1693 na původní tvrzi

z 15. století jako původně zámek barokní. Současnou novogotickou podobu získal zámek přestavbou mezi léty 1847 a 1862. K posledním úpravám došlo na poč. 30. let 20. století, kdy exteriér zámku prošel funkcionalistickou úpravou. Kromě bohatě vybavených interiérů nabízí zámek i rozlehlý zámecký park v anglickém stylu. Nachází se zde mimo jiné spoustu vzácných a okrasných dřevin, vodárenskou věž nebo tzv. Rudolfovu vyhlídku, ze které si lze prohlédnout okolní krajinu a dohlédnout na Ještěd a hřebeny Jizerských hor. V prostorách bývalé zámecké konírny se může navštívit výstavu orientovanou na vynálezy a vynálezce 19. a 20. století. Nalézá se zde dva modely historických letadel, modely horkovzdušného balónu a vzducholodi nebo třeba historický velocipéd. Není bez zajímavosti, že je zámek otevřen celoročně. [26]

Další významnou historickou památkou, a skutečně obtížně přehlednutelnou, je **zřícenina hradu Bezděz**. Hrad byl postaven českým králem Přemyslem Otakarem II. ve 2. polovině 13. století na obranu obchodní cesty a sídlila zde vojenská posádka. V období husitských válek sem církve převezla z Prahy církevní a světský majetek, aby jej chránila před zničením husity. Po bitvě na Bílé Hoře získává hrad Albrecht z Valdštejna, který nechává postupně mezi hradbami budovat klášter. Ve druhé polovině 17. století přicházejí na toto místo mniši montserratských benediktinů. V roce 1785 byl klášter zrušen císařem Josefem II. Vybavení kláštera bylo převezeno do okolních kostelů a z hradu se postupně stává zřícenina. Z dříve poutního místa se časem stává vyhledávaným turistickým místem. Díky tomu se hrad částečně před první světovou válkou a především za první republiky postupně začíná opravovat pro turistické účely. Tyto rekonstrukce pokračují dodnes. Nejzachovalejším objektem hradu je kaple, s jejíž rekonstrukcí se započalo již před 1. světovou válkou a pokračovalo se v 60. letech 20. století. Pro vyhlídky do širokého okolí lze použít zpřístupněnou Velkou věž. [27]

Věž měří 34 m a poskytuje neopakovatelný výhled do kraje. [28]

Není tajemstvím, že Bezděz učaroval mnoha známým osobnostem a umělcům. Nejznámějším z nich je bezesporu Karel Hynek Mácha. [29]

2.5 Liberec – hlavní město kraje

Liberec leží na řece Nise v tzv. Frýdlantském výběžku, v kotlině mezi Jizerskými horami a Ještědským hřebenem.

Vzhledem k počtu obyvatel zaujímá Liberec se svými 102 tisíci obyvatel 5. místo v rámci České republiky (viz tabulka 6).

Tabulka 6: Počet obyvatel 10 největších měst v ČR k 31. 12. 2011

Pořadí	Město	Počet obyvatel
1.	Praha	1 241 664
2.	Brno	378 965
3.	Ostrava	299 622
4.	Plzeň	167 302
5.	Liberec	102 005
6.	Olomouc	99 529
7.	Ústí nad Labem	94 258
8.	České Budějovice	93 620
9.	Hradec Králové	93 490
10.	Pardubice	89 552

Zdroj: [122]

2.5.1 Historie Liberce

První zmínky o Liberci (tehdy Reychinberch) jako o malé osadě se datují rokem 1352. Ale až v roce 1577 za císaře Rudolfa II. se Liberec stal poddanským městečkem a získal městský znak. Na konci téhož století vznikly první kamenné stavby. [30]

Vůbec první zděnou stavbou se stal chrám sv. Antonína postavený v letech 1579 – 1581. [31]

Zásadnější výstavba probíhala až v druhé polovině 18. století, kdy probíhala výstavba budov v klasicistním stylu. [30]

Liberec se stal jedním z nejvýznamnějších průmyslových center Rakouska-Uherska. K významnému rozšíření města došlo v 80. a 90. letech 18. století, kdy byly postaveny dvě nové klasicistní čtvrti. V roce 1786 měl Liberec již přes 950 domů. [32]

Rozvoj textilního průmyslu v poč. 19. stol. přispěl k další výstavbě a Liberec získal v té době statut samostatného města a zároveň se stal po Praze druhým největším městem v Čechách. [30]

Od poloviny 19. století procházela Libercem průmyslová revoluce a město se opět začalo rozrůstat. V roce 1859 došlo k železničnímu spojení s Pardubicemi a město se nacházelo uprostřed železniční trati z Vídně do Berlína. Na konci 19. století došlo k další

výstavbě významných budov. Byly budovány třídy luxusních bytů, stavěny školy, divadlo, nová radnice a byly zakládány parky. [32]

2.5.2 Turistické atraktivity Liberce

Nepřehlédnutelnou a nejvíce navštěvovanou dominantou města Liberce je **Ještěd** s jeho architektonicky originálním televizním vysílačem. [33]

Součástí vysílače je hotel a restaurace. Stavba vysílače byla započata v roce 1966 a 9. 7. 1973 předána do užívání. [34]

Z Ještědu si lze prohlédnout krajinu ve všech světových stranách. Při dobré viditelnosti si lze z Ještědu prohlédnout Žižkovskou věž v Praze, 149 km vzdálený Klínovec v Krušných horách, Říp, vrcholky Krkonoš a Jizerských hor, dvojmostí Görlitz-Zhořelec, Český ráj a mnoho dalších.

V současné době je snaha Libereckého kraje a města Liberce zařadit tuto technickou památku na seznam Světového kulturního dědictví UNESCO. [35]

Stavba by se tak stala 13. památkou zapsanou pod UNESCO v České republice. V současné době nemá Liberecký kraj v seznamu UNESCO žádnou památku. [36]

K nejcennějším památkám města patří v roce 1893 dostavěná **novorenesanční radnice**. Vzhledem k tomu, že radnice byla vystavěna dle návrhu vídeňského architekta Franze Neumanna, svým vzhledem se částečně podobá radnici ve Vídni. Budova má mohutný vstupní portál s kamenným reliéfem. Reliéfy zdobí i zadní část budovy. Nelze si nevšimnout ani bohatě zdobené fasády. Na budově je trojice věží. Prostřední; nejvyšší je vysoká 65 metrů. Uvnitř se skrývá nádherná obřadní síň, která je bohatě zdobena. V budově je 80 místností rozmístěných do 4 pater. Radnici si lze prohlédnout v rámci pravidelných prohlídek interiérů od června do září. V nabídce jsou 4 okruhy s různou časovou náročností. Součástí prohlídky může být i výstup na radniční věž odkud je zajímavý pohled na město. [37]

Dalším oblíbeným turistickým cílem je **Zoologická zahrada** v Liberci. Je vůbec nejstarší zoologickou zahradou v České republice. Její založení se datuje do roku 1919. ZOO si ročně prohlédne okolo 350 000 návštěvníků. Zahrada chová přes 170 druhů zvířat, z nichž mnohé jsou v přírodě vzácné a kriticky ohrožené. Pro návštěvníky jsou však nejatraktivnější bílí tygři, lépe řečeno bílá forma tygra indického. Touto raritou se v České republice může pochlubit pouze liberecká ZOO. První pár se podařilo získat v roce 1994 a na první odchov

mláďat se čekalo 8 let. Kromě klasických prohlídek zvířat nabízí ZOO také zážitkové programy, jako např. „Ošetřovatelem v ZOO“ nebo „Svatba v ZOO“, kdy je možno vstoupit do společného života v exotickém prostředí.

Pro školy má ZOO připraveny výukové programy, které seznamují školní i předškolní děti s přírodou, ptáky a zvířaty a vedou k výchově na ochranu přírody a zvířat a k poznání chování zvířat. ZOO nabízí také řadu doplňkových služeb. V provozu je bufet, cukrárna, prodejna upomínkových předmětů, vyhlídkový vláček, zábavná elektroautíčka nebo přes léto denně otevřené občerstvovací stánky.

Liberecká ZOO je otevřena celoročně. Otevírací doba je uvedena v příloze 3. Jednotlivé vstupné v sezóně je 120 Kč; mimo sezónu 90 Kč. Pro děti od 3 do 15 let, studenty a seniory je to 70 Kč; respektive 60 Kč. [38]

2.6 Analýza počtu hostů v hromadných ubytovacích zařízeních a ubytovacích kapacit v Libereckém kraji

Jak již bylo zmíněno, je Liberecký kraj velice atraktivní z hlediska cestovního ruchu. Tabulka 7 ukazuje, kolik hostů každoročně navštíví hromadná ubytovací zařízení (rezidenti i nerezidenti) v Libereckém kraji. Zároveň porovnává tyto údaje s ostatními kraji České republiky. V tabulce je jednak počet hostů v každém kraji za rok 2011 a potom počet obyvatel jednotlivých krajů. Vzhledem k velmi rozdílnému počtu obyvatel v jednotlivých krajích bylo nutno kvůli objektivnímu porovnání počtu hostů v krajích provést přepočítání počtu hostů na 1 obyvatele kraje. Jak je patrné, počet hostů v Libereckém kraji na 1 obyvatele Libereckého kraje převyšuje průměrný počet hostů České republiky na 1 obyvatele České republiky a se svým indexem 1,4 je prakticky spolu s Královéhradeckým a Jihočeským krajem na 3. místě hned za nepřekonatelnými konkurenty Prahou a Karlovarským krajem.

Tabulka 7: Návštěvnost v hromadných ubytovacích zařízeních v krajích 31. 12. 2011

ČR, kraje	Počet hostů	Průměrná doba pobytu (den)	Počet obyvatel	Počet hostů na 1 obyvatele ČR/kraje	Pořadí
Česká republika	12 898	4,0	10 486 731	1,2	-
Hlavní město Praha	5 050 923	3,6	1 234 037	4,1	1.
Středočeský kraj	695 113	3,6	1 264 986	0,5	12.-13.
Jihočeský kraj	915 542	3,9	635 771	1,4	4.- 5.
Plzeňský kraj	495 609	3,7	571 256	0,9	7.
Karlovarský kraj	709 733	7,2	303 804	2,3	2.
Ústecký kraj	336 909	3,9	828 448	0,4	14.
Liberecký kraj	632 794	4,4	437 920	1,4	4.- 5.
Královéhradecký	825 621	4,7	554 555	1,5	3.
Pardubický kraj	323 867	3,9	516 260	0,6	10.-11.
Vysočina	358 332	3,6	512 245	0,7	9.
Jihomoravský kraj	1 115 349	3,0	1 163 627	1,0	6.
Olomoucký kraj	397 279	4,7	639 030	0,6	10.-11.
Zlínský kraj	469 335	4,3	590 087	0,8	8.
Moravskoslezský	572 306	4,2	1 234 705	0,5	12.-13.

Zdroj: [122] + vlastní výpočet

Neméně zajímavé je i srovnání počtu lůžek hromadných ubytovacích zařízení v jednotlivých krajích. To ukazuje přehledně tabulka 8.

Pro lepší schopnost porovnat si koncentraci lůžek v jednotlivých krajích a objektivně posoudit, jak je na tom Liberecký kraj v porovnání s ostatními kraji, bylo použito jako srovnávací měřítko počet obyvatel kraje na jedno lůžko. Čím menší číslo vyjde, tím je koncentrace lůžek v daném kraji větší a tím je i větší kapacita lůžek pro daný kraj.

Je jasně vidět, že koncentrace počtu lůžek v Libereckém kraji je druhá největší v České republice. Je potom jenom otázka, jestli jsou lůžka dostatečně využita a správně rozdělena vzhledem k ploše Libereckého kraje a větší či menší atraktivitě regionů.

Tabulka 8: Kapacity hromadných ubytovacích zařízení podle kategorie v krajích

ČR, kraje	Počet lůžek	Čisté využití lůžek (%)	Počet obyvatel	Počet obyvatel ČR/kraje	Pořadí
Česká republika	461 434	35,9	10 486 731	22,7	-
Hlavní město Praha	77 972	52,9	1 234 037	15,8	5.
Středočeský kraj	32 184	25,5	1 264 986	39,3	12.
Jihočeský kraj	51 725	26,6	635 771	12,3	4.
Plzeňský kraj	25 142	22,1	571 256	22,7	6.
Karlovarský kraj	28 678	51,1	303 804	10,6	1.
Ústecký kraj	19 346	20,7	828 448	42,8	13.
Liberecký kraj	36 553	27,7	437 920	12,0	2.
Královéhradecký	45 920	29,3	554 555	12,1	3.
Pardubický kraj	20 236	21,0	516 260	25,5	8.
Vysočina	21 178	20,7	512 245	24,2	7.
Jihomoravský kraj	33 813	24,3	1 163 627	34,4	11.
Olomoucký kraj	20 341	23,3	639 030	31,4	10.
Zlínský kraj	21 826	29,3	590 087	27,0	9.
Moravskoslezský	26 520	24,4	1 234 705	46,6	14.

Zdroj: [122] + vlastní výpočet

3 Analýza dopravních atraktivit v Libereckém kraji

V této kapitole jsou zanalyzovány dopravní atraktivita v Libereckém kraji podle jednotlivých druhů dopravy.

3.1 Silniční doprava

3.1.1 Automuzeum Vratislavice nad Nisou

Ve Vratislavicích nad Nisou, které jsou součástí Liberce, bylo v roce 2003 v areálu pivovaru Konrad otevřeno nové motoristické muzeum., které rovněž připomíná vratislavického rodáka Ferdinanda Porsche. Muzeum se postupně rozrůstalo a v současné době má již tři výstavní haly, ve kterých je umístěno téměř 50 historických automobilů a motocyklů z let 1920 - 1980. Pro veřejnost je automuzeum otevřeno od jara do podzimu každou neděli v čase od 10.00 do 16.00 hodin. Vstupné je 30 Kč. [39]

Exponáty patří několika majitelům, kteří svá vozidla v tomto muzeu vystavují, aby se i široká veřejnost mohla potěšit historickou automobilovou a motocyklovou technikou. Většina vystavených vozidel je stále pojízdná a od jara do podzimu s nimi jejich majitelé jezdí na různá setkání a soutěže veteránů.

Součástí muzea je i zajímavá expozice z historie sportu na Liberecku a Jablonecku. Zajímavá je především Formule Easter MTX 06 s motorem Lada. Před třiceti lety s ní závodil Josef Kružík z Liberecka. Jsou zde k vidění i soutěžní motocykly několika zdejších závodníků minulosti.

V nejnovější hale si lze prohlédnout vozidla poválečné éry, z padesátých, šedesátých a sedmdesátých let. Jsou zde skutečné unikáty, jako malý sportovní Fiat 850 Spyder, tovární prototyp malotraktoru Škoda, několik vozů Porsche. V hale lze také nalézt šest metrů dlouhý pohřební Mercedes-Benz. Československá vláda ho koupila v sedmdesátých letech a prezident Ludvík Svoboda byl jediný, kdo v autě jel.

Pro fanoušky historie vozidel připravilo muzeum i obsáhlou nabídku motoristické literatury. Motoristická literatura byla napsána v posledních letech a píše se v ní o českých i zahraničních automobilech a motocyklech. Je možno si zakoupit čtení o historii automobilek

Aero, Praga, Škoda, Tatra, Walter, Wikov a také motocyklových výrobců ČZ a JAWA. Nechybí zde ani aktuální nabídka motoristických časopisů, které píšou o historii motorismu.

Automuzeum pořádá také různé akce, např. výjezd veteránů na Ještěd, výlety na veteránskou burzu Motortechna v Brně, autobusový zájezd na Retro Classic ve Stuttgartu, tradiční každoměsíční setkání členů a příznivců klubu Automuzea, závody historických vozidel na Libereckém okruhu, Prvomájový Veterán Festival, kde se setkávají a vystavují historická vozidla starší 30 let apod. [40]

3.1.2 Památník Ferdinanda Porsche

Památník vznikl v Kulturním domě ve Vratislavicích nad Nisou na počest slavného tvůrce vozu VW a Porsche a vratislavského rodáka.

Ferdinand Porsche zkonstruoval svůj první elektromobil již v roce 1900, který představil na výstavě v Paříži. Před druhou světovou válkou se pak pustil do výroby lidového vozu. Prototyp vozu VW Brouk byl již vyroben v roce 1936, ale ve velkém se na silnicích objevil až po roce 1945. Volkswagen Brouk, kterého Ferdinand Porsche sestavil, se stal bezesporu legendou a mezi milovníky sportovních vozů se pak zase proslavily automobily Porsche. [41]

Obrázek 3: Expozice Ferdinanda Porsche



Zdroj: [123]

V Památníku Ferdinanda Porsche jsou k vidění unikátní modely vozů Porsche. Jedním z vystavených modelů je legendární Porsche 911 SC s označením Safari s rokem výroby 1978, který se zúčastnil závodu východoafrické Safari Rally v barvách závodního týmu

Martini Racing a který v soutěži i zvítězil. Dále je možné si prohlédnout model Porsche 911 Turbo. Je to první sportovní vůz na světě vybavený turbomotorem. Dalším modelem je vůz Porsche Cayenne E1 Hybrid. Expozice nabízí poutavý pohled nejen do historie značky, kterou Porsche založil, ale podává i multimediálně zpracované informace o meznících v životě Ferdinanda Porsche. Milovníci aut se tak mohou seznámit s jeho projekty nejen z oblasti automobilového průmyslu. [42]

Stálou expozici, která se věnuje jak životu, tak i dílu slavného vratslavského rodáka Ferdinanda Porsche, ročně navštíví kolem 1 500 návštěvníků. Otevírací doba je v pondělí až pátek v časech 8:30 - 11:00 a 12:00 - 17:00 hodin celoročně a v sobotu v 10:00 - 16:00 hodin v červenci a srpnu. Cena vstupného je pro dospělé 10 Kč a pro studenty, děti a důchodce vstupné činí 5 Kč. [43]

V souvislosti s Ferdinandem Porsche (1875–1951) by se nemělo zapomenout ani na jeho rodný dům, který se nachází rovněž ve Vratislavicích nad Nisou. Dům, kde se Porsche narodil, byl zrekonstruován a v roce 2000 stuttgartská továrna umístila na dům pamětní desku, která má připomínat Porscheho dětství a dospívání. Od roku 2011 je dům v majetku firmy Škoda Auto, která je zde zástupcem koncernu Volkswagen. [44]

3.1.3 Muzeum historické hasičské techniky Chrastava

Ve městě Chrastava, které leží asi 8 km severozápadně od Liberce, se nachází Muzeum historické hasičské techniky. Muzeum vzniklo v roce 1997 díky nadšencům z chrastavského sboru dobrovolných hasičů z rekonstruovaného zemědělského objektu z 18. století. Sboru se podařilo shromáždit velké množství vzácných exponátů z území celé České republiky a vytvořit tak ojedinělou sbírku z období 18. - 20. století.

Obrázek 4: Ruční zápřahová čtyřkolová stříkačka na pérách



Zdroj: [45]

V současné době je v muzeu vystaveno mnoho velkých sbírkových předmětů. Největší pozornost získala dřevěná stříkačka z roku 1778, která je tažená lidskou silou. Zvláštností je požární kanón, předchůdce dnešních sirén. V 1. poschodí budovy je možno si prohlédnout menší exponáty, např. džberové stříkačky, hasicí přístroje nejrůznějších typů, zajímavou fotodokumentaci hasičské činnosti, také expozici odznaků, medailí, přileb a uniforem.

Muzeum lze navštívit od dubna do října v sobotu mezi 10 a 16 hodinou. Případná nedělní návštěva je na objednávku. Vstupné do muzea je 30 Kč pro dospělé, 20 Kč pro důchodce a 10 Kč pro děti. [45]

3.1.4 Muzeum obrněné techniky Smržovka

Město Smržovka se nachází na trase Jablonec - Tanvald.

Sbírka obrněné techniky začala vznikat v roce 1999. Expozice obrněné techniky se nachází v zastřešených halách a obsahuje přibližně 30 ks. K muzeu patří i dvě pracovní místa pro opravu a restaurování nových přírůstků. Součástí areálu je cca 1,5 ha plochy, na které se odehrávají ukázky jízdy a rekonstrukce bojových operací. Po předchozí dohodě je možnost využít projížďku tankem (T-34 nebo VT-55) v areálu muzea. Základní cena je 4 000,-Kč.

Pro veřejnost je muzeum otevřeno od dubna do října každý víkend od 10.00 do 17.00, od července do srpna je otevřeno úterý - neděle od 10.00 do 17.00. Jednotné vstupné pro dospělé je 50 Kč, pro děti pak 30 Kč. [46]

3.1.5 Muzeum techniky v Loukově

Loukov je osada, část obce Háje nad Jizerou v okrese Semily.

Muzeum bylo založeno v roce 1989. Vzniklo z bývalé zdemolované traktorové stanice. Lze zde nalézt motoristickou sbírku historických automobilů, motocyklů a jejich příslušenství. Z exponátů jsou velmi zajímavé sportovní motocykly Jawa a ČZ z 60.–70. let. V muzeu si lze prohlédnout, kromě sbírky motocyklů obzvláště značky Jawa, také sbírky historických rádií, fotoaparátů, smaltovaných cedulí, motocyklových motorů a mnoho dalších exponátů.

Jeden z unikátních exponátů v muzeu je ponorka s českým patentem, dále je zde k vidění první dvoutaktní motor vyrobený v bývalém Rakousko-Uhersku, prototyp prvního dvouválce vyrobeného v ČZ Strakonice a jedinečný Škoda Tudor 6-ti válec 85 hp, obsah 3,2 litrů, který existuje také v jediném exempláři.

Součástí muzea je historická dílna, kde lze nalézt zařízení z roku 1920. V renovační dílně je uloženo mimo jiné i pneumatické kladivo z prvorepublikové karosárny Petera z Vrchlabí.

Muzeum je pro veřejnost otevřeno každý den od 1. května až do konce září od 10.00 do 17.00 hod. Plné vstupné činí 80 Kč, pro studenty 50 Kč a pro děti 30 Kč. [47]

Obrázek 5: Muzeum techniky v Loukově



Zdroj: [47]

3.2 Železniční doprava

3.2.1 Ozubnicová trať Tanvald – Kořenov

Trať z Tanvaldu do Kořenova v Jizerských horách byla otevřena v létě roku 1902. Tato trať je v České republice nejstrmější a díky tomu je zde i jediná ozubnicová dráha (viz obrázek 6). Letos trať oslaví 111. výročí vzniku. [48]

Obrázek 6: Ozubnicová železnice



Zdroj: [124]

Úsek Tanvald-Kořenov měří 7 kilometrů a musí překonat výškový rozdíl 235 metrů. [49]

Kdysi trať sloužila jako spojení mezi Libereckem, které mělo vospělý průmysl, a západním Slezskem, které bylo zase bohaté na nerostné suroviny. K vystavění trati bylo nutné prorazit 4 tunely, mnoho skalních zářezů a také postavit několik mostů a násypů. Tunely mají celkovou délku 1413 metrů. [48]

Nejdelší je Polubenský tunel mezi Kořenovem zastávkou a Kořenovem. Tunel má délku 940 metrů a díky tomu se stal nejdelším jednokolejným tunelem v České republice. [50]

Aby mohly zvládnout nejstrmější úseky trati a překonat převýšení dosahující až 58 promile, používaly vlaky tzv. Abtovu dvoupásovou ozubnici, která je umístěna v ose koleje a do které se zaklesává ozubené dvojkolo lokomotivy. [48]

Aby byl zaručen plynulý chod vlaku, jsou pásy ozubených řemenů navzájem proti sobě přesazeny. To znamená, že proti zubu vždy vychází mezera. [51]

Díky tomuto systému mohly lokomotivy lépe zdolávat převýšení a mohly na této trati jezdit i těžké nákladní vlaky. [48]

„Na začátku ozubnice je odpružený nájezd, kde musí ozubnicová lokomotiva zpomalit na 5 km rychlost. Posléze strojvedoucí roztočí ozubnicový stroj na stejnou rychlost rychlosti vlaku. Až najede na ozubnicový řemen, může se teprve rychlost vlaku zvýšit.“ [51]

Od počátku provozu jezdily na trati parní lokomotivy a od roku 1923 elektrické lokomotivy. Na konci osmdesátých let minulého století ozubnicové mašiny byly nahrazeny moderními dieselektrickými adhezními lokomotivami. Kvůli moderním adhezním lokomotivám se ukončil pravidelný ozubnicový provoz. Ministr kultury České republiky prohlásil ozubnicovou trať mezi Tanvaldem a Kořenovem za kulturní památku roku 1997. [48]

Ozubnicová trať je součástí trati 036 Liberec – Tanvald – Harrachov. [50]

Součástí ozubnicové trati byly i unikátní ozubnicové výhybky ve stanici Dolní Polubný, kde se vlaky křížily a stále byly ve stoupání. Tyto výhybky byly bohužel v roce 1989 převezeny do šrotu. [51]

V současné době se ve vybraných termínech na ozubnicové trati Tanvald – Kořenov pořádají nostalgické jízdy historickými vlaky, ve kterých pasažéry odbavuje lepenkovou jízdenkou průvodčí v historické uniformě. Součástí vlakové soupravy je i barový vůz. Ve stanici Kořenov obvykle probíhá bohatý doprovodný program. Jízdy nostalgických vlaků s historickými kolejovými vozidly organizuje a pořádá železniční společnost Tanvald. [49]

Celková délka trati mezi Tanvaldem a Kořenovem, kde se nachází ozubnice, je 4,43 km a je rozdělena na 3 úseky.[50]

První úsek se nachází mezi Tanvaldem a Desnou, druhý mezi Desnou a Dolním Polubným a třetí mezi Dolním Polubným a Kořenovem. Tento poslední úsek je nejdelším s největším stoupáním až 58 promile.

„Původní trať vedla pouze z Tanvaldu do Kořenova. Teprve v roce 1959 došlo k prodloužení její délky o 5 km až do současné stanice Harrachov.“ [51]

3.2.2 Muzeum ozubnicové dráhy

Muzeum ozubnicové dráhy lze nalézt v budově, kde dříve bývala železniční stanice Kořenov. Expozice muzea je z větší části zaměřena na ozubnicovou trať Tanvald – Kořenov; na používaná vozidla, na zvláštnosti provozu zubačky a na historii trati. Část muzea je věnována železničním tratím v okolí a trati Kořenov – Szklarska Poreba. V prostorách muzea lze zhlédnout exponáty, které souvisí s tratí Tanvald-Kořenov. Mezi vystavenými exponáty jsou i modely odlišných druhů ozubnic, ozubnicové dvojkolí a jeho uložení a další technické zajímavosti. V muzeu je umístěno také mnoho fotografií a textů, které se zabývají historií, současností i budoucností trati Tanvald - Kořenov a trati, která vede z Kořenova do Szklarské Poreby. [52]

Muzeum nově otevřelo konferenční sál s kapacitou 50 osob. V sále je možnost zhlédnout film o Zubačce. [53]

Přes zimu je muzeum otevřeno od 25. prosince do 31. března denně mimo pondělí od 10 do 16 hodin. V květnu a říjnu je otevřeno v sobotu, neděli a o svátcích od 10 do 17 hodin; v červenci až září je otevřeno denně od 10 do 17 hodin. Plné vstupné činí 30 Kč, zlevněné 20 Kč. [52]

3.2.3 Železniční muzeum Frýdlant v Čechách

Muzeum vystavuje zajímavé exponáty a dokumenty připomínající provoz bývalé úzkorozchodné železnice na trati Frýdlant v Čechách - Heřmanice. Kde dříve bývala výtopna, je dnes muzejní expozice. Muzeum vzniklo dva roky poté, co byl zahájen provoz na Frýdlantských okresních drahách. Vlaky na Frýdlantských dráhách měly rozchod 750 mm a v roce 1900 poprvé dojezly do stanice Heřmanice, do roku 1945 bylo možné pokračovat v jízdě do obce Zittau. Protože trať vedla až do Německé obce Zittau, použil se tzv. saský rozchod, který se u nás vyskytuje zřídka. V muzeu se nachází i vzácná dochovaná skříň vozu 3. třídy, která byla používaná v roce 1927. Dále je zde k vidění množství předmětů a bohatá písemná a obrazová dokumentace týkající se nejen úzkorozchodné tratě ale i jiných železnic. [54]

Mimo jiné lze zde nalézt pokladní koutek, železniční návěstidla, osvětlovací tělesa, označování lokomotiv, rychloměry, traťmistrovský koutek a další. [55]

Otevírací doba muzea je od července do září každou sobotu od 9.00 do 16.00 hodin a vstupné je dobrovolné. Návštěvy lze dojednat i mimo tuto pravidelnou otvírací dobu. V tomto případě je vstupné 30 Kč na osobu, minimálně však 150 Kč. Součástí prohlídek muzea je také odborný výklad. [56]

3.2.4 Lužický motoráček

V létě se lze svézt prázdninovým vlakem z Kamenického Šenova přes Českou Kamenici, Benešov nad Ploučnicí, Českou Lípu a Jablonné v Podještědí do krajského města Liberce. Trať je dlouhá 98 km. Vlak jezdí každý pátek od 5. července do 30. srpna. Vlak vyjíždí ráno z Kamenického Šenova a cca po 3 hodinách dorazí do Liberce. Lužický motoráček odveze pasažéry z libereckého nádraží až na vlečku Babylon a Dopravního podniku města Liberce. V Liberci pak lze navštívit zoologickou nebo botanickou zahradu, kulturní a zábavní Centrum Babylon. Vyjet lze i kabinkovou lanovkou na Ještěd, který měří 1012 m. Lanovka patří společnosti České dráhy, a.s. Z Liberce se vlak vrací do Kamenického Šenova v pozdních odpoledních hodinách. Možná je i přeprava jízdních kol. Mezi Kamenickým Šenovem a Libercem je 10 stanic nebo zastávek a lze tedy na kterékoliv z nich nastoupit nebo vystoupit. [57]

Ceník jízdného ukazuje Tabulka 9:

Tabulka 9: Tarifní odbavení

Tarifní pásmo (km)	Plné jízdné (Kč)	Zlevněné jízdné (Kč)
01-06	25	15
07-13	30	15
14-25	40	25
26-40	50	30
41-55	75	40
56-70	100	50
71-85	125	65
86-100	150	75
Přepravné: za psa 25 Kč, za kolo 50 Kč		
Zlevněné jízdné platí děti od 6 do 15 let, důchodce, držitele průkazu ZTP		

Zdroj: [57]

Lužický motoráček využívá jako motorové hnací vozidlo historický motorový vůz M 262.0 z roku 1949. [58] [59]

Obrázek 7: Lužický motoráček



Zdroj: [59]

3.2.5 Vyhlídkový vláček Pěnčín-Černá studnice

Asi necelých 5 km jihovýchodně od Jablonce leží obec Pěnčín. Přestože čítá pouze necelých 1850 obyvatel, je velice známá jako oblast pěší turistiky a cykloturistiky. [60]

Obcí procházejí cyklotrasy č. 4249 a 4280 a je výchozím bodem pro výlety do Podještědí a Českého ráje. [61]

Pěnčín není zajímavý jen tím, že se nachází v oblasti s přírodními krásami, množstvím kulturních památek a výhledy na Krkonoše a Český ráj, ale i tím, že se zde nachází Výletní areál.

Výletní areál nabízí několik zajímavostí. Je zde možno navštívit např. brusírnu skleněných perlí, kde mají návštěvníci možnost vidět celý proces výroby skleněných perlí, kozí farmu a sýrárnu s výkladem o technologii výroby sýrů od chovaných plemenech. Dále je zde zemědělské muzeum s expozicí zemědělských strojů, které se používaly na Turnovsku a Jablonecku a co je důležité, z tohoto areálu vyráží na vyjížďku vyhlídkový vláček. [62]

Vybrat si lze dva okruhy (viz tabulka 10).

Tabulka 10: Okruhy projížděk vyhlídkového vláčku

Č. okruhu	Trasa	Čas projížd'ky (min.)	Provozní doba
I.	PĚNČÍN - ČERNÁ STUDNICE a zpět	110	DENNĚ (květen - září)
II.	PĚNČÍN - KRÁSNÁ a zpět	55	DENNĚ (květen - září)

Zdroj: [63]

První trasa začíná ve výletním areálu a pokračuje přes obce Hut', Krásná, Dolní Černá studnice, Horní Černá studnice až k rozhledně Černá studnice. Odtud se vláček vrací po stejné trase zpět. Na trase jsou dvě zastávky. První je u rozhledny, která je veřejnosti přístupná a odkud je možné se kochat nádherným výhledem na Ještěd a Ještědský hřeben, Krkonoše, Český ráj, Jizerské Hory a Lužické hory. Druhou zastávkou je tzv. Kittlův areál, ve kterém se nachází několik historických zajímavostí. Především je to Kittlův dům, kde pobýval mýty opředený ranhojič Kittel, který zde v 18. století založil horské sanatorium. Dále jsou to kostel sv. Josefa, morový sloup Nejsvětější Trojice a poutní místo s léčivou studánkou. Vláček urazí trasu 12 km a překonává výškový rozdíl cca 370 m.

Druhá trasa začíná opět ve výletním areálu a vláček se obrací již v obci Krásná, kde se nachází již zmiňovaný Kittlův areál a vrací se zpět do výletního areálu.

Vyhlídkový vláček sestává z lokomotivy s obsahem motoru 3000 cm³ a tří přípojných vagonků. Lokomotiva je dvousedadlová a do každého vagónku se vejde max. 12 cestujících. Díky reproduktorové soustavě v každém vagónku je možné poskytnout pasažérům výklad během jízdy.

Obrázek 8: Vyhlídkový vláček Pěčcín – Černá Studnice



Zdroj: [63]

Hmotnost prázdné soustavy je 4000 kg. Z toho připadá na lokomotivu 2200 kg a na každý ze třech vagónků po 600 kg. Převodovka je upravena tak, aby maximální rychlost nepřekročila 25 km/hod.

Cena jízdenky pro trasu I. je 180 Kč. Pro děti do 15 let činí jízdenka 140 Kč a pro děti do 6 let 100 Kč. Ceny pro trasu II. jsou pro všechny kategorie přesně poloviční.

Provoz vláčku je omezen klimatickými podmínkami (za mlhy nebo trvalého deště vláček nejezdí) a počtem zájemců (minimální počet je 10). [63]

3.2.6 Výletní vláček Kokořík

Dalším z vláčeků brázdících Liberecký kraj je výletní vláček Kokořík, který nabízí netradiční projížďku krásnou krajinou. Vláček Kokořík jezdí od března do října na čtyřech trasách. Trasa I. je časově dlouhá 50 min. (zahrnuje cestu tam i zpět a zastávky), trasa II. 25 min, trasa III. 60 min. a trasa IV. 80 min. Provoz je zajišťován pouze v sobotu, neděli a o svátcích. V ostatní dny lze dohodnout jízdy pro skupiny, firmy apod. [64]

3.2.7 Výletní vláček Máchova jezera

Opomenout by se neměl ani oblíbený výletní vláček, který jezdí kyvadlově mezi oblíbenými turistickými středisky Doksy a Staré Splavy. Trasa vláčku vede ze severovýchodní strany Máchova jezera okolo kopce Borný. Vláček objíždí všechna pro turisty zajímavá místa. Zastávky jsou situovány tak, aby se zajímavosti nacházely v jejich blízkosti. Je možné navštívit Máchovo muzeum, zámek Doksy, zajezdit si na motokárách nebo si jít zahrát minigolf. Jízdné celé trasy je stanoveno na 50 Kč; věková kategorie 3-15 let pořídí jízdenku za 30 Kč a děti do 3 let mají jízdu zdarma. [65]

3.3 Letecká doprava

Na území Libereckého kraje se nachází 8 letišť. Ovšem pouze 3 z nich nabízejí **vyhlídkové lety**. Jsou to letiště: Hodkovice nad Mohelkou, Liberec a Česká Lípa – Lada. Ostatní letiště jsou využívány pouze pro rekreační a soukromé lety majitelů hangárových ultralehkých letadel. [66]

Obecně se pro vyhlídkové lety používají čtyřmístná (pilot + 3 cestující) a dvoustupňová letadla (pilot + 1 cestující). Z pohledu ceny pro jednoho cestujícího je daleko zajímavější absolvovat vyhlídkový let ve čtyřmístném letadle (pokud budou obsazena všechna 3 sedadla pasažérů), protože cena letové hodiny čtyřmístného a dvoustupňového bývá stejná. A je tedy rozdíl zaplatit např. 5100 Kč za hodinový let, a nebo 1700 Kč. Minimální doba letu bývá 20 min. a trasu si lze sestavit i dle svého požadavku. Jako vzpomínku na vyhlídkový let lze z letadel filmovat nebo fotografovat. Lety je potřeba předem objednat. Většinou je to alespoň 3 dny před uskutečněním letu. [67]

Letiště Hodkovice má z hlediska vyhlídkových letů docela zajímavou polohu. Leží přibližně v půlce cesty mezi Turnovem a Libercem, takže i při časově kratších, a tím pádem i levnějších, letových okruzích si lze prohlédnout z výšky Český ráj (tzn. Kost, Trosky, Sychrov, Valdštejn, Malá Skála, Hrubá Skála, Branžež, Frýdštejn, Kozákov, Suché Skály), který patří mezi nejzajímavější lokalitu pro vyhlídkové lety. Další žádané lokality jsou potom Krkonoše, Jizerské hory, Ještěd, Bezděz a Máchovo jezero. Pro vyhlídkové lety je používán

čtyřmístný letoun CESSNA 172 nebo Metasokol L 40, jako dvoumístný potom Zlín Z 142. [68]

Dalším letištěm, kde je možné uskutečnit vyhlídkový let je letiště **Liberec**. Vzhledem ke vzdálenosti asi 10 km od Hodkovic nabízí přibližně stejné trasy vyhlídkových letů. Pro vyhlídkové lety je používán čtyřmístný letoun Zlín Z-43. [67]

Letiště **Česká Lípa** leží na opačném konci Libereckého kraje a je výhodněji lokalizováno pro vyhlídkové lety nad CHKO Kokořínsko, CHKO České středohoří a Máchovo jezero s jeho okolím. Pro vyhlídkové lety je používán čtyřmístný letoun Cessna 172. [69]

Na rozdíl od letadel Metasokol L 40, Zlín Z 142 a Zlín Z-43 je Cessna 172 hornoplošník. Tzn., že křídla jsou umístěná nahoře nad kabinou pilota. Díky tomu je zajištěn nerušený výhled dolů a lépe se tak hodí pro pozorování, natáčení a fotografování, než u zmiňovaných dolnoplošníků, kde je křídlo rušivým elementem při pozorování. [70]

3.4 Vodní doprava

3.4.1 Máchovo jezero

V Libereckém kraji je jedinou vodní dopravou plavba lodí po Máchově jezeře. Jezero se nachází v katastru obce Doksy. Vodní doprava po Máchově jezeře se řadí do rekreační lodní osobní dopravy. [71]

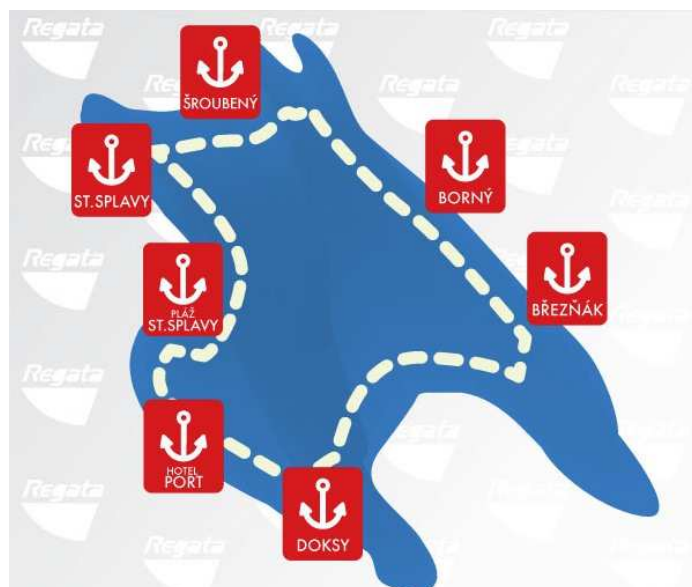
Vodní plochu Máchova jezera lemují 4 písčité pláže - pláž pod Borným, pláž Staré Splavy, hlavní pláž Doksy a pláž Klůček. [72]

Máchovo jezero je největší vodní plochou v Libereckém kraji. Nachází se v nadmořské výšce 275 metrů a má rozlohu přes 280 hektarů. Jeho hráz je široká 9 metrů a dlouhá 130 metrů. V jezeře je celkem zadrženo 5,5 milionu kubíků vody. [73]

Lodní rekreační dopravu zajišťuje společnost Regata Máchovo jezero a.s., která má k dispozici 4 výletní lodě s názvy Máj, Hynek, Jarmila a Racek. Loď Máj má kapacitu 250 osob, loď Hynek 70 osob, loď Jarmila 60 osob a loď Racek 160 osob. [71], [74]

Jak ukazuje obrázek 9 je na Máchovu jezeru 7 zastávek – Doksy, Hotel Port, pláž Staré Splavy, Staré Splavy, Šroubený, Borný a Břežňák. Okružní plavby jsou provozovány v obou směrech na střídačku. [75]

Obrázek 9: Mapa Máchova jezera



Zdroj: [75]

Máchovo jezero poskytuje mnoho různých dopravních atrakcí, například pláž Klůček nabízí půjčovnu šlapadel, lodiček i surfů. U pláže Staré Splavy je možné nalézt půjčovnu motokár a pláž Doksy půjčuje, veslice, kanoe, surfy i oblíbená šlapadla. [76]

3.4.2 Vodní lyžování

V těsné blízkosti města Stráž pod Ralskem se nachází vodní nádrž Stráž pod Ralskem. A právě na této nádrži provozuje organizace Panda sport vodní lyžování a tzv. wakeboarding (tzn. board na vodě). [77]

Většinou je lyžař tažen na laně za lodí. V případě vleku je lyžař také tažen lanem, ale lano je připevněno na vlek. Jedná se vlastně o čtyři lomeně zešikmené ocelové sloupy s přesměrovacími kladkami, z nichž jedna je poháněna elektromotorem. Tyto sloupy jsou upevněny ve vodní nádrži a jsou rozmístěny do tvaru obdélníku (viz Obrázek 10).

Idea vodního lyžařského vleku pochází ze 70. let 20. století z hlavy německého konstruktéra Bruno Rixena. [78]

Obrázek 10: Vodní vlek z ptačího pohledu



Zdroj: [78]

Délka vleku na vodní nádrži Stráž pod Ralskem je 830 m a umožňuje jízdu až 8 lyžařům. Na trase je několik umělých překážek, jako jsou například slalomové bóje nebo skokanský můstek. Areál lyžařského vleku nabízí kurzy začátečníkům a provozuje půjčovnu a prodejnu sportovních potřeb pro jízdu na vodě. [77]

Rychlost vleku je regulovatelná. Maximální rychlost je 60 km/hod. Nejčastěji se však jezdí rychlostí 28-30 km/hod. Pro začátečníky je výhodnější nižší rychlost – 26 km/hod. [79]
Provozní doba vleku je od května do září. [77]

Tento způsob vodního lyžování je ideální letní alternativou pro ty, kteří mají rádi adrenalinové sporty.

Jízda na vleku je výrazně levnější než za motorovým člunem. Zatímco 10 min. jízdy za motorovým člunem stojí 350 Kč včetně vybavení, za hodinovou jízdenku zaplatí lyžař na vleku pouze 150 Kč. Pokud ovšem lyžař nevlastní vybavení, musí ještě připočítat asi 150 Kč za jeho vypůjčení. [77], [80]

Ceník jízdného na vodní nádrži Stráž pod Ralskem ukazuje Tabulka 11:

Tabulka 11: Ceník jízdného - vlek vodní nádrž Stráž pod Ralskem

Typ jízdného	Cena (Kč)
1 jízda	40
10 jízd	300
1 hodina	150
2 hodiny	200
1 den	400
sezonní permanentka	10 000
sezonní permanentka-student	8 000
pronájem celý vlek 1 hodina	1 500

Zdroj: [77]

3.5 Městská hromadná doprava

3.5.1 Historické tramvaje v Liberci

Ve sváteční dny (5. 7., 6. 7., 28. 9., 28. 10. a 17. 11.) a při zvláštních příležitostech je možné v Liberci spatřit dvě historické tramvaje. Jednu s datem výroby 1929 a druhou je motorový vůz 6MT vyrobený v roce 1953. Oba motorové vozy jsou nasazovány v Liberci na historickou linku č. 1 (Lidové Sady – Viadukt) a na úsek Liberec - Jablonec nad Nisou. Historickou tramvaj si lze pronajmout i k privátním účelům, například k vyhlídkové, turistické či svatební jízdě. [81]

Tramvaj z roku 1953 je zajímavá pro Liberecký kraj tím, že byla vyrobena ve vagónce Tatra, která má sídlo v České Lípě a jezdila jak v Jablonci, tak i v Liberci. Nejvíce přitom jezdila na meziměstské trati. Rekonstrukce trvala 10 let a bylo na ní odpracováno 15 tisíc hodin. [82]

Zásluhu na renovaci těchto tramvajových vozů má zájmové občanské sdružení Boveraclub, které oba vozy zrekonstruovalo.

Boveraclub pracuje na dalších rekonstrukcích tramvajových i autobusových vozů. V současné době probíhá rekonstrukce vlečného vozu vyrobeného továrnou Ringhoffer v roce 1932 a autobusu Karosy řady 730.

Jak uvádí sdružení ve svých stanovách; je posláním Boverclubu: „...*sdužovat osoby (fyzické i právnické), které se v souladu s těmito stanovami zabývají historií, současností*

a budoucností veřejné dopravy, ekologickými aspekty dopravy a ochranou přírody a krajiny v souvislosti s dopravou a dopravními stavbami“. [83]

Zájmové sdružení se neorientuje pouze na opravy, ale pořádá zvláštní jízdy historických vozidel na objednávku spojené s exkurzemi do zázemí dopravního podniku, pořádá různé tematické výstavy a další akce na podporu veřejné dopravy, společně s dopravním podnikem Boverclub zajišťuje především „Dny otevřených dveří“ v liberecké vozovně a také připomínky významných výročí a vydává publikace. [84]

Při pronájmu historických tramvají nabízí Boverclub různé doprovodné služby – občerstvení, reprodukovanou nebo živou hudbu, exkurze do vozovny tramvají nebo garáží autobusů, exkurzi na lanovou dráhu ČD na Ještěd, exkurzi do provozu pivovaru Konrád ve Vratislavicích.

V nabídce jsou tři okruhy s přibližným časem jízdy + krátká projížďka.

Do nabídky spadá okružní jízda po městské trati, která trvá 1 hodinu. Dále okružní jízda po meziměstské trati, která se ujede za 1,5 hodiny. Celá síť 1000 mm je kolem 2,5 hodin. Celá síť 1000 mm s fotozastávkami činí 3 hodin. Nebo lze absolvovat krátkou projížďku (vozovna – Viadukt) za 0,5 hodiny. [85]

3.6 Ostatní

3.6.1 Kabinová lanová dráha na Ještěd

Geografická poloha Libereckého kraje a hornatý terén vytváří vhodné podmínky pro provozování lanových drah. V samotném Libereckém kraji je 16 lanovek o celkové délce tratí 15,3 km. Z toho je 15 sedačkových a jedna kabinová lanovka. 6 lanových drah má celoroční provoz. Zbýlých 10 je v provozu pouze v zimním období.

Obrázek 11: Lanovka na Ještěd



Zdroj: [125]

Stavba lanovky na Ještěd byla započata 15. června 1932 a slavnostní zahájení provozu se uskutečnilo 27. června 1933. Bez větších změn sloužila plných 39 let. V roce 1971 bylo rozhodnuto o zásadní rekonstrukci. Na obnovení provozu se čekalo nekonečné 4 roky, takže lanovka byla opětovně předána do provozu až 31. prosince 1975. Rekonstrukce se týkala především stavební a strojní části lanové dráhy. Dalším motivem byla modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, elektronizace systému a zvýšení hodinové kapacity. V průběhu 38 let provozu po rekonstrukci se neustále modernizoval systém řízení a zabezpečení. Např. v roce 2011 byla provedena poslední výměna nosných lan. Svým technickým stavem a výkonem a patří k unikátním technickým zařízením.

V tabulce 12 si lze prohlédnout některé zajímavé technické údaje o lanovce. [86]

Tabulka 12: Technické údaje lanovky

Druh technického parametru	Údaj
Výrobní typ	K35
Dolní stanice	Horní Hanychov 595 m n.m.
Horní stanice	Ještěd 995 m n.m.
Převýšení	400 m
Průměrný sklon	36 %
Max. dopravní rychlost	10 m/s
Čas jízdy	4 min.
Přepravní kapacita	525 osob/h
Kapacita kabiny	35 osob s průvodčím

Zdroj: [86]

Tato lanovka je jediná, která patří českým drahám, a lze ji tedy najít v jízdním řádu Českých drah (trať číslo 900). Základní jednosměrné jízdné stojí 75 Kč; zpáteční potom 120 Kč. V zimní sezóně od 1. 11. do 31. 3. je lanovka provozována v pondělí od 14 do 18 hod., v ostatní dny od 8 do 18 hod. V měsících duben až říjen je provozní čas prodloužen o jednu hodinu. Při nepříznivých povětrnostních podmínkách je provoz přerušen. [87]

V roce 2010 lanovka převezla něco přes 200 000 cestujících, což je výrazný pokles oproti předcházejícím letům. Přestože mluvčí Českých drah uvádí, že se na zájmu o přepravu lanovkou podepsaly především záplavy v roce 2010, nelze nevidět, že od roku 2007 dochází k poklesu pasažérů. Srovnání počtu pasažérů mezi léty 2005 a 2010 je možné si prohlédnout v tabulce 13. Pro zajímavost v roce 1976 odbavila lanovka rekordních 597 tisíc cestujících. [88]

Tabulka 13: Počty pasažérů lanovky na Ještěd

Rok	Počet pasažérů
2005	244 414
2006	261 513
2007	291 174
2008	275 535
2009	236 048
2010	204 044

Zdroj: [88]

Největší počet cestujících je z České republiky, Německa a Polska. [89]

K dolní stanici lanové dráhy se lze dostat buď městskou hromadnou dopravou, nebo po silnici. Pokud se člověk rozhodne pro MHD, pojedete tramvajovou linkou číslo 3 do konečné stanice MHD „Horní Hanychov“ a potom půjde asi 10 min. pěšky k dolní stanici lanové dráhy. Pro motoristy je u dolní stanice lanové dráhy k dispozici parkoviště. [87]

Spolu s architektonicky unikátním vysílačem s hotelem a restaurací na vrcholu se lanovka stala symbolem Ještědu a Liberce. [86]

3.6.2 Bobová dráha v Janově nad Nisou

Pár kilometrů severně od Jablonce se nachází obec Janov nad Nisou. A právě zde je provozována od roku 2006 bobová dráha, která je ideální atrakcí pro všechny věkové skupiny. Dráha obsahuje celkem 22 zatáček, z toho 13 levých a 9 pravých. [90]

Vozíky pro 1 až 2 osoby jsou opatřeny gumovými kolečky a účinnou brzdou, kterou lze přizpůsobit požadované rychlost a styl jízdy. Celková délka dráhy je 900 m. Bobová dráha je otevřena každý den po celý rok. V létě od 10 do 20 hod., v zimě pak do 18 hod. [91]

Cena jedné jízdy je 70 Kč; pro děti do 140 cm potom 40 Kč. S množstvím nakoupených jízd se cena za 1 jízdu snižuje. Možno je tedy koupit 1, 5, 10 nebo 40 jízd. [90]

Součástí bobové dráhy je i restaurace s velkou terasou a dětské hřiště. [91]

3.7 SWOT analýza

Ve SWOT analýze budou řešeny silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby Libereckého kraje z pohledu cestovního ruchu.

Tabulka 14: SWOT analýza

	Silné stránky	Slabé stránky
Vnitřní prostředí	Přírodní bohatství a historické památky	Špatné silniční spojení s Královéhradeckým a Ústeckým krajem
	Dobré silniční spojení s Prahou	Špatné železniční spojení s Královéhradeckým a Ústeckým krajem a Prahou
	Dostatečné ubytovací kapacity	Nevyhovující stav silnic II. a III. třídy a místních komunikací.
	Hustota železniční sítě	Délka cyklostezek v ČR
	Existence Euroregionu Neisse – Nisa – Nysa	
Vnější prostředí	Příležitosti	Hrozby
	Větší preference cykloturistiky	Hospodářská recese v zemích EU
	Nárůst zájmu o adrenalinové zážitky	Růst cen
		Odliv turistů do atraktivnějších lokalit

Zdroj: Autor

3.7.1 Silné stránky

Členitý reliéf Libereckého kraje je znám především svým geologickým a přírodním bohatstvím s množstvím chráněných území včetně části Českého ráje a Kokořínska. Pokud se vezme v úvahu poměr rozlohy chráněných území k velikosti kraje, zaujímají chráněná území v Libereckém kraji největší procento ze všech krajů České republiky (viz Tabulka 15).

Tabulka 15: Rozloha chráněných území k 31. 12. 2011

ČR, kraje, okresy	Národní parky [ha]	Chráněné krajinné oblasti [ha]	Maloplošná chráněná území [ha]	Chráněná území celkem [ha]	Rozloha území [ha]	Poměr rozlohy chráněných území k rozloze ČR/kraje (%)	Pořadí
Česká republika	119 489	1 086 737	94 133	1 300 359	7 886 537	16,49	-
Hlavní město Praha	-	517	2 150	2 667	49 613	5,37	14.
Středočeský kraj	-	87 743	11 547	99 290	1 101 531	9,01	12.
Jihočeský kraj	34 294	164 543	15 241	214 078	1 005 689	21,29	4.
Plzeňský kraj	34 736	84 782	11 000	130 518	756 093	17,26	8.
Karlovarský kraj	-	62 084	3 381	65 465	331 437	19,75	6.
Ústecký kraj	7 900	132 946	3 979	144 825	533 456	27,15	3.
Liberecký kraj	11 747	84 908	5 364	102 019	316 304	32,25	1.
Královéhradecký kraj	24 553	68 821	6 222	99 596	475 861	20,93	5.
Pardubický kraj	-	39 176	5 259	44 435	451 875	9,83	10.
Kraj Vysočina	-	60 950	5 504	66 454	679 554	9,78	11.
Jihomoravský kraj	6 259	35 512	8 284	50 055	719 463	6,96	13.
Olomoucký kraj	-	55 809	6 849	62 658	526 664	11,90	9.
Zlínský kraj	-	117 167	2 069	119 236	396 315	30,09	2.
Moravskoslezský kraj	-	91 779	7 283	99 062	542 683	18,25	7.

Zdroj: [122]

Do mnoha těchto přírodních lokalit jsou vsazeny hojně navštěvované historické památky. Za všechny lze jmenovat alespoň zříceniny Bezděz a Trosky hrad Housku nebo zámky Frýdlant a Sychrov. Na území kraje se také nacházejí Ještědské pohoří, Lužické hory a část Krkonoš, které lákají především k zimním aktivitám.

Vzhledem k ubytovacím kapacitám, které úzce souvisí s cestovním ruchem a návštěvností kraje, si Liberecký kraj ve srovnání s ostatními kraji vede skutečně dobře. Tabulka č. 8 ukazuje porovnání kapacit hromadných ubytovacích zařízení v jednotlivých krajích k 31. 12. 2011. Podle pomocného přepočtu počtu obyvatel v jednotlivých krajích na

1 lůžko se dostane jednoznačná odpověď, jak vypadá situace s ubytovacími kapacitami, a lze se dozvědět, že Liberecký kraj je zcela na špici v rámci České republiky.

Z hlediska silniční dopravy je silnou stránkou spojení Prahy a vlastně i Středočeského kraje s Libereckým krajem rychlostní silnicí R10 a na ni navazující R35, která vede až k Liberci. Pokud spojíme počtem obyvatel Prahu a Středočeský kraj, zjistíme, že zde žije 2,5 milionu obyvatel; tedy téměř 24 % celkového počtu obyvatel České republiky. Nelze ani přehlédnout, že Liberecký kraj má, kromě Prahy, s Ústeckým krajem nejhustší síť železničních tratí v přepočtu na rozlohu daného kraje. Přehledně to přibližuje Tabulka 3.

V roce 1991 byl založen Euroregion Neisse-Nisa-Nysa za účelem rozvoje příhraničních oblastí formou vzájemné spolupráce. Možnosti spolupráce jsou poměrně široké. Spolupráce je zaměřena např. na výstavbu infrastruktury přesahující státní hranice a zřizování nových přechodů, na zachování a zlepšování životního prostředí, na spolupráci v oblasti rozvoje příhraniční turistiky, na kulturní výměnu apod. [92]

3.7.2 Slabé stránky

To, že síť dálnic a rychlostních komunikací u nás není příliš hustá je obecně známo. Dálniční spojení Prahy a ostatních krajů je poměrně vyhovující, ale propojení jednotlivých krajů dálnicemi nebo rychlostními komunikacemi je už horší. A platí to i pro spojení Libereckého kraje se sousedícími kraji, tzn. s Královéhradeckým a Ústeckým. Například z výjezdu z Prahy na okraj Liberce je to asi 90 km. Díky této rychlostní komunikaci lze urazit cestu za 50 min. Ale téměř stejně vzdálenou trasu z Hradce Králové do Liberce ovšem je možné urazit za 1 hod. a 15 min. Stejná situace je při cestě z Ústí nad Labem do Liberce. 90 km za 1 hod. a 20 min. Absence dálnice nebo rychlostní komunikace z Ústí nad Labem je ještě umocněna tím, že by mohla být napojena na D8 do Drážďan a umožnila by rychlejší přesun turistů z Drážďan a okolí do Libereckého kraje. Rychlostní komunikace mezi sousedícími kraji prostě u nás chybí. Pokud by tomu tak bylo, byla by jistě i větší motivace realizovat jednodenní nebo víkendové výlety do Libereckého kraje i z krajů, které s Libereckým přímo nesousedí.

Pokud se zůstane u silnic, je další slabou stránkou neutěšený stav silnic, především silnic II. a III. třídy a místních komunikací. Bohužel tato záležitost se netýká pouze

Libereckého kraje, ale poničené silnice se nachází po celé republice. Prostředky na skutečnou opravu nejsou a nedá se očekávat v nejbližším období nějaké zlepšení.

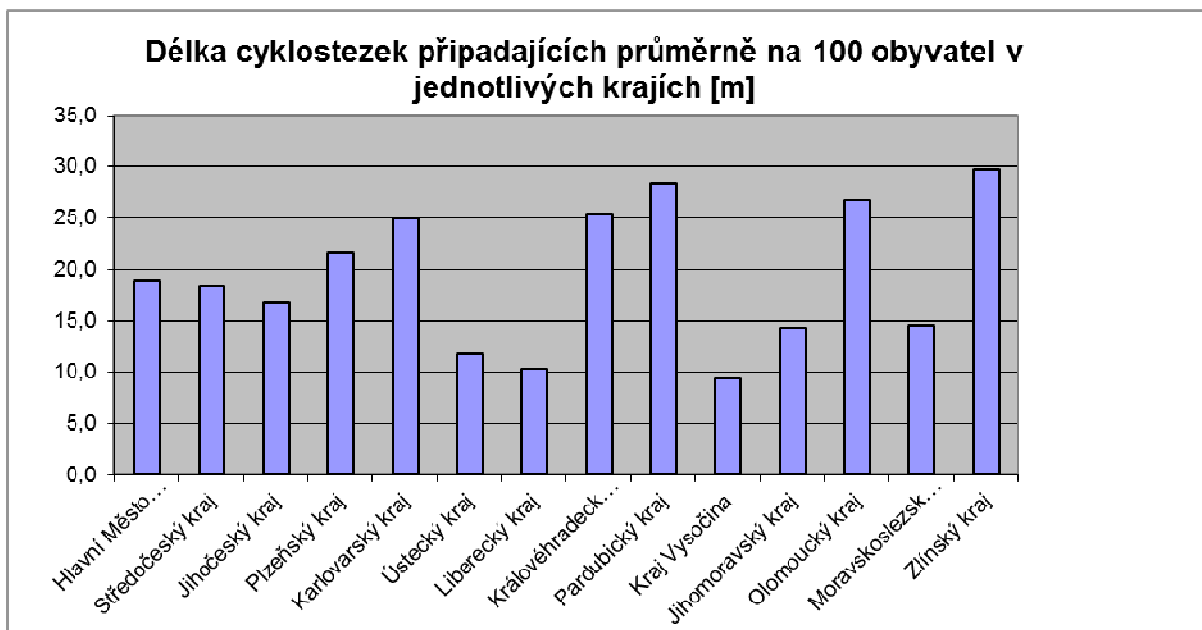
Smutnou skutečností je vlakové spojení Prahy a Liberce. Záměrně byl vybrán 20. červenec, tedy prázdninová sobota a směr z Prahy do Liberce. Pokud si člověk prostuduje jízdní řád, zjistí, že nejkratší doba jízdy vlaku na trati dlouhé 140 km je 2 hod. 32 min. s jedním přeseďáním v Turnově. Dostává se tedy na průměrnou rychlost vlaku 55 km/hod. Ostatní spojení je potom ve výrazně delších v časech jízdy a dostává se od 3 hod. 15. minut výše s minimálně dvojnásobným přestupováním. Například trasu Praha - Pardubice ujede rychlík průměrnou rychlostí téměř 100 km/hod. Stejně je to i se spojením Hradec Králové - Liberec. Nejkratší čas, za který se dorazí z Hradce Králové do Liberce, jsou 2 hod. 21 min. při 139 km vzdálenosti. No a samozřejmě podobná situace je z Ústí nad Labem do Liberce. Celkový čas jízdy 2 hod. 16 min. a vzdálenost 113 km.

V Libereckém kraji není žádné nádraží Českých drah, které by půjčovalo jízdní kola. S ohledem na rozvíjející se cykloturistiku by si některé lokality Libereckého kraje zasloužily, aby České dráhy přišly s nabídkou půjčoven kol.

3.7.3 Příležitosti

S rostoucím trendem zdravého životního stylu začíná čím dál více lidí preferovat cykloturistiku před ostatními druhy využití volného času. Rozvoj cykloturistiky úzce souvisí i s budováním cyklotras a dalšího zázemí pro cyklisty. Konkrétně Liberecký kraj má jednu z nejkratších cyklostezek v rámci České republiky. Zcela zřetelně to ukazuje Obrázek 12.

Obrázek 12: Délka cyklostezek připadajících průměrně na 100 obyvatel v jednotlivých krajích



Zdroj: [126]

Tady dříme velký potenciál, jak nalákat další turisty, protože Liberecký kraj díky svým přírodním, geologickým a kulturněhistorickým zajímavostem skutečně má co cyklistům nabídnout. Ruku v ruce s tím je potřeba i rozšiřovat nabídku služeb pro cyklisty. Jako příklad lze uvést absenci půjčoven kol Českými drahami. No a kde lze provozovat cykloturistiku, tam lze provozovat i pěší turistiku, která je neméně oblíbená.

V současné době také mnoho lidí chce vyzkoušet ve svém volném čase něco nového. Lidé touží po nevěšdních atrakcích a stále více vyhledávají adrenalinové zážitky, které nepředstavují ohrožení života nebo potřebu větší fyzické dispozice. Jako příklad lze uvést okolí Máchova jezera. Těsné okolí Máchova jezera sice nabízí několik sportovních areálů s nejrůznějšími atraktivitami. Jde však např. o hřiště pro míčové hry, lezecké stěny, prolézačky, bazén apod. Plusem je i možnost jachtingu na Máchově jezeře a jízdárna v obci Vrchovany. Avšak tato atraktivní oblast s velkou koncentrací návštěvníků by mohla nabídnout více i pro rekreanty, kteří si chtějí užít i adrenalinových zážitků.

3.7.4 Hrozby

Asi největšími hrozbami úbytku rekreatantů je hospodářská recese, která vlastně trvá již od roku 2008, a s ní spojený růst cen služeb a produktů. Tyto dva faktory spojené s hrozbou, že turisté začnou navštěvovat jiné konkurenční lokality s lepším rekreačním vyžitím, není zas tak nereálná. Jako příklad lze uvést jezero Berzdorfer See, které se nachází těsně pod historicky atraktivním městem Görlitz. Z Berzdorfer See na hranici s Českou republikou je to pouhých 30 km. Jezero vzniklo zatopením hnědouhelného dolu a je teprve třetí rok v provozu. Jezero je téměř 4x větší než Máchovo jezero a nabízí mnoho atraktivit. [93] [94]

I z tohoto důvodu je potřeba maximálně využít všech možností, jak neztratit a případně i nalákat další turisty do určité rekreační oblasti.

Tabulka 16: Porovnání návštěvnosti

Porovnání návštěvnosti			
Muzea v Libereckém kraji		Nejnavštěvovanější cíle v Libereckém kraji	
Název	Návštěvnost (počet osob)	Název	Návštěvnost (počet osob)
Muzeum obrněné techniky Smržovka	7 500	Zoologická zahrada Liberec	380 000
Muzeum ozubnicové dráhy	5 055	Centrum Babylon Liberec	298 700
Automuzeum Vratislavice nad Nisou	2 500	Státní zámek Sychrov	122 100
Muzeum techniky v Loukově	1 500	Státní hrad Trosky	103 300
Muzeum historické hasičské techniky Chrastava	850	Hrad Valdštejn	72 400
Památník Ferdinanda Porsche	500		
Železniční muzeum Frýdlant v Čechách	500		

Zdroj: Autor

Tabulka 16 ukazuje porovnání návštěvnosti muzeí v Libereckém kraji s nejnavštěvovanějšími cíli v Libereckém kraji, jako je Zoologická zahrada v Liberci, Centrum Babylon Liberec, Státní zámek Sychrov, Státní hrad Trosky a hrad Valdštejn. Muzea i turistické cíle jsou v tabulce řazeny podle velikosti návštěvnosti.

V Tabulce 17 jsou zhodnoceny výhody i nevýhody muzeí.

Tabulka 17: Zhodnocení muzeí

Zhodnocení muzeí	
Výhody	Nevýhody
Nízká cena vstupenek	Sezónní otevírací doba
Funkčnost a mobilita exponátů	Nedostatečné povědomí o existenci
	Nedostatečná otevírací doba

Zdroj: Autor

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

Tato kapitola se zabývá zlepšením dopravních atraktivit v Libereckém kraji.

4.1 Čtyřlístek nad „Blat’ákem“

Každého, kdo navštívil Máchovo jezero, jistě napadlo, jak krásný pohled by byl na jezero a přilehlé okolí z ptačí perspektivy. V současné době je jedinou možností vyhlídkový let letadlem. Vyhlídkové lety v Libereckém kraji nabízejí letiště Hodkovice nad Mohelkou, Liberec a Česká Lípa – Lada. Ani jedno z letišť nemá v nabídce let vrtulníkem nebo horkovzdušným balónem. Nejbližším letišťem od Doks, které provádí vyhlídkové lety je letiště u České Lípy ve vzdálenosti přibližně 14 km od Máchova jezera. Hlavní nevýhodou vyhlídkových letů oproti plánovanému projektu, tzn. vyhlídkovému letu upoutaným balonem plněným heliem, je nutnost objednání letu letadlem několik dní předem. V případě vyhlídkového letu balónem není nutné let plánovat. Pokud je stanoviště balónu v blízkosti turisticky navštívené lokality a je chuť podívat se na lokalitu ze 70metrové výšky, je možné vyhlídkový let zrealizovat okamžitě. Jedinými limitujícími faktory jsou fronta na letenky, počasí a povětrnostní podmínky. Atrakci lze provozovat do rychlosti větru 6 m/sec.

4.1.1 Příklady provozování balónu

Jediný takto provozovaný balón v České republice je v Praze na Malé Straně. Tyto lety provozuje společnost Baloncentrum. [95]

Doba vyhlídkového letu je 15 min. a jeden let stojí 1600 Kč; tzn. na osobu 800 Kč. Balón je v provozu od dubna do října. [96]

Na západ od našich hranic je tento druh adrenalinové atrakce poměrně rozšířený. Například nad Berlínem nebo Hamburgem se vznášejí upoutané balony plněné heliem, které mají v průměru 23 metrů, pojmu až 30 pasažérů a jsou schopny vystoupat až do neuvěřitelných 150 metrů.

V tomto případě nejsou cestující připoutáni, ale mohou se pohybovat volně v balónovém koši ve tvaru mezikruží jako např. na rozhledně nebo v hradní věži. Stěny mezikruží jsou opatřeny drátěným plotem, který zabraňuje případnému vypadnutí z koše. [97], [98]

Pro projektový záměr „Čtyřlístek nad Blatáskem“ by se používal balón DOUBLE FLYER o objemu 380 m³ vyráběný firmou BALLONBAU WÖRNER. Tento balón je určený max. pro 2 osoby. Na hrazdě balonu jsou upoutány dvě speciální sedačky, které umožňují pohodlné sezení a zážitek z letu. [95]

4.1.2 Technické údaje o balónu

Technická data a možnosti použití balónu:

- balón, který stojí na zemi je vysoký 14 m. Jeho průměr činí 9 m a obvod 27 m.
- jako plnicí plyn je dovoleno pouze helium. Helium je bezbarvý nehořlavý plyn bez zápachu
- díky speciální látce, ze které je balón vyroben, dochází ke ztrátě pouze max. 15 m³ plynu za měsíc. Je vyroben z vysoce pevné rip-stop tkaniny, oboustranně povrstven polyuretanem s vysokou UV-ochranou.
- podle četnosti nasazování balónu je jeho životnost 5 až 7 let
- stanoviště, na kterém balón stojí, musí být volná plocha o průměr 40 m, která zajistí bezpečný vzlet a přistání
- k provozování navijáku je zapotřebí střídavý třífázový proud 380 voltů
- lety jsou možné do maximální rychlosti větru 6 m/sec. (= 21,6 km/hod.)
- maximální výška výstupu balónu je 75 m
- rychlost vzestupu a sestupu je 18 m/min.
- pro zajištění provozování balónu je zapotřebí 2 pracovníků. Jedna osoba obsluhuje naviják, druhá osoba zajišťuje bezpečné připoutání pasažérů do sedáku. Pracovníci musí být poučeni výrobcem.
- dodržení provozních omezení během vzestupu je kontrolováno poplašným zařízením. Pokud dojde k překročení limitů větru, je pracovník u navijáku informován prostřednictvím blikajícího světla a může okamžitě stáhnout balón zpět na zem. Zároveň pasažéři mohou kdykoliv komunikovat s pracovníkem u navijáku prostřednictvím vysílačky. [99]

Sestava balónu se skládá ze dvou základních částí. Jednak je to samotný balón se všemi jeho součástmi a kontrolními přístroji a jednak plošinový přívěs s dvojitou nápravou. K balónové části sestavy patří např. příčník ke spojení lan obalu s poutacími lany, sedáky pro pasažéry s upínacím zařízením včetně zajištění proti vypadnutí, naviják s čítačem provozních hodin, měřičem tahu lana vzestupné síly, radiovým přístrojem, měřičem větru, plnicí hadicí apod. Plošinový přívěs slouží nejen k transportu balónu, ale používá se i jako startovací plošina pro lety balónu. Rozměr přívěsu je 4,30x1,90x1,70 m (délka, šířka, výška). Tento přívěs se pro lety rozloží na startovací plošinu o rozměru 3x3 metry. Do obvodu plošiny se upevní zástrčná zábradlí, která jsou součástí objednávky plošinového přívěsu. Součástí plošiny jsou ještě základová deska pro upevnění navijáku a 80 cm široké schůdky. Plošina je totiž ve výšce 1,65 m.

Podle nabídky zasláné přímo od firmy Ballonbau Wörner stojí kompletní sestava poutacího balónu včetně DPH 95 666,48 Euro. [100]

4.1.3 Využití pláště balónu

Plochu balónu lze využít pro reklamní účely. Balón má po obvodu 27 metrů a lze na něj umístit dostatečně velká reklama, aby byla viditelná již z daleka. V případě tohoto projektu budou na obalu balónu namalovány všechny čtyři postavičky známého obrázkového seriálu Čtyřlístek. Je dobré dostat do podvědomí návštěvníků tuto oblast jako území Čtyřlístku. První počiny spojení kraje Karla Hynka Máchy se Čtyřlístkem již byly realizovány prostřednictvím Muzea Čtyřlístku. Tato stálá expozice sídlí v Městské knihovně v Doksech. Návštěvník se zde dozví, jak komiks vznikl a potká postavičky Myšpulína, Fifinky, Bobíka a Pindi téměř v životní velikosti. [101]

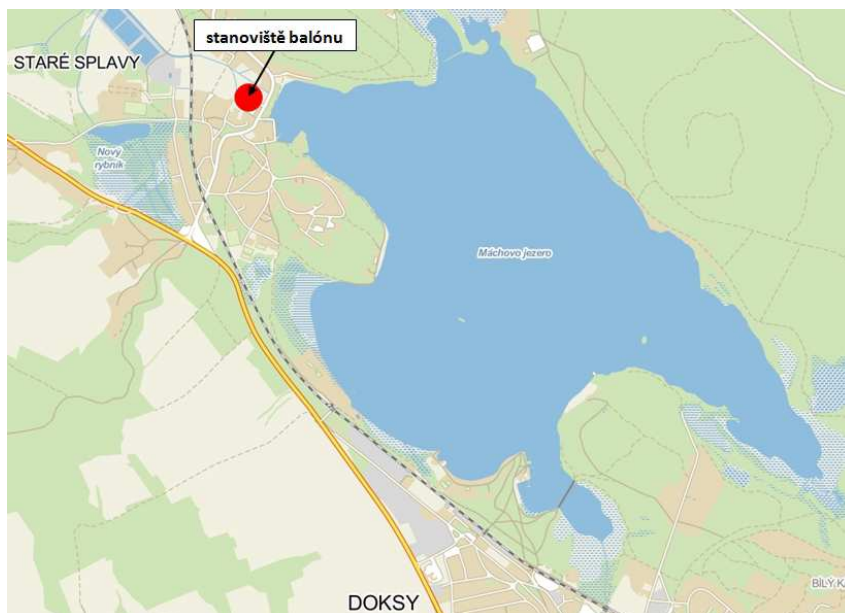
Další atrakcí je Naučná stezka se Čtyřlístkem určená jak pro pěší, tak i pro cyklisty. Je dlouhá 15 km a vede okolo Máchova jezera. Cesta obsahuje tři informační tabule s komiksově ztvárněnými informacemi o přírodních zajímavostech okolí jezera. [102]

4.1.4 Výběr lokality pro provozování balónu

Aby se zajistilo dostatečné množství klientů pro tuto atrakci, je potřeba vybrat vhodnou atraktivní lokalitu s dostatečnou koncentrací rekreatantů. Jako ideální lokality pro provoz upoutaného balónu se jeví dvě lokality v blízkosti Máchova jezera. Jednak je to prostor mezi železniční tratí a Hlavní pláží nebo lokalita ve Starých Splavech. Při zvážení výhod byla nakonec vybrána lokalita Staré Splavy a je vyobrazena na obrázku č. 13. Vybraná lokalita ve Starých Splavech je nezalesněná, takže není nutné kácení stromů a navíc toto umístění umožní pasažérům shlédnout celé Máchovo jezero (v komiksu zvané Blaťák), město Doksy (v komiksu zvané Třeskoprsky), siluetu Bezdězu (v komiksu zvaný Bezzub) a mnohé další přírodní zajímavosti.

Pozemek, na kterém je plánováno stanoviště balónu, patří městu Doksy a je zapsán pod parcelním číslem 2060/7. [103]

Obrázek 13: Stanoviště balónu



Zdroj: [123]

4.1.5 Možnosti propagace na novou atrakci

Aby se co nejširší veřejnost dozvěděla o nové atrakci a byl tak zajištěn od počátku provozu maximální zájem, je nutné použít dostupné informační prostředky pro propagaci projektu Balónu nad Blatářkem.

Základem je vytvoření vlastních internetových stránek, kde lze uvést veškeré informace týkající se např. provozu, ceny letenek, technických informací, bezpečnostních opatření, kontaktů, fotografií, e-mailové komunikace se zákazníky apod. Dále je možné zviditelnit atrakci na dalších webových stránkách, jako je např. Allergia, Kudy z nudy nebo na oficiálních stránkách města Doksy, na kterých jsou uvedeny mimo jiné i současné možnosti sportovního vyžití, turistiky a adrenalinových sportů nacházející se jak v bezprostřední blízkosti Máchova jezera, tak v jeho blízkém okolí.

Další možností zviditelnění projektu je spolupráce s Infocentrem Doksy. Infocentrum založené v roce 1996 poskytuje kompletní turistické informace pro oblast Českolipska. Infocentrum poskytuje nepřehledné množství informací, které se týkají prakticky všech oblastí regionu. Je tedy zajištěno, že návštěvník Infocentra bude o nové atrakci určitě informován.

Další vhodnou formou propagace je reklama nové atrakce prostřednictvím novin a časopisů. V případě tohoto projektu budou využity Deníky z vydavatelství Vltava-Labe-Press, které jsou spolu s Mladou frontou Dnes nejčtenějšími v rámci České republiky. Vydavatelství Vltava-Labe-Press vydává 71 regionálních deníků. Lze tedy využít inzerci pro pokrytí celé České republiky, nebo využít pouze regionální deník a cíleně oslovit čtenáře ve výtípané oblasti. Upoutávka by byla provedena barevně a otištěna v pátečním Deníku. Inzerce je v pátek sice pro zvolenou velikost upoutávky přibližně o 40 % dražší než v ostatní dny, ale díky přiloženému TV-Magazínu je páteční náklad 527 000 výtisků, což je o více než 100 % vyšší náklad než v ostatní dny. Cena barevné inzerce pro celorepublikovou inzerci o velikosti 137 x 100 mm přijde na 147 600 Kč s DPH. [104]

Výrazně levnější variantou inzerátu je propagace v časopisech. Například půlstrana v časopise Kam po Česku přijde na 15125 Kč i s DPH. Oproti novinám je však měsíční náklad pouze 20000 kusů. [105]

Výhodným způsobem reklamy je propagace prostřednictvím pořadu, jako je například pořad ČT „Toulavá kamera“. Presentace v tomto pořadu je pro prezentovaného zcela zdarma.

Tento pořad zhlédne každý týden přibližně 145 000 domácností. Další výhodou je možnost přehrání archivních příspěvků na webu Toulavé kamery a knižní vydání jednotlivých pořadů. [106]

Další formou propagace bude tzv. Certifikát úspěšného letce, který pasažér obdrží po ukončení letu. Certifikát bude ve velikosti formátu A5, oboustranně potištěný. Na přední straně je vyobrazen balón s motivy postav Čtyřlístku. Pod balónem jsou vyfoceny dvě sedící postavy (viz Obrázek 14).

Na přání zákazníka je možné nechat se vyfotit vlastním fotoaparátom se spoleťetcem před startem a vzniklou fotografií pak přelepit imaginární letce vyobrazené na certifikátu. Na druhé straně certifikátu budou uvedeny kontaktní informace o společnosti zajišťující provoz balónu, mapka stanoviště balónu a základní technické informace o balónu. Při objednaném množství 10 000 kusů letáků formátu A5 je cena za 1 ks oboustranného tisku přibližně 2 Kč s DPH. [107]

Obrázek 14: Certifikát úspěšného letce



Mezi obvyklé informační prostředky patří také silniční poutače. Přístup ke Starým Splavům je zajištěn silnicí č. 38 ze směru od Doks a ze směru od Jestřebí. V tomto úseku se

nachází velké množství silničních poutačů informujících jak o ubytování, tak i o atrakcích, které se nalézají v Doksech a Starých Splavech. Také pro informování o atrakci „Čtyřlístek nad Blatáskem“ budou umístěny dva silniční poutače. Jeden ve směru od Jestřebí a druhý ze směru od Doks.

Předpokládaná velikost jednoho silničního poutače je o velikosti 2x1 metr. Jeden poutač o této velikosti včetně potisku lze pořídit za necelých 7 000Kč s DPH. [108]

V případě realizace projektu Balón nad Blatáskem by se musela řešit autorská práva na postavičky Čtyřlístku.

4.2 Flyboarding na Mácháči

Zcela novým druhem adrenalinové atraktivity je flyboarding. Tento druh sportu lze provozovat na jakékoliv vodní nádrži s dostatečnou vodní plochou. Funguje to tím způsobem, že doprovodný vodní skútr a pasažér jsou spojeni silnou hadicí. Skútr pomocí čerpadla čerpá vodu a pod tlakem ji pumpuje do připojené hadice. Voda se přitom dostává do trysek, které jsou umístěny na desce, na které jsou připevněny napevno boty a do trysek, které jsou připevněny k pažím. Proud z trysek umožňuje dostat se do výšky nad hladinu až do výše 8 m, otáčet se, provádět salta, skákat pod hladinu a zase nad ní jako delfín a další akrobatické kousky.

Obrázek 15: Flyboarding v akci



Zdroj: [127]

Hlavní vztlak, asi 90 %, je na tryskách připevněných k nohám. Trysky na rukou pomáhají především k zajištění stabilizace stejně jako u lyžaře hůlky. Vznášení lze tedy provádět i bez trysek na rukou. [109]

Toto zařízení vymyslel a sestrojil francouzský milovník vodních sportů Frank Zapata v roce 2011. [110]

Přestože jde o novinku, která spatřila světlo světa sotva před 2 roky, začíná být ve světě čím dál populárnější. V České republice tento druh adrenalinového sportu nabízí například firma Allergia. Hodinový zážitek, včetně 15 minutové instruktáže, stojí 2000 Kč. Instruktor řídí vodní skútr, ke kterému je Flyboard připojen. Tlak v hadici se dá samozřejmě regulovat zákazníkem spínači v zařízení na rukách, ale i sám dohlížející instruktor může Flyoardu přidávat nebo ubírat plyn, který vhání vodu do trysek, a takto v případě potřeby korigovat pohyb pasažéra, a tím zajistit bezpečný zážitek. Pohyb pasažéra je nezávislý na délce hadice, protože instruktor reaguje vodním skútreem na směr jeho pohybu.

Při provozování tohoto adrenalinového sportu je nutné náležité vybavení. Součástí ceny je tedy i zapůjčení neoprenového obleku, helmy a vesty.

Podle firmy Allergia lze tento sport provozovat od věku 12 let a jediným omezením je hmotnost zákazníka do 120 kg. [111], [112]

Cena tohoto zařízení je kolem 250 000 Kč s DPH. K tomu je ovšem nutné připočítat náklady na pořízení vodního skútru s dostatečným výkonem pro vytlačení vody do flyboardu. Ceny nových vodních skútrů se pohybují mezi 400 000 až 450 000 Kč s DPH. [113], [114] Vhodným místem pro stanoviště na Máchovu jezeru je na konci Hlavní pláže v blízkosti tobogánu.

4.3 Půjčovny kol v železničních stanicích

České dráhy nabízejí možnost zapůjčení kol ve vybraných stanicích v České republice. Celkový počet stanic, kde si lze půjčit kolo v rámci České republiky, je 68. Rozdělení půjčoven v jednotlivých krajích je uvedeno v tabulce 18.

Tabulka 18: Půjčovny kol Českých drah v ČR a v jednotlivých krajích

ČR, kraje	Počet půjčovních míst
Česká republika	68
Hlavní město Praha	0
Středočeský kraj	0
Jihočeský kraj	14
Plzeňský kraj	0
Karlovarský kraj	8
Ústecký kraj	0
Liberecký kraj	0
Královéhradecký kraj	3
Pardubický kraj	18
Vysočina	18
Jihomoravský kraj	4
Olomoucký kraj	1
Zlínský kraj	1
Moravskoslezský kraj	1

Zdroj: [115]

V tabulce jsou zahrnuty i stanice, kde si lze půjčit kolo pouze po předchozí rezervaci nebo domluvě. Na první pohled je patrné, že v pěti krajích nejsou žádné půjčovny. Mezi ně patří i Liberecký kraj. Obrázek č. 16 ukazuje kraje, kde jsou půjčovny kol (oranžová pole) a kde nejsou (bílá pole).

Obrázek 16: Mapa krajů půjčení kol ČD



Zdroj: [115]

4.3.1 Výhody půjčoven kol Českých drah

Zavedení půjčoven kol ve vhodných lokalitách by nalákalo více turistů do Libereckého kraje a přispělo k rozvoji tohoto druhu sportovního vyžití. Samy České dráhy uvádějí na svých webových stránkách určité přednosti zapůjčení kola ve stanicích:

„- žádné starosti s přepravou kola na místo výletu

- žádné náklady na přepravu kola do místa výletu

- po vybraných tratích lze vypůjčené kolo svézt vlakem zdarma

- kolo lze zdarma uschovat v úschovnách zavazadel ČD

- kolo lze většinou vrátit i v jiném místě než jste si ho vypůjčili

- kolo si lze v půjčovně předem rezervovat

- všechny půjčovny kol ČD jsou vybaveny kvalitními trekingovými koly s odborně prováděným servisem“ [115]

4.3.2 Navrhovaná nádraží pro půjčování kol

Vzhledem k atraktivitě lokality a zároveň přiměřené náročnosti tras pro cyklisty lze navrhnout tyto 2 půjčovny kol – v železniční stanici Mimoň a Doksy.

„Město **Mimoň** má vhodnou polohu pro cyklovýlety. Nejbližší rekreační oblastí jsou Doksy s Máchovým jezerem a oblast Lužických hor. Mimoň je z velké části obklopena plochou bývalého vojenského výcvikového prostoru Ralsko s poměrně rozsáhlými, především borovými lesy. Po zrušení vojenského provozu se toto území stalo, díky svému rozsáhlému bohatství přírodních krás, územím poskytujícím řadu možností k provozování turistiky. Také zde vede několik značených cyklostezek.“ [116]

Další vhodnou půjčovnou kol by bylo nádraží v **Doksech**. Čímž by se nabízelo turistům, kteří dojedou vlakem např. do Mimoně, aby si zapůjčili kolo a projeli si přírodou obklopené cyklostezky a kolo vrátili ve stanici Doksy. A fungovalo by to i obráceně. Tzn. zapůjčení kola v Doksech a vrácení v Mimoní. Mezi Mimoní a Doksy je několik cyklotras a cyklistických okruhů, které mají své názvy.

4.3.3 Příklady cyklookruhu a cyklotrasy v blízkosti nových půjčoven

Např. cyklistický okruh „**Na kole okolo Ralska**“ je skoro celý veden asfaltovými cestami a cyklostezkami většinou po rovině. Je tedy vhodný i pro menší děti.

Po červené turistické značce se lze dostat na cyklotrasu 241 a vydat se po ní směrem Stráž pod Ralskem. Napravo od cesty je stále vidět vrchol Ralsko. Cestou do Stráže pod Ralskem lze shlédnout zajímavý přírodní úkaz, jak Ploučnice protéká skálou. Ve Stráži se cyklista napojí na cyklotrasu 3007 a dostane se až k Hamerskému rybníku, kde se nachází písčná pláž s minigolfem, lanovým centrem, i mnoho stánků s občerstvením. Dále pak pokračuje po cyklotrase 3046 zpátky do Mimoně. Na cestě lze vidět Černý rybník s rašeliništěm a skalní útvary. Skoro na konci cesty lze spatřit hrad Bezděz a zříceninu hradu Ralsko. Trasa měří 36 km. [117]

Jako příklad trasy lze uvést „**Na kole z Mimoně do obce Doksy**“. Tato trasa je dlouhá 23 km. Nejprve cyklista pojedje po silnici II. třídy č. 270. Dále pokračuje po cyklotrase VLS (Vojenské lesy a statky ČR, a.s.). Nakonec se napojí na cyklotrasu 3054 a po ní dojedje až do Doks. Cestou se může podívat na bývalé vojenské letiště Hradčany, pokochat se pohledem na Hradčanský rybník nebo se zastavit u pískovcových útvarů, tzv. Hradčanských stěn. Velmi zajímavý je útvar nazvaný Psí kostel. [118]

4.4 Bobová dráha v Poniklé

Jedním z problémů, které mají provozovatelé lyžařských vleků, je krátké sezónní využití vleků. V mnoha rekreačních střediscích je vlek využíván pouze v zimních měsících. Některé se využívají v létě pro provozování adrenalinových sjezdů na kole. Pro vytažení kol se právě používají vleky.

Další vhodnou alternativou využití vleku a uskutečnění atrakce v letních měsících je postavení bobové dráhy na lyžařském svahu. Pro provozování bobových drah se používají buď korytové nebo jednotrubkové dráhy.

Jednotrubkové dráhy jsou vhodné pro sjezdovky, protože jsou jednoduše montovatelné a demontovatelné a dají se tedy na svahu využít v měsících, kdy již nelze provozovat zimní sporty. Dráha se sestavuje z jednotlivých trubek, které mají průměr 150 mm. Trubky jsou

vyrobeny z hliníku a nepotřebují tedy žádnou údržbu. Díky montáži pomocí zemních kotev nejsou potřeba žádná ukotvení pomocí betonu.

Tento druh dráhy je díky třístupňovému brzdovému systému velmi bezpečný. Díky vedení vozíků na trubkách nemůže vozík vyjet z dráhy. Aby pasažér nevypadl z vozíku, jsou vozíky opatřeny bezpečnostními pásy, kterými je pasažér k vozíku připoután.

Výrobce jednotrubkových drah je firma Brandauer GmbH, Russbach a výhradním dodavatelem pro Českou a Slovenskou republiku je firma Michálek s.r.o. Chrudim.

Důležitou podmínkou pro vytahování vozíků na svah je druh lyžařského vleku. Pro provoz lze použít pouze tzv. bubínkový lyžařský vlek s unašečem pro jednu (tzv. jednokotva) nebo dvě osoby (tzv. kotva). Na talířový teleskopický vlek nejde vozík pro vytažení upevnit. [119]

Jedním z vhodných areálů pro provozování jednotrubkové bobové dráhy je skiareál HOMOLE v Poniklé, který právě disponuje vhodným typem vleku. Díky koupališti se skluzavkami a s travnatou pláží, dětskému bazénu a dětskému koutku je areál navštěvovaný i v letních měsících. V těsné blízkosti areálu se také nachází hotel s restaurací. [120]

Rozšíření areálu o tuto atrakci by mohlo nalákat více turistů v letních měsících.

Obec Poniklá se nachází přibližně 13 km jižně od Rokytnice nad Jizerou.

4.5 Zvýšení návštěvnosti muzeí

Většina muzeí je otevřena pouze od jara do podzimu. V zimním období nejsou dostupná. Bylo by dobré zavést otevírací dobu i přes zimní měsíce. Návštěvníci přes zimní období nemohou využít dopravní atraktivitu, které jsou provozovány v jarních, letních a podzimních měsících (například lety balonem, vodní lyžování, jízda na drezíně a další). Je zde tedy potenciál ke zvýšení návštěvnosti muzeí.

Problémem muzeí v Libereckém kraji je nedostatečné povědomí o jejich existenci.

Pro zvýšení návštěvnosti muzeí v Libereckém kraji by tedy bylo možné například oslovit školy různého typu, aby v rámci výuky a školních výletů navštívily příslušná muzea.

Dalšími možnostmi propagace může být reklama v tisku, v rozhlasu, internetová propagace formou bannerů nebo souhrnná brožura o všech technických muzeích v kraji. Tato brožura bude k dispozici v každém výše uvedeném technickém muzeu a infocentrech. Touto cestou se návštěvníci dozvědí o ostatních technických muzeích.

Další nevýhodou je nedostatečná otevírací doba, například automuzeum ve Vratislavicích nad Nisou má otevřeno pouze v neděli. Je potřeba rozšířit otevírací dobu i na sobotu.

Závěr

V první, teoretické části této práce bylo snahou ukázat, jak se historicky vyvíjely různé druhy dopravy v České republice a jak je rozvoj cestovního ruchu přímo závislý na rozvoji dopravy. S rozvojem dopravy se otevíraly větší možnosti turistům cestovat do vzdálenějších destinací a být v cíli rychleji a pohodlněji. V rámci České republiky mají výsadní postavení silniční a železniční doprava. Zároveň je ukázáno, jak velký podíl na ekonomice a zaměstnanosti České republiky má oblast cestovního ruchu v tom nejširším slova smyslu.

Druhá část se zabývá nejen Libereckým krajem samotným, ale v několika oblastech umožňuje porovnání i s ostatními kraji. Přestože je Liberecký kraj nejmenším v České republice, je v rámci republiky jedním z nejnavštěvovanějších. Kraj je známý především svým přírodním bohatstvím. Na území Libereckého kraje se nachází spousta geologických zajímavostí, jsou zde z pohledu turistiky dva významné horské celky, Jizerské hory a Krkonoše, a vodní plocha Máchova jezera. Také vysoký podíl chráněných oblastí láká turisty na svoji přírodní pestrost. Do Libereckého kraje zasahuje i nejstarší národní park v České republice, Krkonošský národní park. Neméně významné pro cestovní ruch jsou historické památky. Přestože v Libereckém kraji se nenachází žádná památka zapsaná v seznamu UNESCO, je možné zde nalézt mnoho zajímavých turistických objektů. Za všechny lze uvést alespoň hrady Bezděz a Housku a zámek Sychrov.

Třetí část analyzuje dopravní atraktivitu v Libereckém kraji. Ukázalo se, že na území kraje se nacházejí dopravní atraktivitu týkající se všech druhů dopravy. Mezi nejznámější patří rekreační lodní doprava na Máchově jezeře a lanovka na Ještěd. Máchovo jezero je největší vodní plochou v Libereckém kraji a dopravu na jezeře zajišťují 4 lodě. Díky hornatému terénu se na území kraje nachází 15 sedačkových a jedna kabinková lanovka. Tato kabinková lanovka na Ještěd patří svým technickým stavem a výkonem k unikátním technickým zařízením. Je to jediná lanovka, která patří Českým drahám. Pokud jde o tematiku silniční a železniční dopravy, v kraji se také nachází několik muzeí. Z pohledu návštěvnosti nejsou ovšem tak významná jako historické památky. Významná jsou však tím, že uchovávají historicko-technické exponáty, které by jinak nenávratně zmizely v kovošrotu, a současná a budoucí generace by byly ochuzeny o část technické historie.

Čtvrtá kapitola navrhuje doplnění současných dopravních atraktivit o atraktivitu nové. V rámci Libereckého kraje je velmi zajímavá lokalita Máchovo jezero, kde lze provozovat některé nové atraktivitu, které jsou zmíněny ve 4. kapitole této práce. Zajímavou alternativou pro lyžařské svahy pro období jaro až podzim jsou demontovatelné bobové dráhy, které nabízí využití vleků a svahů téměř celoročně. Cílem je přilákat více turistů do Libereckého kraje a nabídnout jim širší možnosti trávení volného času.

Seznam literatury

- [1] RYGLOVÁ, Kateřina. *Cestovní ruch – soubor studijních materiálů*. 3. vyd. rozšířené. Ostrava: KEY Publishing s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7418-28-6.
- [2] KYNCL, Jan a kolektiv. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5.
- [3] Historie podniku ČSAD. *Liaz navždy* [online]. © 2006, [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.liaznavzdy.cz/csad.php>
- [4] ČERTÍK, Miroslav a kolektiv autorů. *CESTOVNÍ RUCH: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF, 2001. ISBN 80-238-6275-8.
- [5] KVÍTEK, Martin. *Průkopníci vědy a techniky v Českých zemích*. Praha: FRAGMENT, 1994. ISBN 80-85768-30-5
- [6] Historie v datech. ČD. [online]. © 2008, [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/skupina-cd/historie/fistorie-v-datech/-702/>
- [7] MOJŽÍŠ, Vlastislav a Tatiana MOLKOVÁ. *Technologie a řízení dopravy I: část železniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. ISBN 80-7194-424-6
- [8] PRUŠA, Jiří a kolektiv. *Letecká doprava*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2002. ISBN 80-7041-543-6
- [9] Historie. ČSA CZECH AIRLINES [online]. © 1998-2013, [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.csa.cz/cs/portal/quicklinks/about-us/history.htm>
- [10] Asociace regionálních letišť hodlá obnovit vnitrostátní linky. *Letectví.cz* [online]. © 2007, [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.letectvi.cz/letectvi/Article64474.html>
- [11] SEKCE LETOVÁ A PROVOZNÍ, ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY. *Úřad pro civilní letectví* [online]. © 2011, [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: http://www.caa.cz/file/5652_5_1/download/
- [12] HISTORIE LODNÍ DOPRAVY NA LABI A VLTAVĚ. *Labská paroplavební společnost* [online]. © 2011, [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: http://www.labskaporoplavba.cz/historie_lodni_dopravy.php

[13] VONKA, Jaroslav. *Osobní doprava*. 2. zkrác. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. ISBN 80-7194-630-3.

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

[15] Profil společnosti. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/profil-spolecnosti/>

[16]: Základní data a fakta o cestovním ruchu v ČR. *CzechTourism*. [online]. ©2005-2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/didakticke-podklady/6-zakladni-data-a-fakta-o-cestovnim-ruchu-v-cr/>

[17] INDROVÁ, Jarmila a kol. *Cestovní ruch*. Praha: Oeconomica, 2007. ISBN 978-80-245-1252-5

[18] Charakteristika a význam cestovního ruchu v Česku. *Czech Tourism*. [online]. ©2005-2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/didakticke-podklady/1-charakteristika-a-vyznam-cestovniho-ruchu-v-cesku/>

[19] ČESKO. Vláda. Ústavní zákon ze dne 3. prosince 1997 o vytvoření vyšších územních samosprávných celků a o změně ústavního zákona České národní rady č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky. In: Sběrka zákonů, Česká republika. 1997, částka 114, s. 7018. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3105>

[20] Charakteristika kraje. *Český statistický úřad*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: http://www.liberec.czso.cz/xl/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje

[21] Významná data Krkonošského národního parku. *Správa Krkonošského národního parku*. [online]. ©2010, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.krnap.cz/vyznamna-data-krnap/>

[22] KÜHN, Petr. *Geologické zajímavosti Libereckého kraje*. Liberec: Liberecký kraj, 2006. ISBN 80-239-6366-X.

[23] Přehrady - Česká republika. *Infoglobe*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.infoglobe.cz/lokality/evropa/ceska-republika/prehrady/>

[24] *Atlas Česka* [online]. ©2007-2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.atlasceska.cz/liberecky-kraj/hrady-a-zamky/1/#list>

[25] *Národní památkový ústav*. [online]. ©2011, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.npu.cz/news/8519-n/>

- [26] *Zámek Sychrov*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.zamek-sychrov.cz/>
- [27] *Hrad Bezděz*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.hrad-bezdez.eu/historie/>
- [28] *Hrad Bezděz*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.hrad-bezdez.cz/>
- [29] *Bezděz. Turistika.cz*. [online]. ©2007-2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.turistika.cz/mista/bezdez>
- [30] *Historie Města. Městské informační centrum Liberec*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.infolbc.cz/cz/liberec/historie1.html>
- [31] *Od prvních zmínek až k počátkům průmyslové výroby. Náš Liberec*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.nasliberec.cz/historie-liberce/od-prvnich-zminek-k-pocatkum-prumyslove-vyroby.php>
- [32] *První německé město v království. Náš Liberec*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.nasliberec.cz/historie-liberce/prvni-nemecke-mesto-v-kralovstvi.php>
- [33] *Liberec. Městské informační centrum Liberec*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.infolbc.cz/cz/liberec/profil.html>
- [34] *Historie a architektura. Hotel Ještěd*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://jested.cz/o-hotelu/historie-a-architektura/>
- [35] *Průvodce. Hotel Ještěd*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://jested.cz/o-hotelu/pruvodce/>
- [36] *PAMÁTKY UNESCO V ČR. InfoČesko*. [online]. ©2007, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.infocesko.cz/content/clanek.aspx?clanekid=6856>
- [37] *Novorenesanční radnice v Liberci - klenot města pod Ještědem. Kudyznudy.cz*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Novorenesancni-radnice-v-Liberci--klenot-mesta-po.aspx>
- [38] *Historie ZOO Liberec. ZOO Liberec*. [online]. ©2009, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.zooliberec.cz/cz/o-nas/historie-zoo-liberec>
- [39] *Automuzeum Vratislavice nad Nisou. Kudyznudy.cz*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Automuzeum-Vratislavice-nad-Nisou.aspx>
- [40] *Automuzeum.cz*. [online]. ©2011, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.automuzeum.cz/muzeum-vratislavice-n/n/automuzeum-ve-vratislavicich-n/n-je-v-zime-zavreno.html>

[41] Památník Ferdinanda Porsche. *Toulavá kamera*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.toulavakamera.cz/article.asp?id=3354>

[42] Kulturní centrum Vratislavice 101010 s expozicí Ferdinanda Porche. *Kudyznudy.cz*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Kulturni-centrum-Vratislavice-101010.aspx?clientcache=0>

[43] PORSCHE. *Vratislavice nad Nisou*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.vratislavice101010.cz/porsche>

[44] Rodný dům Ferdinanda Porsche - nejúžasnější příběh automobilové historie. *Kudyznudy.cz*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Dum-Ferdinanda-Porscheho.aspx>

[45] *Chrastavské muzeum*. [online]. ©2009, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.hasicskemuzeum.wz.cz/menu.html>

[46] *Muzeum obrněné techniky Smržovka*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://tankysmrzovka.webgarden.cz/>

[47] Muzeum techniky v Loukově. *Liberecký kraj*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.liberecky-kraj.cz/redakce/index.php?xuser=&lanG=cs&dr=1193>

[48] Kořenov. *Toulavá kamera*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.toulavakamera.cz/article.asp?id=3789>

[49] Tip na výlet s dětmi: Nostalgické jízdy historickými vlaky. *Jedtesdetmi.cz*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.jedtesdetmi.cz/?goto=news&nid=61&lng=cz>

[50] Po nejstrmější trati Česka. *ČD*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/zazitky/kam-na-vylet/478-po-nejstrmejsi-trati-ceska>

[51] Zubačkou do Krkonoš. *Tajemství železnic*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10394044768-tajemstvi-zeleznic/412235100081009-zubackou-do-krkonos/>

[52] *Zubačka – Ozubnicová trať*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.zubacka.cz/muzeum/index.htm>

[53] Muzeum ozubnicové dráhy, Kořenov. *Liberecký kraj*. *Liberecký kraj*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.liberecky-kraj.cz/redakce/index.php?xuser=&lanG=cs&dr=4307>

[54] Když se z Frýdlantu jezdilo do Žitavy. *ČD*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/zazitky/kam-na-vylet/600-kdyz-se-z-frydlantu-jezdilo-do-zitavy>

[55] *Spolek Frýdlantské okresní dráhy*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.hermanicka.wz.cz/html/muzeum/exponaty.html>

- [56] Železniční muzeum. *Město Frydlant*. [online]. ©2009, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.mesto-frydlant.cz/cs/turistika-sport-vystavy/zeleznicni-muzeum.html>
- [57] *KŽC*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kzc.cz/cz/Luzicky-motoracek>
- [58] Jízdní řád 2009/2010. *ČD rail*. [online]. ©2009, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.cd rail.cz/gvd/k901.pdf>
- [59] LARIŠ, Jan. Lužický motoráček 2011: cesta za kulturou, turistikou a zábavou města Liberce. *Novinky.cz*. [online]. ©2011, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/vase-zpravy/liberecky-kraj/liberec/2589-5802-luzicky-motoracek-2011-cesta-za-kulturou-turistikou-a-zabavou-mesta-liberce.html>
- [60] *Obec Pěňčín*. [online]. ©2011, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.pencin.cz/web/>
- [61] *Regionální turistické informační centrum Turnov*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.infocentrum-turnov.cz/dr-cs/4675-pencin.html>
- [62] Výletní areál Pěňčín. *Jablonecké kulturní a informační infocentrum*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.jablonec.com/dr-cs/1004-vyletni-areal-pencin.html>
- [63] Vyhlídkový Vláček. *Výletní areál Pěňčín*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.vapen.cz/vyhlidkovy-vlacek/>
- [64] Výletní vláček Kokořík. *Kudyznudy.cz* [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Vyletni-vlacek-Kokorik.aspx#1>
- [65] Výletní vláček u Máchova jezera. *Máchovo jezero-ubytování. Info*. [online]. ©2011, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.machovojezero-ubytovani.info/relaxace/vyletni-vlaek-u-machova-jezera.html>
- [66] Letiště v Libereckém kraji. *Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK12/42.html?>
- [67] *Aeroklub Liberec*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.aeroklub-liberec.cz/>
- [68] *Aeroklub Hodkovice*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.hodkovice.info/>
- [69] *Aeroklub Česká Lípa*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.aeroklubceskalipa.cz/>
- [70] *PILOTAK.CZ*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.pilotak.cz/cessna-150-152/>

- [71] Lodní doprava. *Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK10/52.html>
- [72] Máchovo jezero. *Turistik*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.turistik.sk/cz/kraje/liberecky-kraj/okres-ceska-lipa/doksy-okres-ceska-lipa/machovo-jezero/>
- [73] *Cesty krajem*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.cestykrajem.cz/katalog/dle-lokalit/objekty/machovo-jezero/>
- [74] *Regata Máchovo jezero*. [online]. ©2010, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.regatamachovojezero.cz/>
- [75] Pravidelná lodní přeprava po Máchově jezeře. *Regata Máchovo jezero*. [online]. ©2010, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.regatamachovojezero.cz/lodni-doprava/pravidelna-preprava>
- [76] Máchovo jezero. *Chatová osada Jachta*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.jachta.com/zabava.html>
- [77] *PANDA SPORT*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.pandasport.cz/sportoviste/vodni-lyzarsky-vlek>
- [78] Vodní lyžování a wakeboarding. *Ski andWake Park Těrlicko*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://skiwakepark.cz/?page=technicke-parametry>
- [79] *WC Stráž*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://wcstraz.unas.cz/vlek.php>
- [80] Wakeboarding. *Vodní adrenalin*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.vodniadrenalin.cz/wakeboarding>
- [81] Zvláštní jízdy historickou tramvají Bovera. *Jablonecké kulturní a informační centrum*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://jablonec.com/redakce/index.php?rok=2010&mesic=9&den=28&lanG=cs&detail=2244&subakce=events&xuser=>
- [82] *Dopravní podnik měst Liberec a Jablonec n. N., a.s.* [online]. ©2011, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: http://www.dpmlj.cz/uvodni-strana/aktuality/dalsi-historicka-tramvaj-se-dockala-krtu_83/
- [83] Stanovy občanského sdružení Bovera. *Boveraclub*. [online]. ©2011, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.boveraclub.czechtrams.com/data/sklad/2011011215521659442.pdf>
- [84] *Boveraclub*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.boveraclub.czechtrams.com/index.php?page=home>

- [85] Pronájem historického vozidla. *Dopravní podnik měst Liberec a Jablonec n. N., a.s.* [online]. ©2011, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/historie/pronajem-historickeho-vozidla/>
- [86] VURSTA, Pavel. OSOBNÍ LANOVÉ DRÁHY V LIBERECKÉM KRAJI. *Liberecký kraj*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://doprava.kraj-lbc.cz/getFile/case:show/id:170064>
- [87] Lanová dráha Liberec-Horní Hanychov – Ještěd. *ČD*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/specialni-nabidky/lanovka-cd/-3686/>
- [88] Lanovka na Ještěd loni svezla méně lidí, na vině jsou povodně. *iDnes.cz*. [online]. ©2011, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: http://liberec.idnes.cz/lanovka-na-jested-loni-svezla-mene-lidi-na-vine-jsou-povodne-pqj-/liberec-zpravy.aspx?c=A110726_1624221_liberec-zpravy_oks
- [89] *Hory Jizerské*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.lanovka-jested.cz/popis/>
- [90] Popis dráhy. *Bobová dráha Janov nad Nisou*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.bobovadrahajanov.cz/cs-draha>
- [91] Bobová dráha v Janově nad Nisou - za vzrušujícím zážitkem po celý rok. *KUDYZNUDY.CZ*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Bobova-draha-v-Janove-nad-Nisou.aspx>
- [92] Euroregion Neisse-Nisa-Nysa. *Český statistický úřad*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: http://www.liberec.czso.cz/xl/redakce.nsf/i/euroregion_neisse_nisa_nysa
- [93] V Německu vzniká nové rekreační středisko. *Dovolená. EU*. [online]. ©2010, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.dovolena.eu/kratke-zpravy/v-nemecku-vznika-nove-rekreacni-stredisko-22.html>
- [94] Der See ist da. *Berzdorfer See*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.berzdorfersee.eu/>
- [95] *Balon centrum*. [online]. ©2009, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.lety-balonem.eu/upoutany-balon.php>
- [96] Let na upoutaném balónu v centru Prahy. *Allegria*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.firmanazazitky.cz/let-na-upoutanem-balonu-v-centru-prahy>
- [97] *High Flyer Hamburg*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.highflyer-hamburg.de/>
- [98] *Air Service Berlin*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.air-service-berlin.de/index.php/deutsch/tickets-airmaschinen/fesselballon-berlin-hi-flyer.html>

[99] *Ballonbau Wörner Augsburg*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: [http://www.ballonbau.de/index.php?article_id=29&clang=0#Wie groß ist die Aufstiegs-bzw. Abstiegsgeschwindigkeit ?](http://www.ballonbau.de/index.php?article_id=29&clang=0#Wie_gro%C3%9F_ist_die_Aufstiegs-bzw._Abstiegs-geschwindigkeit_?)

[100] interní informace firmy Ballonbau Wörner GmbH

[101] Muzeum Čtyřlístku v Doksech - na výlet s Pind'ou, Bobíkem, Myšpulínem a Fifinkou. *KUDYZNUDY.CZ*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Muzeum-Ctyrlistku-v-Doksech.aspx#4>

[102] Naučná stezka Se Čtyřlístkem okolo Blat'áku. *KUDYZNUDY.CZ*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Naucna-stezka-Se-Ctyrlistkem-okolo-Blataku.aspx>

[103] *Publikace dat ISKN*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=2EDA9E08&MarQParam0=1131090501&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>

[104] Ceník Inzerce. *Deník*. [online]. ©2011, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://g.denik.cz/88/70/vlp-cen-k-13-new.pdf>

[105] *Kam po Česku*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kampocesku.cz/inzerce-a-mediaplan>

[106] ČT 24 – Top 50 sledovanost. *Česká televize*. [online]. ©2011, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: http://img2.ceskatelevize.cz/boss/image/contents/sledovanost/zebricky/2011/nejsled_07_ct24_2011.pdf

[107] *Inetprint*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.inetprint.cz/on-line-kalkulace-tisku-letaku/?action=preview&clid=161265&clk=sP8VAhdMWQIC5jy4B8u7kY&statc=CLCOK>

[108] *N-Atelier*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.n-atelier.cz/ceniky.htm>

[109] *Zapata Racing*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.zapata-racing.com/en/flyboard/technique/>

- [110] *Lodě na vodě*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.lodenavode.cz/aktuality/FlyBoard.htm>
- [111] Flyboarding. *Allergia*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.firmanazazitky.cz/flyboarding-1#tabs>
- [112] Nový adrenalinový zážitek - flyboard + VIDEO. *Pohora.cz*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.pohora.cz/adrenalin/novy-adrenalinovy-zazitek-flyboard-video/>
- [113] *Fly Board Europe*. [online]. [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.flyboard-europe.com/cennik.html>
- [114] *RAL*. [online]. ©2009, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.vodniskutry.cz/index.php?cat=4&item=268>
- [115] *ČD*. [online]. ©2009, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/>
- [116] Základní informace o městě. *Mimoň*. [online]. ©2008, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.mestomimon.cz/zakladni-informace.html>
- [117] *Výlety a zábava s dětmi*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.vylety-zabava.cz/cyklostezky-cyklotrasy-cyklovozik/ceskolipsko-a-machuv-kraj/303-na-kole-kolem-ralska>
- [118] *Mapy.iDnes.cz*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://mapy.idnes.cz/#layer=cycle&zoom=0&pos=x:478787,y:5607688&map=cesko-slovensko-100&base=evropa&route=12%3Btrue%3B480936%3B5611288%3Bcyklotrasa%20cyklostezka%3B475411%3B5601288%3BPražská%2C%20Doksy>
- [119] Základní informace. *Michálek s.r.o.* [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.michaleksro.cz/index.php?cat=4-1-0>
- [120] Koupaliště a letní sporty v areálu Homole. *KUDYZNUDY.CZ*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Koupani-a-letni-sporty-v-arealu-Homole.aspx>
- [121] *Ministerstvo dopravy ČR*. [online]. ©2006, [cit. 2012-12-12]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/default.htm>

- [122] ČSÚ. [online]. ©2013, [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/>
- [123] *Mapy.cz*. [online]. ©2013, [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/>
- [123] Nová expozice aut v památníku Ferdinanda Porsche. Autoweb. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.autoweb.cz/nova-expozice-aut-v-pamatniku-ferdinanda-porsche/>
- [124] Zubačka – Ozubnicová trať Tanvald-Kořenov. *Webnode*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://trat-036.webnode.cz/zubacka/>
- [125] *ŽelPage*. [online]. ©2013, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: : http://www.zelpage.cz/news_n/lanovka_jested1.jpg
- [126] Statistiky cyklostezky. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/statistiky/cyklostezky/>
- [127] Flyboarding. *Bang.sk*. [online]. ©2012, [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://bang.sk/flyboarding/>

Seznam tabulek

Tabulka 1: Infrastruktura silniční dopravy	15
Tabulka 2: Evidovaná vozidla v ČR.....	15
Tabulka 3: Infrastruktura železniční dopravy v krajích k 31. 12. 2011.....	19
Tabulka 4: Satelitní účet cestovního ruchu České republiky	28
Tabulka 5: Zaměstnanost cestovního ruchu České republiky	28
Tabulka 6: Počet obyvatel 10 největších měst v ČR k 31. 12. 2011	34
Tabulka 7: Návštěvnost v hromadných ubytovacích zařízeních v krajích 31. 12. 2011	37
Tabulka 8: Kapacity hromadných ubytovacích zařízení podle kategorie v krajích	38
Tabulka 9: Tarifní odbavení	47
Tabulka 10: Okruhy projížděk vyhlídkového vláčku	49
Tabulka 11: Ceník jízdného - vlek vodní nádrž Stráž pod Ralskem	55
Tabulka 12: Technické údaje lanovky.....	57
Tabulka 13: Počty pasažérů lanovky na Ještěd	58
Tabulka 14: SWOT analýza	59
Tabulka 15: Rozloha chráněných území k 31. 12. 2011	60
Tabulka 16: Porovnání návštěvnosti	64
Tabulka 17: Zhodnocení muzeí.....	65
Tabulka 18: Půjčovny kol Českých drah v ČR a v jednotlivých krajích.....	74

Seznam obrázků

Obrázek 1: Počet obyvatel v krajích v % a Rozloha krajů v %	30
Obrázek 2: Chráněná území v Libereckém kraji v r. 2011	31
Obrázek 3: Expozice Ferdinanda Porsche	40
Obrázek 4: Ruční záprahová čtyřkolová stříkačka na pérách.....	42
Obrázek 5: Muzeum techniky v Loukově	43
Obrázek 6: Ozubnicová železnice	44
Obrázek 7: Lužický motoráček.....	48
Obrázek 8: Vyhlídkový vláček Pěnčín – Černá Studnice.....	50
Obrázek 9: Mapa Máchova jezera	53
Obrázek 10: Vodní vleč z ptačího pohledu	54
Obrázek 11: Lanovka na Ještěd	57
Obrázek 12: Délka cyklostezek připadajících průměrně na 100 obyvatel v jednotlivých krajích	63
Obrázek 13: Stanoviště balónu	69
Obrázek 14: Certifikát úspěšného letce	71
Obrázek 15: Flyboarding v akci	72
Obrázek 16: Mapa krajů půjčení kol ČD.....	74

Seznam zkratek

ČD	České dráhy
ČLS	Československá letecká společnost
ČSA	Československé státní aerolinie
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
ČSD	Československé státní dráhy
ČSR	Československá republika
EC	EuroCity
Ex	Expres
HDP	Hrubý domácí produkt
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IC	Intercity
MHD	Městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
Os	Osobní vlak
R	Rychlík
SC	Supercity
Sp	Spěšný vlak
TIC	Turistické informační centrum
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNWTO	United Nations World Tourism Organization – Světová organizace cestovního ruchu
VLS	Vojenské lesy a statky ČR, a.s.
VW	Volkswagen
ZOO	Zoologická zahrada

Seznam příloh

Příloha 1: Poloha Libereckého kraje v rámci České republiky

Příloha 2: Rozloha a počet obyvatel v ČR a krajích k 31. 12. 2011

Příloha 3: Otevírací doba ZOO Liberec

Příloha 4: Balón

Příloha 5: Balón ve vzduchu

Příloha 6: Flyboarding

Příloha 7: Flyboarding v akci

Příloha 8: Bobová dráha v Petříkově

Příloha 9: Bobová dráha

Příloha 1

Poloha Libereckého kraje v rámci České republiky



Zdroj: ČSÚ

Příloha 2

Rozloha a počet obyvatel v ČR a krajích k 31. 12. 2011

ČR, kraje	Rozloha území (km ²)	Počet obyvatel	Rozloha území (%)	Počet obyvatel (%)
Česká republika	78865,4	10 486 731	100,0	100,0
Hlavní město Praha	496,1	1 234 037	0,6	11,8
Středočeský kraj	11015,3	1 264 986	14,0	12,1
Jihočeský kraj	10056,9	635 771	12,8	6,1
Plzeňský kraj	7560,9	571 256	9,6	5,4
Karlovarský kraj	3314,4	303 804	4,2	2,9
Ústecký kraj	5334,6	828 448	6,8	7,9
Liberecký kraj	3163,0	437 920	4,0	4,2
Královéhradecký kraj	4758,6	554 555	6,0	5,3
Pardubický kraj	4518,8	516 260	5,7	4,9
Vysočina	6795,5	512 245	8,6	4,9
Jihomoravský kraj	7194,6	1 163 627	9,1	11,1
Olomoucký kraj	5266,6	639 030	6,7	6,1
Zlínský kraj	3963,2	590 087	5,0	5,6
Moravskoslezský kraj	5426,8	1 234 705	6,9	11,8

Zdroj: ČSÚ + vlastní výpočet

Příloha 3

Otevírací doba ZOO Liberec

Měsíc	Otevírací doba (hod. od - do)
Leden	9.00 - 16.30
Únor	9.00 - 16.30
Březen	9.00 - 17.00
Duben	9.00 - 18.00
Květen	8.00 - 18.00
Červen	8.00 - 19.00
Červenec	8.00 - 19.00
Srpen	8.00 - 19.00
Září	8.00 - 18.00
Říjen	9.00 - 18.00
Listopad	9.00 - 17.00
Prosinec	9.00 - 16.30

Zdroj: <http://www.zooliberec.cz/cz/pred-navstevou>

Příloha 4

Balón



Zdroj: http://www.ballonbau.de/index.php?article_id=45&clang=0

Příloha 5

Balón ve vzduchu



Zdroj: http://www.ballonbau.de/index.php?article_id=45&clang=0

Příloha 6

Flyboarding



Zdroj: <http://flyboard.de/bilder.php>

Příloha 7

Flyboarding v akci



Zdroj: <http://flyboard.de/bilder.php>

Příloha 8

Bobová dráha v Petříkově



Zdroj: http://www.kaste.cz/bobova_draha/bobova_draha.htm

Příloha 9

Bobová dráha



Zdroj: http://www.brandauer.cc/images/galerie/1197442051_big.jpg