

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Doprava v Kraji Vysočina z hlediska cestovního ruchu

Lucie Mikešová

Bakalářská práce

2022

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Lucie Mikešová**
Osobní číslo: **D16218**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Doprava v Kraji Vysočina z hlediska cestovního ruchu**
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Charakteristika předpokladů pro cestovní ruch v Kraji Vysočina
2. Analýza současného stavu dopravy v Kraji Vysočina z hlediska cestovního ruchu
3. Návrh na zlepšení dopravy v Kraji Vysočina z hlediska cestovního ruchu

Závěr

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

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

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

Datum zadání bakalářské práce: **29. října 2021**
Termín odevzdání bakalářské práce: **15. května 2022**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 29. dubna 2022

Prohlašuji:

Práci s názvem „Doprava v Kraji Vysočina z hlediska cestovního ruchu“ 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., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 15. 5. 2022

Lucie Mikešová v. r.

Ráda bych poděkovala vedoucí práce Ing. Heleně Beckové, Ph.D., za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání bakalářské práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce je zaměřena na dopravu v Kraji Vysočina z pohledu potřeb jeho návštěvníků. V práci je analyzován současný stav a následně navržena opatření v oblasti dopravy, která by mohla napomoci rozvoji cestovního ruchu v daném regionu.

KLÍČOVÁ SLOVA

cestovní ruch, doprava, Kraj Vysočina, destinace, region

TITLE

Transport in the Vysocina region in terms of tourism

ANNOTATION

This bachelor thesis is focused on transport in the Vysocina Region from the perspective of the needs of its visitors. The work analyzes the current state and then proposed measures in the field of transport, which could help the development of tourism in the region.

KEYWORDS

tourism, transport, Vysocina region, destination, region

OBSAH

ÚVOD	9
1 CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLADŮ PRO CESTOVNÍ RUCH V KRAJI VYSOČINA	10
1.1 Doprava a cestovní ruch	10
1.1.1 Charakteristika dopravy	10
1.1.2 Charakteristika cestovního ruchu	12
1.1.3 Druhy cestovního ruchu	12
1.2 Kraj Vysočina	16
1.2.1 Geomorfologická charakteristika	16
1.2.2 Významná města	17
1.3 Turisticky zajímavé lokality	18
1.3.1 Hrady a zříceniny	18
1.3.2 Zámky	19
1.3.3 Muzea, galerie a divadla	20
1.3.4 Zábavní turistické cíle	20
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVY V KRAJI VYSOČINA Z HLEDISKA CESTOVNÍHO RUCHU	22
2.1 Dopravní dostupnost Kraje Vysočina	22
2.1.1 Silniční doprava	22
2.1.2 Železniční doprava	24
2.1.3 Letecká doprava	27
2.1.4 Vodní (lodní) doprava	27
2.1.5 Cyklodoprava a cykloturistika	28
2.1.6 Dopravní obslužnost veřejnou dopravou	30
2.2 Návštěvnost turistických cílů	32
2.3 Marketingový výzkum návštěvníka Kraje Vysočina	37
2.3.1 Profil návštěvníka Kraje Vysočina	37
2.3.2 Profil tuzemského turisty	38
2.3.3 Shrnutí marketingového výzkumu návštěvníka Kraje Vysočina	40
2.4 Průzkum dopravní dostupnosti k nejnavštěvovanějším turistickým cílům	40
2.4.1 Dopravní dostupnost k Zoologické zahradě Jihlava	41
2.4.2 Dopravní dostupnost k zábavnímu parku Šikland	44
2.4.3 Dopravní dostupnost ke státnímu zámku Telč	45

2.4.4	Dopravní dostupnost k hradu Roštejn	47
2.4.5	Dopravní dostupnost k zámku Žďár nad Sázavou	49
2.4.6	Porovnání výhod a nevýhod dopravní dostupnosti k vybraným turistickým cílům.....	50
3	NÁVRH NA ZLEPŠENÍ DOPRAVY V KRAJI VYSOČINA Z HLEDISKA CESTOVNÍHO RUCHU.....	53
3.1	Obecná doporučení týkající se zlepšení dopravní dostupnosti v Kraji Vysočina z hlediska cestovního ruchu	53
3.2	Návrhy a podněty na zlepšení dopravní dostupnosti k nejnavštěvovanějším turistickým cílům	54
3.2.1	Návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti k Zoologické zahradě Jihlava.....	55
3.2.2	Návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti k zábavnímu parku Šikland.....	56
3.2.3	Návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti ke státnímu zámku Telč	56
3.2.4	Návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti k hradu Roštejn	57
3.2.5	Návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti k zámku Žďár nad Sázavou	57
	ZÁVĚR	59
	POUŽITÁ LITERATURA.....	60
	SEZNAM TABULEK.....	63
	SEZNAM OBRÁZKŮ	64
	SEZNAM ZKRATEK.....	65

ÚVOD

Tato bakalářská práce je zaměřena na dopravu a její vliv na stále se rozvíjející cestovní ruch, jenž patří mezi nejvýznamnější obory světového hospodářství. Doprava je chápána jako činnost zprostředkovávající přemístování osob či věcí, které je realizováno pohybem dopravních prostředků po dopravních cestách. Dopravní služby jsou řazeny mezi základní služby cestovního ruchu a je proto důležité pro návštěvnost daného kraje zajistit právě jejich dostupnost k vybraným turistickým lokalitám.

Kraj Vysočina, který byl pro tuto práci vybrán, zaujímá centrální polohu v rámci České republiky a je známý především svým krásným prostředím. Kraj je tvořen převážně pahorkatinami Českomoravské vrchoviny a nabízí velké množství turisticky zajímavých lokalit, lákající návštěvníky.

V teoreticko-metodologické části budou podrobněji charakterizovány předpoklady pro cestovní ruch v Kraji Vysočina.

Následně se analytická část bude opírat o poznatky v teoreticko-metodologické části, kde bude analyzován současný stav Kraje Vysočina z hlediska cestovního ruchu.

Cílem této bakalářské práce je na základě analýzy současného stavu dopravy v Kraji Vysočina z hlediska cestovního ruchu navrhnout zlepšení, která by přispěla k rozvoji cestovního ruchu v tomto kraji.

1 CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLADŮ PRO CESTOVNÍ RUCH V KRAJI VYSOČINA

V této kapitole jsou definovány pojmy doprava a cestovní ruch, jejich základní charakteristika a rozdělení.

Dále je podrobněji charakterizován vybraný Kraj Vysočina a definovány zajímavosti v tomto kraji z hlediska cestovního ruchu.

1.1 Doprava a cestovní ruch

Doprava a cestovní ruch, zdánlivě dva různé pojmy, které však spolu úzce souvisejí a vzájemně se ovlivňují. Doprava takzvaně „pracuje“ pro cestovní ruch, jenž je založen na přemísťování osob z místa bydliště do jiného místa za určitým cílem (odpočinek, relaxace, sport, lázně, kulturní zážitek), přemístit se lze však pouze využitím vhodného druhu dopravy, například silniční, železniční, vodní nebo leteckou.

Obě tyto oblasti zároveň ovlivňují ekonomický růst obcí, měst, krajů či států. Investice do atraktivit cestovního ruchu může danému místu přinést i nové pracovní příležitosti či finanční stabilitu.

1.1.1 Charakteristika dopravy

Zurynek, Zelený a Mervart (2008) charakterizují dopravu jako „*činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií*“.

Osobní dopravu lze členit podle několika hledisek, Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011) ji rozlišují podle použitého dopravního prostředku na pozemní (silniční, železniční), leteckou, vodní a ostatní druhy. Podle oblasti ji dělí na vnitrostátní a mezinárodní a poslední rozdělení je podle jízdního řádu na pravidelnou a nepravidelnou dopravu.

Železniční doprava se řadí mezi kolejové druhy dopravy. Délka tratí v ČR činí 9377 km, jedná se o jednu z nejvyšších hustot železniční sítě v ČR (Správa železnic, 2022). Podle Ryglové, Buriana a Vajčnerové (2011) se železniční doprava řadí v cestovním ruchu mezi nejméně používaný druh dopravy, a to hlavně z důvodu vysoké ceny a malé pružnosti. Jako hlavní výhody železnice vyzdvihují plynulost, relativní bezpečnost a nízkou závislost na přírodních jevech. Zurynek, Zelený a Mervart (2008) s nevýhodami železnice souhlasí, nejvíce zdůrazňují omezenou dostupnost, která je v cestovním ruchu důležitá, a z tohoto důvodu železnice není příliš vhodná pro poznávací zájezdy cestovních kancelářů. Naopak vyzdvihují

šetrnost železniční dopravy k životnímu prostředí, vyšší kapacitní možnosti, rychlost (především na vysokorychlostních tratích) a také vyšší bezpečnost.

Silniční doprava je nejčastěji využívanou dopravou v cestovním ruchu. Zurynek, Zelený a Mervart (2008) dělí tuto dopravu z pohledu cestovního ruchu na hromadnou (autobusovou) a individuální (dvoustopá, jednostopá vozidla). Výhodami této dopravy dle Ryglové, Buriana a Vajčnerové (2011) jsou pružnost, dostupnost středisek cestovního ruchu a cenová dostupnost. Jako nevýhody uvádějí negativní dopady na životní prostředí, částečnou závislost na počasí, plynulost provozu, která může být ovlivněna haváriemi nebo vyšší hustotou silničního provozu.

Letecká doprava je v současnosti nejvíce se rozvíjející druh dopravy, který je využíván především pro přepravu většího počtu osob a na delší vzdálenosti. Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011) z hlediska cestovního ruchu vyzdvihují namísto pravidelné letecké přepravy, řídicí se letovým řádem, tzv. charterové lety, kdy cestovní kanceláře na základě smlouvy s leteckou společností využívají letadlo k vlastním plánovaným zaoceánským letům. Do letecké dopravy také řadí další aktivity, vedené jako adrenalinové: balónové létání, paragliding (let na říditelném padáku), vyhlídkové lety, skok padákem apod.

Vodní (lodní) doprava je nejstarším druhem dopravy. Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011) ji člení na:

- rekreační plavidla – motorové čluny (krátkodobé, rekreační, bez možnosti přespání), hausbóty (obytné plavidlo, tzv. chata na vodě) a obytné lodě,
- výletní lodě – možnost více cestujících na jedné lodi, pravidelné nebo nepravidelné přepravy turistů, výhodou je nízká cena vzhledem k vyššímu počtu cestujících,
- kajutové lodě – přizpůsobené k dlouhodobému přenocování s možností základních služeb (ubytování, stravování) ale i rozšířené o další služby (posilovny, bazén, kina, obchody apod.).

Dalšími druhy dopravy jsou také **cyklodoprava** a **cykloturistika**, velice populární aktivita obzvláště v současnosti. V internetovém článku s názvem „*Projeďte se na kole křížem krázem po ČR*“ (Czech Tourism, 2021) se uvádí, že Česká republika je zařazena se svými cyklotrasami, v délce zhruba 44 tisíců kilometrů, mezi hlavní cyklistické velmoci. Popisují zde také, že přímo cyklostezek, samostatných komunikací pro cyklisty, je v České republice pouze 2000 kilometrů. Cyklostezky jsou odlišeny pomocí modré kulaté značky s bílým kolem a jsou vedeny po zpevněné asfaltové komunikaci. Ostatní trasy, mimo cyklostezek, mohou být vedeny například po méně rušných silnicích, polních nebo lesních cestách a dalších zpevněných

terénech, značí se speciálními směrovými značkami, které jsou zvýrazněné žlutou barvu a ohraničené černým rámečkem.

Městská hromadná doprava (MHD) je podle Ryglové, Buriana a Vajčnerové (2011) nejčastěji zřizována nebo objednávána městským dopravním podnikem. Podmínkou pro zavedení MHD v konkrétním městě je jeho rozloha, počet obyvatel, rozmístění škol, průmyslových objektů, zdravotnictví apod.

Převahu cestujících v horském terénu zajišťují **horská dopravní zařízení**. Jedná se o vertikální dopravu, kterou Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011) dále dělí na:

- visuté lanovky (sedačkové, kabinkové, kabinové),
- pozemní kabinové lanovky – pohybují se po kolejích,
- lyžařské vleky (pevné nebo přenosné).

Zurynek, Zelený a Mervart (2008) jsou přesvědčeni, že hlavními kritérii pro zvolení vhodného dopravního prostředku jsou: doba přepravy, spolehlivost, bezpečnost, cena, kultura cestování, doplňkové služby a informovanost.

1.1.2 Charakteristika cestovního ruchu

Cestovní ruch se začal podle Beránka (2013) nejvíce rozvíjet ve 20. století, kdy zaměstnanci získali právo na každoroční dovolenou (dlouhou průměrně 2–3 týdny). Dalším důvodem podle něj bylo výrazné zlepšení finanční situace lidí po 2. světové válce, díky čemuž mohli investovat do odpočinku a do cestování za účelem relaxace.

Ve 20. století vznikla nejznámější mezinárodní organizace zabývající se zkoumáním cestovního ruchu, dříve nazývaná WTO, dnes UNWTO (United Nations World Tourism Organization, v překladu Světová organizace cestovního ruchu). Ačkoliv existuje spousta definic vysvětlujících pojem cestovní ruch, nejvýznamnější milník byl na konferenci v roce 1991 v Ottawě, kde došlo k jeho jednotnému definování: *„Cestovní ruch je činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí, a to na dobu kratší, než je stanovená, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.“* (Beránek, 2013, s.15)

1.1.3 Druhy cestovního ruchu

V odborné literatuře lze najít různá kritéria, podle nichž se cestovní ruch třídí do různých forem, typů, druhů apod.

Podle Ryglové, Buriana a Vajčnerové (2011) se cestovní ruch dělí:

Podle vztahu k platební bilanci:

- **domácí cestovní ruch** – osoby cestující uvnitř země, ve které trvale sídlí, jedná se o domácí spotřebu,
- **zahraniční cestovní ruch** – dochází k překračování hranice jednoho nebo více států, dělí se na aktivní (příjezdy cizinců do destinace) nebo pasivní (výjezdy domácích turistů do zahraničí) cestovní ruch,
- **tranzitní cestovní ruch** – průjezd osoby přes jiný stát do cílového státu bez přenocování.

Podle místa realizace:

- **vnitřní cestovní ruch** – zahrnuje domácí cestovní ruch po vlastní zemi a aktivní cestovní ruch (pobyt cizinců v zemi),
- **národní cestovní ruch** – domácí a pasivní cestovní ruch (neboli výjezdový),
- **mezinárodní cestovní ruch** – veškerý cestovní ruch, při kterém dochází k překročení hranice státu.



Obrázek 1 Typy cestovního ruchu podle místa realizace (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 21)

Podle způsobu financování:

- **volný cestovní ruch** – účastník si vše hradí sám v plném rozsahu, účast není podmíněná, zařízení služeb je volně přístupné, ceny na základě dohody,
- **vázaný cestovní ruch** – účastník musí být členem nějaké organizace, aby mohl využít nabízené služby, a je vázán dodržet nařízené podmínky.

Podle délky pobytu:

- **krátkodobý** – pobyt kratší než tři noci,
- **dlouhodobý** – pobyt dlouhý tři a více nocí.

Podle způsobu účasti – zabezpečení cesty:

- **organizovaný cestovní ruch** – cesta a pobyt jsou zajištěny například přes cestovní kanceláře,
- **neorganizovaný cestovní ruch** – cestu a pobyt si zajistí sám účastník.

Podle počtu účastníků:

- **individuální** – účastník cestuje sám, případně s rodinou,
- **kolektivní** – jedná se o účast více osob najednou (skupinový, masový, případně klubový cestovní ruch).

Podle ročního období:

- **sezonní** – období charakteristické vysokou návštěvností, maximální nabídkou služeb, ale i vyššími cenami (například letní sezona, zimní sezona),
- **mimosezonní** – období kdy je návštěvnost nižší, minimální nabídkou služeb, nízké ceny.

Podle vlivu na životní a sociokulturní prostředí:

- **tvrdý cestovní ruch** – hlavním měřítkem je zisk, bez ohledu na sociální nebo kulturní prostředí destinace, charakteristickým rysem jsou „tvrdé“ investice,
- **měkký cestovní ruch** – snaha dosáhnout rovnováhy mezi přínosy a dopady na prostředí navštěvované destinace.

Další zajímavé a neméně důležité rozdělení, z hlediska motivace účasti na cestovním ruchu, je od Heskové (2006):

- **rekreační cestovní ruch** – jedná se o cestování za odpočinkem, klidem, a hlavně za obnovou psychických i fyzických sil, v dnešní hektické době plné stresu se stává stále významnějším druhem cestovního ruchu, jedná se například o nenáročné procházky, pobyty v přírodě, chalupaření apod.,
- **tematický cestovní ruch** – přednostně zaměřen na uspokojení specifických potřeb návštěvníků, například technické památky, církevní stavby, tematické parky apod., je především umožněn komplexní zážitek v krátkém čase,
- **sportovní cestovní ruch** – tento ruch je spojen s aktivním vykonáváním různých sportovních činností, v létě se může jednat o plavání, tenis, fotbal, naopak v zimě o lyžování, běžkování, sáňkování, bruslení apod., součástí tohoto druhu cestovního ruchu jsou i sportovní diváci, kteří cestují za účelem sledování a povzbuzování týmů či sportovců se kterými sympatizují,

- **dobrodružný cestovní ruch** – je součástí sportovního cestovního ruchu, jedná se především o touhu účastníka zažít něco nového, neznámého, adrenalinového, vyjít z každodenní rutiny a zažít nové dobrodružství, může se jednat například o horolezectví, bungee jumping, rafting atd.,
- **myslivecký cestovní ruch** – součást sportovního i částečně rekreačního cestovního ruchu, cestování za účelem lovu,
- **rybářský cestovní ruch** – totožný jako myslivecký cestovní ruch, jedná se především o cestování k řekám, rybníkům nebo jezerům za účelem chytání ryb na udici, přidanou hodnotou je i relaxace a odpočinek v přírodě,
- **kulturní cestovní ruch** – cestování zejména za účelem poznávání kulturního dědictví, způsobu života rezidentů, ale i za zábavou a rozptýlením, nejvyhledávanějšími místy jsou například zámky, hrady, zříceniny, muzea, galerie, výstavy atd., účastníci jsou zde vzdělávání a zvyšuje se společenská, kulturní a odborná úroveň lidí,
- **náboženský (poutní) cestovní ruch** – je součástí kulturního cestovního ruchu, liší se od něj především náboženskými motivy, nejčastěji navštěvovaná místa jsou různé poutě nebo poutní místa (města, obce, osady apod.),
- **lázeňský cestovní ruch** – jedná se o cestování za lázeňskou léčbou, která je založená na používání přírodních léčivých zdrojů kombinovaných s medikamenty, zdravým stravováním a psychofyzickými rehabilitacemi, lázeňská města jsou známá i pro svůj rozvíjející se společenský a kulturní život, který velmi pozitivně ovlivňuje psychickou stránku návštěvníků,
- **zdravotní cestovní ruch** – cílem tohoto typu cestovního ruchu jsou především lázně a hotely v rekreačních střediscích nabízející sportovně-rekreační, relaxační, rekondiční programy a aktivity (wellness, fitness, beauty),
- **kongresový cestovní ruch** – předmětem je organizování konferencí, kongresů, seminářů, veletrhů apod., zaměřuje se na výměnu vědeckých a odborných poznatků a zkušeností, směřuje především do velkých měst,
- **stimulační cestovní ruch** – cestování za účelem stimulace zaměstnanců k vyšší motivaci pracovního výkonu, slouží jako odměna, posiluje sociální vazby mezi zaměstnanci firmy, vychovává je a podněcuje tak jejich zájem podílet se na obchodním úspěchu podniku, nevztahuje se však jen na zaměstnance, ale i na partnery, distributory, zákazníky apod.

1.2 Kraj Vysočina

Kraj Vysočina zaujímá v rámci České republiky centrální polohu. Svou rozlohou 6796 km² je, podle charakteristiky uvedené ve Statistické ročence Kraje Vysočina (ČSÚ, 2021a), jedním z největších krajů (pouze čtyři kraje jsou rozlehlejší). Dále uvádí, že území kraje je rozděleno na 5 okresů, 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 26 obvodů pověřených obecních úřadů. Sousedí s krajem Jihomoravským, Pardubickým, Středočeským a Jihočeským. Je především charakteristický členitostí území, vyšší nadmořskou výškou a řídkým osídlením. Statutárním městem Kraje Vysočina je město Jihlava.



Obrázek 2 Územní samosprávné členění ČR (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021a)

1.2.1 Geomorfologická charakteristika

V profilu Kraje Vysočina (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021a) je uvedeno, že povrch území kraje, je tvořen pahorkatinami Českomoravské vrchoviny, která je dále členěna na sedm geomorfologických celků, a to na Křemešnickou vrchovinu, Javořickou vrchovinu, Hornosázavskou pahorkatinu, Železné hory, Hornosvrateckou vrchovinu, Křižanovskou vrchovinu a Jevišovskou vrchovinu.

K nejnvýše ležícím oblastem patří, podle profilu Kraje Vysočina (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021a), Žďárské vrchy, s nejvyšším místem nazývaným Devět skal (836 m n. m.), a Jihlavské vrchy v Javořické vrchovině, s nejvyšše položeným bodem celé Vysočiny, zvaným Javořice (837 m n. m.). Jako další významné vrcholy uvádí například Křemešník (765 m n. m.), Čerínek (761 m n. m.), Strážnice (744 m n. m.), Špičák (734 m n. m.), Mařenka (711 m n. m.) nebo vrch Melechov (709 m n. m.) v havlíčkobrodském okrese, který je v některých pramenech označován jako geografický střed Evropy.

1.2.2 Významná města

Mezi významná města na Vysočině se řadí krajské město **Jihlava**, které začalo, podle Urbana (2008), vznikat na konci 12. století. Ve svém díle popisuje, že se město postupně rozrůstalo až do třicetileté války, kdy bylo dobyto Švédy a následně vypáleno. I přes tuto nepříznivou situaci se město vzpamatovalo a v současnosti se pyšní například jihlavskou radnicí, nacházející se na Masarykově náměstí, patřícím svou délkou 325 metrů a šířkou 120 metrů k jednomu z největších náměstí u nás (Urban, 2008).

Žďár nad Sázavou popisují David a Soukup (2009) jako město nacházející se na horním toku Sázavy v srdci Českomoravské vrchoviny ve Žďárských vrších. Ve své knize uvádějí, že původní ves vznikla na půdě po vypáleném lese, ale do založení cisterciáckého kláštera Bočkem z Obřan je historie původu města předmětem bádání. Nejvýznamnějšími památkami zde podle Urbana (2008) jsou například žďárský zámek nebo poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře.

Urban (2008) ve své knize popisuje město **Třebíč**, které vzniklo současně se založením benediktinského kláštera a nejvíce se rozvíjelo převážně na konci 19. století, po výstavbě železnice a založení obuvnických závodů v Borovině firmou Baťa. Podle Davida a Soukupa (2009) výraznější rozvoj nastal až v 70. letech 20. století po výstavbě jaderné elektrárny v Dukovanech. Významnými památkami v Třebíči zapsané na Seznamu světového kulturního a přírodního bohatství UNESCO, jsou podle Urbana (2008): Bazilika sv. Prokopa, židovská čtvrť a židovský hřbitov.

Havlíčkův Brod, původním názvem podle Davida a Soukupa (2009) Smilův Brod nebo od počátku 14. století do roku 1945 nazývaný také jako Německý Brod. Urban (2008) tvrdí, že Havlíčkův Brod vznikl v době stříbrné horečky a byl později pojmenován na počest Karla Havlíčka Borovského. Obdivovat zde lze podle něj například Havlíčkovo náměstí s řadou pozoruhodných budov, několik zajímavých kostelů, Havlíčkův dům, Štáflovu chalupu, ale i skvosty v galerii výtvarného umění.

Posledním významným městem kraje Vysočina je **Pelhřimov**, známé podle Davida a Soukupa (2009) především jako město rekordů a kuriozit. Urban (2008) uvádí, že rozhodující pro toto město bylo 16. století, kdy bylo vykoupeno z poddanství a stalo se městem královským. Dále tvrdí, že se zde po staletí utvářela harmonická směs staveb nejrůznějších slohů od gotiky a renesance, pokračující barokem, empírem a zakončená secesí, modernou a kubismem. Nejnavštěvovanějšími místy v Pelhřimově podle něj jsou Muzeum rekordů a kuriozit, Muzeum strašidel, kostel sv. Víta nebo vyhlídková věž kostela sv. Bartoloměje.

1.3 Turisticky zajímavé lokality

Kraj Vysočina je znám nejen svou nádhernou přírodou, čistým ovzduším, ale i kulturními památkami, které se zde nacházejí v nepřeberném množství. Tři z nich jsou dokonce zapsány na prestižním Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO.

Pomocí statistického zdroje návštěvnosti turistických cílů Kraje Vysočina (CzechTourism, 2020) byly vybrány ty nejvíce oblíbené a jsou popsány v následujícím textu.

1.3.1 Hrady a zříceniny

Neobjevený skvost **hrad Kámen** (Region Tourist, 2021) v obci Kámen stojí nedaleko Pacova v okrese Pelhřimov. Jedná se o původní gotickou stavbu ze 13. století, která, jak na internetových stránkách hradu (Region Tourist, 2021) zmiňují, prošla mnoha rekonstrukcemi. Uvádí zde jako zajímavost jeho umístění na rozsáhlém skalisku a také dvě přítomné expozice, které si turisté mohou prohlédnout: jedná se o muzeum jednostopých motorových vozidel a o expozici interiérů hradů.

Pozdně gotický **hrad Roštejn** (Hrad Roštejn, 2022), nacházející se na skalnatém vrchu u vsi Doupě, byl vybudován pány z Hradce v první polovině 14. století. Internetové stránky hradu (Hrad Roštejn, 2022) zmiňují vznik názvu podle erbu rodiny, zlaté pětilisté růži. Uvádějí také, že v současnosti je hrad v majetku Kraje Vysočina a spravuje ho Muzeum Vysočiny Jihlava, proto jsou zde vystaveny sbírky z jeho fondu. Burian (2008) jmenuje dominantou hradu sedmibokou věž vysokou 48 metrů, poskytující daleký výhled na kraj. Specialitou hradu je podle něj pořádání strašidelných nočních prohlídek v hlavní sezóně a různé kulturní pořady na nádvoří.

Na strmém kopci jihovýchodně od obce Pivonice se nachází **zřícenina hradu Zubštejn**. Řadí se mezi nejvýznamnější památky středověkých dějin Bystřicka (Region Bystřicko, 2016) a také se honosí titulem nejromantičtější místo Vysočiny. Burian (2008) uvádí, že byl postaven ve 14. století a patřil pánům z Pernštejna, krátce ho do užívání získal markrabě Jan Jindřich, ale po husitských válkách páni z Pernštejna získali hrad zpět. Na stránkách Bystřicka (Region Bystřicko, 2016) uvádějí několik zajímavých pověstí, které se k tomuto místu pojí: o pokladu ve zřícenině, o duchu nešťastné Blaženky, která zde pyká za svou zrazenou lásku, nebo pověst o tajné chodbě.

Nedaleko od soutoku říčky Brtnice s řekou Jihlavou se nachází **zřícenina hradu Rokštejn**, původně nazývána Rukštejn, jehož zakladatelem, podle Buriana (2008), byl ve 2. polovině 13. století Rutho z Rutenštejna. Uvádí, že hrad zanikl již v 15. století a zachovala se z něj pouze obytná hranolová věž, torza dvou paláců a hradební zdi. Popisuje také, že hrad

byl prozkoumáván archeology, kteří zde našli například kolekci dvaatřiceti hracích kostek, nebo dodnes nejzajímavější zdejší nález: kostru novorozence zazděnou do základu hradu.

Vysočina vyniká i mnoha dalšími známými hrady a zříceninami, jako jsou například Janštejn, Lamberk, Kozlov nebo Orlík.

1.3.2 Zámky

Nejznámějším zámekem, oblíbený turisty i filmaři, který je součástí prestižního Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO, je **Státní zámek Telč**, vybudovaný pány z Hradce. Petro (2018) uvádí, že se původně jednalo o gotický hrad, který byl především za vlády Zachariáše z Hradce později proměněn na renesanční sídlo. Ve své knize označuje za nejkrásnější místnost zámku Zlatý sál s dřevěným kazetovým stropem. Exteriér naopak podle něj vyniká rozlehlou zámeckou zahradou a zámeckým parkem, v němž je vybudován vznosný empírový skleník.

Zámek Žďár nad Sázavou je popsán Urbanem (2008) jako bývalý cisterciácký klášter ze 13. století. Ve své knize uvádí, že byl založen Bočkem z Obřan, ale k největšímu rozvoji zámku došlo za opata Václava Vejmluvy, který přizval k jeho barokní přestavbě a k vybudování dalších nových staveb známého architekta Jana Blažeje Santiniho. Urban (2008) popisuje, jak byl zámek v 18. století úmyslně zapálen kuchařským pomocníkem a opraven až posledním šlechtickým rodem, který ho vlastnil, známým jako rod Kinských. Petro (2018) zmiňuje významné poutní místo Zelenou horu, nacházející se několik set metrů od zámku, dnes známou především kvůli kostelu sv. Jana Nepomuckého, zapsaném na seznamu UNESCO.

Zámek Třebíč, původní benediktinský klášter, byl podle Urbana (2008) založený v roce 1101. Na internetových stránkách města Třebíč (Třebíč, 2022) uvádějí, že byl zámek v roce 2018 dopsán na seznam UNESCO jako součást komplexu trebičských památek: židovská čtvrť, židovský hřbitov a bazilika sv. Prokopa. Doporučují také návštěvu zámku, především kvůli zhlédnutí čtyř tematicky samostatných expozic týkajících se Třebíče a širšího regionu Třebíčska.

Zámek Náměšť nad Oslavou býval dříve gotický hrad, jenž byl následně přestavěn na renesanční zámek a později se dočkal i barokních úprav (Vysočina Tourism, 2022a). Internetové stránky zaměřené na turistické cíle na Vysočině (Vysočina Tourism, 2022a) uvádějí, že je zámek známý především svou rozlehlou knihovnou, obsahující až 16 000 svazků (je zde uložena například vzácná Bible kralická). Urban (2008) vyzdvihuje pozoruhodnou kolekci tapiserií, pocházející z Belgie a Francie. Okolí zámku obklopuje krásný park se zámeckou oborou, známou pro svůj chov dančí zvěře (Vysočina Tourism, 2022a).

Mohutný barokní **zámek Jaroměřice nad Rokytnou** byl vybudován, jak je uvedeno na internetových stránkách (Národní památkový ústav, 2022), do své současné podoby významným rodem Questenberků. Uvádějí zde, že jako součást zámku vznikla zahrada francouzského a také, na druhé straně říčky Rokytné, částečně anglického typu. Ve své době byl zámek centrem kulturního života a dodnes jsou jeho místnosti zařízeny tak, aby odrážely tehdejší styl žití (Národní památkový ústav, 2022).

Dalšími zámky na Vysočině jsou například zámek Budišov, Světlá nad Sázavou, Velké Meziříčí, Brtnice, Červená Řečice, Habry, Pacov, Maleč, Jemnice, Chotěboř, Police, Přibyslav, Třešť, Úsobí a Žirovnice.

1.3.3 Muzea, galerie a divadla

Na internetových stránkách zaměřených na turistické cíle (Vysočina Tourism, 2022c) se zmiňují o **Muzeu Vysočiny Jihlava**, založeném na konci 19. století, tehdy nazývaném jako Muzejní spolek. Označují ho titulem největší muzeum v kraji a vyjmenovávají jeho tři současné pobočky: v Telči, Třešti nebo na hradě Roštejn. Lákají návštěvníky na tematické výstavy, které se pořádají každý rok (cca v počtu 10–15). Urban (2008) vysvětluje, že se v muzeu sice nachází méně vystavených předmětů, než by návštěvník očekával, ale právě proto mají možnost více vyniknout. Jmenuje také stálé expozice v muzeu týkající se: geologie, nerostných surovin, historie zdejšího mincovnictví apod.

V Novém Městě na Moravě se nachází, v bývalé budově renesanční radnice, známé **Horácké muzeum** (Vysočina Tourism, 2022d). Podle Urbana (2008) se zde nachází pět stálých expozic nabízejících přehledku lidové kultury severní části moravského Horácka, sklářství, železářství, historii výroby lyží nebo školní třídu z třicátých let minulého století.

Další známá muzea na Vysočině jsou například Muzeum rekordů a kuriozit Pelhřimov, Muzeum autíček Příseka, Hasičské muzeum v Přibyslavi nebo v Heralticích, Letecké muzeum Koněšín apod. Mezi galerie se řadí například Galerie Jana Zrzavého v Telči nebo Galerie výtvarného umění v Havlíčkově Brodě.

Nejvýznamnější divadlo se nachází v krajském městě Jihlava a nazývá se **Horácké divadlo**. Dělí se na tzv. Malou scénu, která je zaměřená převážně pro dětské publikum. Jedná se o divadlo jednoho herce, o improvizace nebo dokumentární inscenace. Velká scéna je zaměřena na různé žánry a každou sezonu se zde uvádí až pět premiér.

1.3.4 Zábavní turistické cíle

Jedním z nejnavštěvovanějších míst na Vysočině je **Zoologická zahrada Jihlava**, nacházející se 10 minut chůze od centra města Jihlavy. Urban (2008) uvádí, že byla založena

v roce 1957. V zoo se nachází celá řada expozic, kde Urban (2008) vyzdvihuje přímo africkou vesnici Matongo, k níž patří ostrov lemurů a laguna s plameňáky. Na stránkách města Jihlavy (Jihlava, 2022a) zmiňují, že je tato zoo známá především odchovem vzácných druhů zvířat, včetně těch, kterým dnes hrozí v přírodě vyhubení.

V případě vysokých letních teplot, ale i v zimě lze navštívit **Vodní ráj Jihlava**, který se pyšní jak venkovní částí koupaliště, kde se nachází velký, plavecký i dětský bazén s bohatou nabídkou vodních atrakcí, tak i krytou částí, fungující celoročně s nabídkou toboganu, vířivky, venkovního vyhřívaného nekrytého bazénu, sauny apod. Počasí pro návštěvu tohoto koupaliště tedy není žádnou překážkou a v případě potřeby občerstvení se v areálu nachází restaurace nebo malé kiosky se zajímavou nabídkou, která uspokojí každého hladového strávníka.

Komplex Šikland je známý svou nabídkou celkem tří zábavních areálů. Mezi tyto areály se řadí nejnavštěvovanější **Šiklův mlýn**, známý jako westernové městečko (vhodný převážně pro rodiny s dětmi). Denně se zde konají různá divadelní představení, show, vystoupení, přehlídky a mnoho dalších aktivit, které vtáhnou účastníky do děje divokého západu (Vysočina Tourism, 2022b). Součástí komplexu je také **Strašidelný zámek Draxmoor** v Dolní Rožínce. Na internetových stránkách (Vysočina Tourism, 2022b) lákají návštěvníky celkem na tři patra s expozicemi, které mají za cíl účastníka vystrašit. Popisují zde také možnost navštívit oživlý hřbitov, peklo s čertem, perníkovou chaloupku nebo děsivé noční prohlídky, pořádané jen pro ty nejodvážnější. Jako upoutávka pro příznivce motorek, bojových vozidel nebo terénních aut je na těchto stránkách zmíněna také poslední část komplexu, nazývaná **offroad areál**.

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVY V KRAJI VYSOČINA Z HLEDISKA CESTOVNÍHO RUCHU

V této kapitole je analyzována dopravní dostupnost v Kraji Vysočina, současný stav dopravy silniční, železniční, letecké a vodní (lodní), její význam a vliv na cestovní ruch. Přesto, že patří cyklodoprava do dopravy silniční, tak z hlediska jejího rostoucího významu je tomuto druhu dopravy věnována samostatná část. Dále je zde uvedena statistika návštěvnosti turistických cílů za rok 2019 a rok 2020 a následně zhodnocena dopravní dostupnost. Jelikož je také důležité pro toto hodnocení znát co návštěvník kraje preferuje, z jaké vzdálenosti do kraje přijíždí a jakou volbu dopravního prostředku nejčastěji volí, je v této kapitole popsán marketingový výzkum návštěvníka Kraje Vysočina, který byl v letech 2019 a 2020 proveden Vysokou školou Polytechnickou Jihlava na žádost organizace Vysočina Tourism.

2.1 Dopravní dostupnost Kraje Vysočina

V této části je podrobněji prozkoumána silniční, železniční, letecká, vodní (lodní) doprava v Kraji Vysočina. U jednotlivých druhů dopravy v Kraji Vysočina je uvedena jejich hustota sítě, délka silnic či železnice a vzájemné propojení nejen významných měst na Vysočině, ale i propojení Kraje Vysočina s ostatními kraji v České republice.

2.1.1 Silniční doprava

Mezi nejvýznamnější dopravní spojnice v silniční dopravě na Vysočině patří dálnice D1 (E50 a E65) Praha–Brno, která protíná území kraje od severozápadu po jihovýchod a představuje tak nejrychlejší propojení se sousedními kraji. Silniční propojení krajského města Jihlava a okresního města Havlíčkův Brod zajišťuje silnice č. I/38, známá také jako historická cesta Praha–Vídeň (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021a).



Obrázek 3 Silniční síť na území Kraje Vysočina (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021a)

Ostatní silnice patřící do sítě I. třídy v Kraji Vysočina jsou silnice č. I/34 (ze směru od Jindřichova Hradce přes Pelhřimov, Humpolec, Havlíčkův Brod pokračující na Hlinsko v Čechách), silnice č. I/19 dělí se na dva úseky (Tábor–Pelhřimov a Havlíčkův Brod–Žďár nad Sázavou–Nové Město na Moravě–Bystrice nad Pernštejnem mířící na Boskovice), silnice č. I/23, která na Vysočině vede přes Náměšť nad Oslavou, Třebíč, Telč až na Jindřichův Hradec a silnice č. I/37 od exitu Velká Bíteš přes Žďár nad Sázavou směrem k Chrudimi.

Dle přehledu z informačního systému o silniční a dálniční síti v České republice (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2022a) je silniční síť v Kraji Vysočina k 1. 7. 2021 dlouhá celkem 5073,1 km. V tabulce 1 je rozčleněna délka silniční sítě v metrech jak podle kategorií silnic (dálnice D1 a silnice I. třídy, které jsou majetkem státu, a silnice II. a III. třídy ve vlastnictví Kraje Vysočina), tak podle okresů v Kraji Vysočina.

Tabulka 1 Délka silniční sítě v Kraji Vysočina k 1. 7. 2021 [m]

Okres	Dálnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
Havlíčkův Brod	11 596	110 948	242 338	700 367	1 065 249
Jihlava	21 797	64 140	332 638	384 354	802 929
Pelhřimov	20 082	75 380	290 483	601 118	987 063
Třebíč	-	71 011	334 452	668 425	1 073 888
Žďár nad Sázavou	39 003	107 899	433 919	563 148	1 143 969
Celkem	92 478	429 378	1 633 830	2 917 412	5 073 098

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR (2022a)

V roce 2020 proběhlo Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR, jehož výstup je umístěn na stránkách Ředitelství silnic a dálnic v tabulkové formě (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2022b). Porovnání v Kraji Vysočina za rok 2016 a za rok 2020 ukazuje, že na většině silniční sítě došlo k postupnému nárůstu počtu motorových vozidel. Nejvyšší počet motorových vozidel na Vysočině, s intenzitou 35–42 tisíc projetých vozidel denně, se vyskytuje na dálnici D1, zejména v úseku Velká Bíteš – Devět křížů, kde je intenzita provozu na D1 nejvyšší.

Nejvíce přeplněné silnice II. třídy, čítající nad 10 tisíc motorových vozidel během 24 hodin, jsou převážně ve větších městech nebo v jejich blízkosti, jedná se o silnice: I/23 (Třebíč), I/34 (Pelhřimov), I/37 (Žďár nad Sázavou) a silnice I/38 (Jihlava, Havlíčkův Brod). Frekventované silnice III. třídy Kraje Vysočina jsou podle sčítání Ředitelství silnic a dálnic

(Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2022b) intenzitou nad 10 tisíc vozidel během 24 hodin například: III/150 v Havlíčkově Brodě v úseku: vyústění I/38, vyústění 03810 (kruhový objezd), ulice Horní k Havlíčkovu náměstí, III/351 v Třebíči v úseku: mimoúrovňové křížení s I/23 po vyústění III/360 do Stříteže, III/523 v Jihlavě v úseku: vyústění III/405 do Brtnice po zaústění III/602 až po její vyústění do Pelhřimova nebo také v úseku křížení s MK Fritzova (bývalá III/352) po křížení s I/38 v Jihlavě.

V koncepci rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2017) je cílem výstavba obchvatů velký měst s vysokou intenzitou osobní dopravy, zkvalitnění silniční sítě se zaměřením na vysokou kvalitu propojení nejvýznamnějších regionálních center především na dálnici D1 a také na napojení menších mikroregionálních středisek s většími regionálními centry z důvodu cestování za pracovními příležitostmi, službami či zajímavostmi v oblasti cestovního ruchu. Toto vzájemné propojení mezi centry i mezi sousedními kraji zprostředkovává především páteřní síť Kraje Vysočina.

2.1.2 Železniční doprava

V Kraji Vysočina dominantně zajišťuje železniční dopravu společnost s názvem České dráhy, a.s., na základě objednávky Kraje Vysočina. Působí zde také Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., ale pouze na úzkorozchodné trati č. 228 mezi městy Obrataň a Jindřichův Hradec.

Ve statistické ročence Kraje Vysočina z roku 2021 (ČSÚ, 2021b) je uvedena celková provozní délka železniční trati v tomto kraji v součtu 624 km. V porovnání s ostatním kraji v ČR se jedná o průměrnou délku hustoty železniční sítě.



Obrázek 4 Mapa železniční sítě Kraje Vysočina (České dráhy, 2016a)

Na mapě železniční sítě Kraje Vysočina jsou zakreslena dvě významná železniční centra v Havlíčkově Brodě a Jihlavě. Přes Havlíčkův Brod projíždí po dvoukolejné trati pokryté trolejovým vedením vlaky dálkové dopravy propojující toto okresní město například s Prahou (trať č. 230) nebo s Brnem (trať č. 250). Havlíčkův Brod a krajské město Jihlava jsou propojeny tratí č. 225, kde pendlují převážně spěšné vlaky, jejichž jízdní doba je pouze 19 minut. Spěšné vlaky jsou obsazovány motorovými jednotkami řady 841 (Regio-Shuttle), které v tomto úseku jezdí rychlostí až 120 km/h. Jelikož je tato trať také pokrytá trolejovým vedením, jezdí zde osobní vlaky vedené elektrickými lokomotivami řady 242 s osobními vozy pro cestující nebo o víkendu i dva rychlíky (z Prahy do Jihlavy a zpět). Nejen přes Havlíčkův Brod, ale i přes krajské město Jihlava jsou vedeny vlaky dálkové dopravy: na trati č. 225 do Českých Budějovic nebo trati č. 240 směřující do Brna.

Na mapě železniční sítě Kraje Vysočina je možnost vidět tzv. lokální tratě zajišťující propojení menších měst či vesnic s velkými městy kraje. Páteří regionální trať Kraje Vysočina je na mapě vyznačená jako trať č. 227, po které se lze přepravit přímými osobními vlaky z Havlíčkova Brodu přes Telč až do Slavonic a zpět (provoz po této trati je zajištěn pouze motorovými jednotkami řady 841). Dále se zde nachází například trať č. 224 z Horní Cerekve přes Pelhřimov, Pacov, Obrataň (možnost přestupu na úzkorozchodnou trať do Jindřichova Hradce) až do Tábora, trať č. 241 vedoucí z Okříšek přes Moravské Budějovice až do Znojma, trať č. 238 z Havlíčkova Brodu přes Hlinsko v Čechách do Pardubic, trať č. 212 ze Světlé nad Sázavou přes Zruč nad Sázavou až do Čerčan, trať č. 237 z Havlíčkova Brodu do Humpolce, trať č. 257 propojující Křižanov přes Velké Meziříčí do Studence a trať č. 256 ze Žďáru nad Sázavou přes Nové Město na Moravě po Nedvědice.

Na svých webových stránkách České dráhy (2016b) uvádějí, že je v Kraji Vysočina obsluhováno celkem 140 železničních stanic a zastávek; v pracovních dnech se průměrně vypraví 405 a o víkendech 286 regionálních spojů. Jako zajímavost uvádějí také, že na železnici za rok ujedou celkem 4,4 milionů vlakových kilometrů.

České dráhy v Kraji Vysočina nasazují převážně motorové nízkopodlažní jednotky s klimatizací, připojením WIFI a s bezbariérovým WC pro imobilní cestující. Jsou také zapojeny do systému integrované dopravy VDV (Veřejná doprava Vysočiny), který nabízí cestujícím po Vysočině zvýhodněné jízdné.

Koncepce regionální drážní osobní dopravy v Kraji Vysočina podle Plánu dopravní obslužnosti na období 2022 až 2026 (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021e) je navržena na níže uvedené tratě, kde jsou popsány plánované požadavky na budoucí rozvoj infrastruktury na železnici:

- **trať 230 Kolín – Havlíčkův Brod:** požadováno zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu a zavedení pohodlné přestupní návaznosti mezi regionálními a dálkovými vlaky při konstrukci jízdního řádu a jejich následného provozu,
- **trať 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou** (v úseku Zruč nad Sázavou zastávka – Světlá nad Sázavou): plánem je vybudování výhybny Smrčná a odstavných kolejí v zastávce Zruč nad Sázavou, byl by tak umožněn průjezd vlaků linky Čerčany – Zruč nad Sázavou, možností je i elektrizace tratě Zruč nad Sázavou zastávka – Světlá nad Sázavou,
- **trať 237 Havlíčkův Brod – Humpolec:** vybavení železničních stanic dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením, zřízení nové zastávky Havlíčkův Brod zastávka v oblasti ulice Švermova (dostupnost středu města Havlíčkův Brod) a zvýšení traťové rychlosti,
- **trať 238 Havlíčkův Brod – Pardubice:** zřízení bezstykové koleje, elektrizace celé tratě, modernizace průjezdu uzlu Havlíčkův Brod,
- **trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí:** modernizace železniční stanice Jihlava město, včetně zřízení automatického hradla Ovčinec, rekonstrukce železniční stanice Batelov,
- **trať 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice:** celková revitalizace tratě, včetně zřízení výhybny Slaviboř, která umožní křižování vlaků na více místech, elektrizace trati,
- **trať 224 Tábor – Horní Cerekev:** zřízení nové zastávky Horní Cerekev město, Pelhřimov zastávka, Pošná-Důl a Proseč u Pacova, zvýšení traťové rychlosti,
- **trať 240 Brno – Jihlava:** elektrizace trati, zvýšení traťové rychlosti, zřízení výhybny pro křižování vlaků v polovině traťového úseku Bransouze – Luka nad Jihlavou, nové zaústění trati do nové železniční stanice Jihlava město (vznikne jihlavský triangel),
- **trať 241 Znojmo – Okříšky:** zřízení dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení, přesun nástupiště Stařeč k obci Čechočovice, umístění nové zastávky Lukov, zvýšení traťové rychlosti,
- **trať 250 Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Tišnov:** elektrizace trati
- **trať 256 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Nedvědice – Tišnov:** elektrizace trati,
- **trať 257 Křižanov – Velké Meziříčí – Studenec:** elektrizace trati, zřízení nové zastávky Velké Meziříčí – Bezděkov.

2.1.3 Letecká doprava

Letecká doprava je jedním z důležitých faktorů pro udržení nebo zvýšení hospodářského rozvoje území, ale i pro rozvoj cestovního ruchu, a to především dostupnost letišť pro mezinárodní cestování. V Kraji Vysočina se žádné mezinárodní letiště nenachází, je zde celkem 5 veřejných vnitrostátních letišť s travnatou vzletovou i přistávací plochou pro letadla do celkové hmotnosti 5700 kilogramů (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021b). Tato letiště se nachází v Havlíčkově Brodě, v Chotěboři, v Jihlavě, v Křižanově a v Přibyslavi.

Nejznámější veřejné vnitrostátní letiště Kraje Vysočina je umístěno v Jihlavě na Henčově, jeho provozovatelem je Aeroklub Jihlava. Soustředí se zde na bezmotorové létání, motorové létání a parašutismus, který je návštěvníky velice oblíbený, ale vznikl tu také modelářský klub a klub ultralehkého létání. Na Henčově se pořádají i různé letecké akce (uzavřené nebo veřejné) i sportovní letecké soutěže. Na stránkách města Jihlavy (Jihlava, 2022b) láká Aeroklub Jihlava případné návštěvníky na vyhlídkové lety, tandemové seskoky padákem, parašutistický výcvik, letecký výcvik na motorových letadlech nebo kluzácích, pořádání leteckých výstav, leteckých dnů nebo soutěží.

2.1.4 Vodní (lodní) doprava

Ve statistické ročence Kraje Vysočina z roku 2021 (ČSÚ, 2021b) je uvedena délka splavných vodních cest pro pravidelnou dopravu pouhých 16 km. V porovnání s ostatními kraji se Vysočina řadí mezi kraje s nejkratší vodní cestou v České republice.

Nejznámější místo s lodní dopravou v Kraji Vysočina je Dalešická přehrada. Plavby jsou zde realizovány nejen v létě, ale i v zimě. Na internetových stránkách Vysočina Tourism (2022e) je uvedeno, že se vodní dílo Dalešice skládá celkem ze dvou nádrží (hlavní nádrž Dalešice a vyrovnávací nádrž Mohelno) a patří u turistů mezi nejnavštěvovanější místa na Vysočině. Stránky také představují významnou loď Dalešické přehrady, nazývanou loď Horácko, která na Dalešické přehradě zastavuje konkrétně na těchto pěti zastávkách: Kramolín (přístaviště, odkud loď Horácko vyplouvá a kam se také vrací), Dalešice (jediné přístaviště na pravé straně), Kemp Wilsonka (v Hartvíkovicích), Třesov (u Stropešinského mostu) a Koněšín (kde se loď otáčí a pluje zpět).

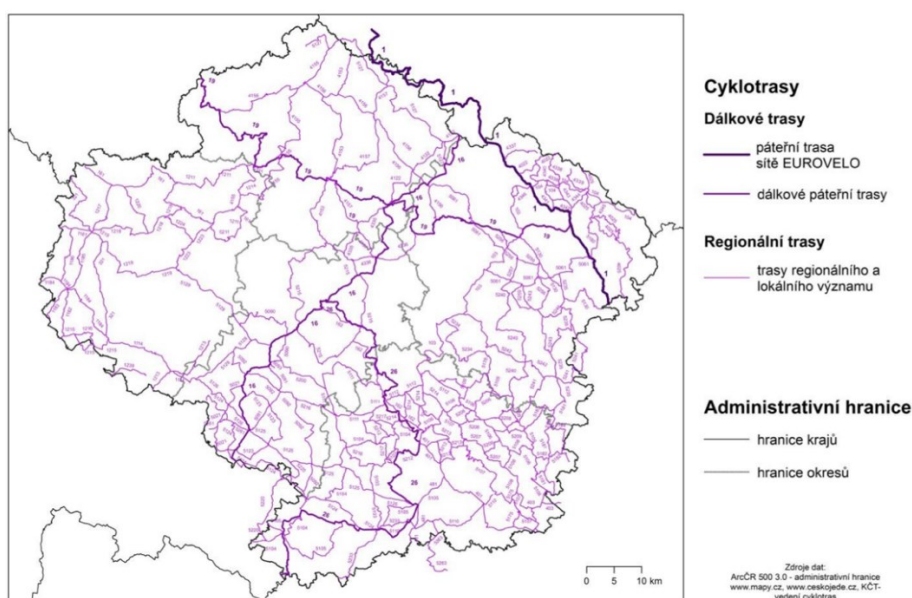


Obrázek 5 Mapa celé Dalešické přehrady (Dalešická přehrada, 2018)

2.1.5 Cyklodoprava a cykloturistika

Kraj Vysočina je v porovnání s ostatními kraji v ČR na páté příčce v délce sítě cyklotras. V dokumentu Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Kraji Vysočina 2014–2020 (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021c) je uvedeno, že se v kraji nachází kolem 2448 km značených cyklotras Klubu českých turistů, cca 59,5 km cyklotras značených pásovými malovanými značkami a cca 101 km cyklotras, které jsou sice evidované, ale nejsou udržované Klubem českých turistů.

Dle údajů ze Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Kraji Vysočina 2014–2020 (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021c) prochází severní částí kraje jedna z evropských tras EuroVelo č. 4, tučně zvýrazněná na obrázku 6. Jedná se o trasu střední Evropou z města Roscoff až do Kyjeva v délce kolem 4000 km.



Obrázek 6 Síť cyklotras na území Kraje Vysočina, cyklotrasy spravované Klubem českých turistů (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021c)

Kromě pátevní trasy sítě EuroVelo jsou v Kraji Vysočina i další dálkové trasy, na obrázku č. 7 si lze všimnout, že se jedná o dálkové cyklotrasy č. 1, č. 16, č. 19 a č. 26.

Dálková cyklotrasa č. 1 je součástí EuroVelo č. 4 a vede z Prahy přes Brno do Bratislavy. Podle portálu Turistika.cz (2015a) začíná tato trasa v Hlinsku v Čechách a směřuje přes velkou část CHKO Žďárské vrchy do Nedvědice (délka této trasy je cca 56 km). Z Hlinska v Čechách vede také cyklotrasa č. 16 přes Jihlavu, Telč až do Slavonic; tato trasa, nazývaná jako pátevní stezka Vysočiny, je vedená po zpevněných komunikacích a dosahuje délky cca 95,60 km (Turistika.cz, 2015b). Cyklotrasa č. 19, nazývaná ve strategii kraje (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021c) také jako Sázavská cyklotrasa, vede z obce Lísek přes Nové Město na

Moravě, Žďár nad Sázavou, Havlíčkův Brod, Zruč nad Sázavou, Týnec až do městyse Davle. V tomto dokumentu je popsána i poslední dálková cyklotrasa č. 26 z Jihlavy přes Třebíč do hraničního města s Rakouskem zvaného Raabs.

Kraj Vysočina (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021d) postupně od roku 2016 buduje systém monitoringu návštěvnosti páteřních tras pomocí počítačů na trasách například v Bystřici nad Pernštejnem, Telči, Havlíčkově Brodě, Třebíči, Žďáru nad Sázavou, Lukách nad Jihlavou, Moravských Budějovicích, Novém Městě na Moravě, Přibyslavi atd.

Tabulka 2 Ukazatele návštěvnosti cyklistů v rámci sítě páteřních cyklotras a cyklostezek Kraje Vysočina v roce 2020 a 2021

Název	Celková návštěvnost		Nejvíce frekventovaný den		Průměrná denní návštěvnost		Průměrná měsíční návštěvnost	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Havlíčkův Brod	317 800	305 263	čtvrtek	středa	868	836	26 483	25 438
Telč	112 571	53 090	sobota	sobota	307	174	9 380	5 309
Luka nad Jihlavou	143 830	131 414	neděle	neděle	392	360	11 985	10 951
Moravské Budějovice	47 397	47 866	neděle	neděle	129	131	3 949	3 988
Nové Město na Moravě	130 389	137 423	neděle	sobota	356	376	10 865	11 451
Přibyslav	134 600	108 614	neděle	neděle	367	297	11 216	9 051

Zdroj: Krajský úřad Kraje Vysočina (2021d)

V tabulce 2, týkající se návštěvnosti cyklistů v rámci páteřní sítě cyklotras a cyklostezek, je vybráno pouze několik měst, která jsou součástí monitoringu návštěvnosti pro porovnání cyklistů od ledna do prosince roku 2020 a 2021. Lze si všimnout, že v roce 2021 došlo k mírnému poklesu celkové návštěvnosti cyklistů v Havlíčkově Brodě, Lukách nad Jihlavou a Přibyslavi; nejvyšší pokles však zaznamenalo město Telč. Nejfrekventovanější dny pro návštěvy cyklostezek a cyklotras jsou víkendy, a to konkrétně neděle, pouze v Havlíčkově Brodě se jedná o všední den, v roce 2020 o čtvrtek a v roce 2021 o středu. Průměrná denní i měsíční návštěvnost se neliší v případě růstu či poklesu od celkové návštěvnosti, nejvyšší pokles je stále vidět především v Telči.

V Kraji Vysočina probíhá dle dokumentu Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy na období 2014–2020 (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021c) snaha o propojení veřejné dopravy a cyklistiky a postupné budování cykloterminálů, cyklopointů nebo cykloboxů ve větších městech, které jsou stále na Vysočině pro cyklisty nedostačující. Nejlépe fungující

je propojení cyklistické dopravy se železniční dopravou, kde se v určitých železničních stanicích nacházejí půjčovny a úschovny kol (např. v Havlíčkově Brodě, Jihlavě, Telči, Třebíči atd.). Výhodou při využití zapůjčení kola v ČD Bike je následná bezplatná přeprava kola vlakem do potřebné cílové stanice. Možnost přepravy až 20 kol je také k dispozici na Dalešické přehradě na lodi Horácko, umožňující cykloturistům realizovat originální cyklovýlety kolem přehrady z Kramolína do Koněšína.

2.1.6 Dopravní obslužnost veřejnou dopravou

Podle Plánu dopravní obslužnosti Kraje Vysočina pro období 2022–2026 (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021e) docházelo v předešlých letech k optimalizaci drážní dopravy i linkové dopravy se zavedením integrovaného dopravního systému Veřejná doprava Vysočiny (VDV), v roce 2019 proběhla změna jízdních řádů v drážní dopravě, jejímž záměrem bylo především zavedení drážní dopravy jako páteřního segmentu pro obsluhu kraje. Stejně pravidlo platí i pro linkovou dopravu, kde se podle Plánu dopravní obslužnosti Kraje Vysočina zavedly páteřní linky v pravidelném intervalu nejen v pracovních dnech, ale také o svátcích a víkendech.

Hlavním cílem této koncepce Plánu dopravní obslužnosti Kraje Vysočina (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021e) jsou finální úpravy jízdních řádů, kde jsou postupně zaváděny pravidelné, opakující se přestupní návaznosti mezi linkami, minimum souběhů různých linek na stejné trase i stejného směru, provázání železniční, autobusové (regionální i dálkové) dopravy a pravidelné intervaly přípojů; také se klade důraz na tarifní sjednocení jednotlivých druhů dopravy, garance přepravy bez nutnosti rezervace nebo zavedení speciální víkendové dopravy.

Za důležité požadavky na rozvoj drážní infrastruktury považuje Plán dopravní obslužnosti Kraje Vysočina (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021e) především vhodné umístění a výstavbu přestupních terminálů autobus/vlak, revitalizace tratí (zvyšování rychlosti), nákup moderních vozů (WIFI, klimatizace, nízkopodlažní jednotky pro imobilní cestující nebo pro rodiny s kočárky).

Městská hromadná doprava (MHD) je objednávána dle rozhodnutí jednotlivých měst, v Kraji Vysočina je obsluhována ve všech okresních městech nebo také ve Velkém Meziříčí, Novém Městě na Moravě a v Bystřici nad Pernštejnem. Integrovaný dopravní systém VDV (Veřejná doprava Vysočiny) je podle Plánu dopravní obslužnosti (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021e) řešen pouze v rámci MHD města Třebíč, plánuje se však co nejdříve zavést také do krajského města Jihlavy. Nyní se dle Plánu dopravní obslužnosti kraje používají ve veřejné linkové dopravě v závazku veřejné služby Kraje Vysočina autobusy kategorie velké

a v malém množství autobusy kategorie střední. V rámci objednávky kraje jsou nyní poptávány především nízkopodlažní autobusy s obnovenými odbavovacími zařízeními, aby dopravce byl schopen zajistit odbavení cestujících jak uvnitř Kraje Vysočina, tak mezi ostatními kraji a jejich integrovaným dopravním systémem.

Kraj Vysočina postupně optimalizuje veřejnou hromadnou dopravu, čímž se postupně koordinují jízdní řády dopravců a jejich vzájemná provázanost, dle Plánu dopravní obslužnosti (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021e) je Kraj Vysočina nucen k postupnému zavedení dispečerského řízení pro zajištění přestupů mezi spoji jednotlivých dopravců, což bude směřovat k větší spokojenosti a pohodlí cestujících.

Koncepce veřejné linkové dopravy v Kraji Vysočina podle Plánu dopravní obslužnosti na období 2022 až 2026 (Krajský úřad Kraje Vysočina, 2021e) je navržena na níže uvedené oblasti a popisuje jak aktuální stav, tak plánované požadavky na rozvoj infrastruktury:

- **oblast Bystřicko a Velkomeziříčsko:** preferovaným druhem hromadné dopravy je v této oblasti linková doprava navazující na drážní dopravu, hlavní přestupní uzly jsou v největších městech (Bystřice nad Pernštejnem a Velké Meziříčí), do budoucna je navržena páteří linka směrem z Jihlavy, přes Měřín, Velké Meziříčí, Velkou Bíteš až do Brna s přestupní vazbou ve Velké Bíteši na linku z Velké Bíteše přes město Křižanov, Moravec, Bobrová do Žďáru nad Sázavou,
- **oblast Žďárské vrchy:** hlavními přestupními uzly jsou Žďár nad Sázavou a Nové Město na Moravě, plánem v této oblasti je přerozdělení jejích částí k jiným oblastem, konkrétně se jedná o připojení linek z okolí Polné,
- **oblast Havlíčkobrodsko:** preferovaným druhem dopravy v této oblasti je drážní doprava (sbíhání železničních tratí ze všech významných směrů), plánem je proto odstranit nežádoucí souběhy s regionální autobusovou dopravou, dále je ve střednědobém výhledu v plánu zavedení městské hromadné dopravy v Chotěboři,
- **oblast Jihlavsko:** v této oblasti je provozovaná drážní, regionální autobusová a městská hromadná doprava přímo v Jihlavě, ale zajišťující také dopravní obslužnost vybraných okolních obcí (Velký Beranov, Malý Beranov, Hybrálec a Střítež); výhledově je plánováno přerozdělení částí okresu Jihlava k jiným oblastem (připojení linek z okolí Polné k oblasti Žďárské vrchy a linek z okolí Telče k oblasti Moravskobudějovicko), tak by vznikla samostatná oblast „Jihlavsko východ“,
- **oblast Moravskobudějovicko:** hlavními přestupními uzly jsou Moravské Budějovice, Třebíč a Jaroměřice nad Rokytnou, v této oblasti je plánováno částečné přeskupení linek

v jednotlivých oblastech (do oblasti Moravskobudějovicko budou zařazeny linky obsluhující okolí Telče, Třeště, Batelova, Nového Rychnova, Vyskytné a Počátek a do oblasti Jihlavsko se zařadí linky Třebíč, Jaroměřice nad Rokytnou, Moravské Budějovice, Jemnice, Dačice, Vranovská Ves a Znojmo),

- **oblast Třebíčsko:** hlavními přestupními uzly jsou Třebíč, Moravské Budějovice a Náměšť nad Oslavou, v této oblasti je také plánováno částečné přeskupení linek jednotlivých oblastí (do oblasti Třebíčsko budou zařazena města Velká Bíteš, Krokocín, Náměšť nad Oslavou, Velké Meziříčí, Rudíkov a Třebíč),
- **oblast Humpolecko:** pro přepravu osob je zde preferována autobusová linková doprava, v plánu je tuto oblast rozšířit hlouběji do okresu Havlíčkův Brod a přiřadit linky z oblasti Havlíčkobrodská (Jihlava, Úsobí, Lípa, Havlíčkův Brod, Ledec nad Sázavou, Leština u Světlé a Štěpánov),
- **oblast Pelhřimovsko:** přes významnou část oblasti vede železniční trať a v místě její absence je vedená autobusová linková doprava, postupně probíhá snaha o omezení nevhodného souběhu vlaků a autobusů, nejsilnější přepravní relace je vedená do města Pelhřimov, Kamenice nad Lipou a do Počátek.

2.2 Návštěvnost turistických cílů

Agentura CzechTourism se zabývá statistikou návštěvnosti turistických cílů v České republice, každý rok hodnotí a vydává žebříček nejnavštěvovanějších turistických míst v jednotlivých krajích ČR. Data vychází z údajů poskytnutých od provozovatelů jednotlivých turistických cílů a zahrnují návštěvnost domácích i zahraničních návštěvníků.

V této části jsou uvedeny statistiky návštěvnosti turistických míst za rok 2019 a 2020 za celý Kraj Vysočina, ale i za jednotlivé oblasti Havlíčkobrodská, Jihlavská, Pelhřimovská, Třebíčská nebo Žďárska a jejich následné porovnání.

Tabulka 3 Nejnavštěvovanější turistické cíle v Kraji Vysočina za rok 2019

Turistický cíl	Počet návštěvníků
Zoologická zahrada Jihlava	346 600
Vodní ráj	164 154
Šikland	72 992
Státní zámek Telč	72 947
Zámek Žďár nad Sázavou	59 155
Hrad Roštejn	54 234
Bazilika sv. Prokopa	44 759
Jaderná elektrárna Dukovany	39 867
Zámek Třebíč	39 538
Muzeum Vysočiny Jihlava	38 299

Zdroj: CzechTourism (2022a)

V tabulce 3 je uvedeno, že nejvyšší počet návštěvníků za rok 2019 měla Zoologická zahrada Jihlava. Téměř s polovičním počtem turistů oproti Zoologické zahradě Jihlava se zařadil na druhé místo Vodní ráj. Šikland a státní zámek Telč jsou na podobném počtu návštěvníků lehce přes 70 000. Z prvních třech nejnavštěvovanějších míst vyplývá, že návštěvníci nejraději přijíždějí do zábavních turistických cílů. Poloviční část z těchto deseti navštěvovaných turistických cílů tvoří památky, lze tedy vyvodit, že návštěvníci na Vysočinu necestují jen za zábavou, ale dávají přednost i kulturnímu cestovnímu ruchu.

Tabulka 4 Nejnavštěvovanější turistické cíle v Kraji Vysočina za rok 2020

Turistický cíl	Počet návštěvníků
Zoologická zahrada Jihlava	221 800
Vodní ráj	96 800
Šikland	56 300
Hrad Roštejn	48 300
Zámek Žďár nad Sázavou	44 900
Zámek Třebíč	34 800
Hrad Kámen	29 600
Státní zámek Telč	25 100
Poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře	24 900
Státní hrad Lipnice nad Sázavou	22 300

Zdroj: CzechTourism (2022b)

Z tabulky 4, kde jsou uvedené nejnavštěvovanější turistické cíle za rok 2020, lze vyčíst, že na se na prvním místě stále objevuje Zoologická zahrada Jihlava, na druhém místě Vodní ráj a na třetím místě zábavní park Šikland. Návštěvníci i v roce 2020 volili jako svůj cíl převážně zábavní místa v Kraji Vysočina. Oproti roku 2019 je zaznamenán veliký pokles turistů, který je zřejmě zapříčiněn epidemií koronaviru. Data mohou být tímto lehce zkreslená, ale přesto

z této tabulky vyplývá, že turisté volili nejen zábavní místa pro svou návštěvu, ale také došlo k rozšíření cestování po památkách a za dalšími kulturně-historickými cíli.

Tabulka 5 Nejnavštěvovanější turistické cíle na Havlíčkovobrodsku v letech 2019 a 2020

Turistický cíl	Počet návštěvníků v roce 2019	Počet návštěvníků v roce 2020
Státní hrad Lipnice nad Sázavou	31 100	22 300
Hrad Ledec nad Sázavou	22 300	18 700
Galerie výtvarného umění v Havlíčkově Brodě	6 600	3 800
Muzeum Vysočiny Havlíčkův Brod	6 400	2 600
Štáflova Bašta	400	0
Větrné elektrárny Věžnice	200	0
Celkový počet návštěvníků	67 000	47 400

Zdroj: CzechTourism (2022a), CzechTourism (2022b)

Turisté na Havlíčkovobrodsku podle tabulky 5 nejčastěji navštěvovali státní hrad Lipnice nad Sázavou, na druhém místě hrad Ledec nad Sázavou a na třetím místě Galerii výtvarného umění v Havlíčkově Brodě. Pořadí podle oblíbenosti turistických cílů se mezi lety 2019 a 2020 nezměnilo, pouze klesl v roce 2020 celkový počet návštěvníků (pravděpodobně ovlivněno koronavirovou epidemií).

Tabulka 6 Nejnavštěvovanější turistické cíle na Jihlavsku v letech 2019 a 2020

Turistický cíl	Počet návštěvníků v roce 2019	Počet návštěvníků v roce 2020
Zoologická zahrada Jihlava	346 600	221 800
Vodní ráj	164 200	96 800
Státní zámek Telč	72 900	25 100
Hrad Roštejn	54 200	48 300
Muzeum Vysočiny Jihlava	38 300	15 700
Oblastní galerie Vysočiny v Jihlavě	27 400	10 200
Celkový počet návštěvníků	703 600	417 900

Zdroj: CzechTourism (2022a), CzechTourism (2022b)

Nejnavštěvovanějšími místy na Jihlavsku dle tabulky 6 jsou Zoologická zahrada Jihlava a Vodní ráj. Téměř o třetinu klesla v roce 2020 návštěvnost státního zámku Telč. Naopak si v roce 2020 z hlediska návštěvnosti polepšil hrad Roštejn, který si zachoval podobný počet návštěvníků jako v roce 2019.

Tabulka 7 Nejnavštěvovanější turistické cíle na Pelhřimovsku v letech 2019 a 2020

Turistický cíl	Počet návštěvníků v roce 2019	Počet návštěvníků v roce 2020
Muzeum rekordů a kuriozit Pelhřimov	24 000	21 300
Hrad Kámen	20 200	29 600
Hrad Orlík nad Humpolcem	19 000	13 300
Zámek Kamenice nad Lipou	15 200	5 400
Celkový počet návštěvníků	78 400	69 600

Zdroj: CzechTourism (2022a), CzechTourism (2022b)

Na Pelhřimovsku se dle tabulky 7 celkový počet návštěvníků oblíbených turistických cílů mezi rokem 2019 a rokem 2020 příliš nezměnil. Návštěvnost Muzea rekordů a kuriozit Pelhřimov v roce 2020 mírně klesla a na první místo se v tomto roce z hlediska návštěvnosti dostal hrad Kámen. Až třetinový pokles v počtu návštěvníků zaznamenal v roce 2020 zámek Kamenice nad Lipou.

Tabulka 8 Nejnavštěvovanější turistické cíle na Třebíčsku v letech 2019 a 2020

Turistický cíl	Počet návštěvníků v roce 2019	Počet návštěvníků v roce 2020
Bazilika sv. Prokopa	44 800	12 000
Jaderná elektrárna Dukovany	39 900	14 800
Zámek Třebíč	39 500	34 800
Státní zámek Jaroměřice nad Rokytnou	33 000	21 000
Celkový počet návštěvníků	157 200	82 600

Zdroj: CzechTourism (2022a), CzechTourism (2022b)

Celkový počet návštěvníků na Třebíčsku, podle tabulky 8 v roce 2020, klesl téměř o polovinu. V roce 2019 byla nejnavštěvovanějším turistickým cílem Bazilika sv. Prokopa, ale v roce 2020 zaznamenala obrovský propad, kdy nebyla příčka nejnavštěvovanějšího cíle Třebíčska obhájena. Naopak v roce 2020 se nejnavštěvovanějším cílem stal zámek Třebíč. Významný propad v návštěvnosti byl v roce 2020 také u Jaderné elektrárny Dukovany, a to přímo o necelou třetinu v zaznamenaném počtu turistů.

Tabulka 9 Nejnavštěvovanější turistické cíle na Žďársku v letech 2019 a 2020

Turistický cíl	Počet návštěvníků v roce 2019	Počet návštěvníků v roce 2020
Šikland	73 000	56 300
Zámek Žďár nad Sázavou	59 200	44 900
Poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře	33 600	24 900
Horácké muzeum	30 100	5 600
Celkový počet návštěvníků	195 900	131 700

Zdroj: CzechTourism (2022a), CzechTourism (2022b)

Nejnavštěvovanější turistická místa na Žďársku si dle tabulky 9 v letech 2019 i 2020 zachovala stejné pořadí. Nejoblíbenějším turistickým cílem Žďárska je zábavní park Šikland, na druhém místě zámek Žďár nad Sázavou a na třetím místě poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře. Velký pokles návštěvnosti zaznamenalo v roce 2020 pouze Horácké muzeum.

V tabulce 10 je porovnána celková návštěvnost platících i neplatících návštěvníků v tematických kategoriích v Kraji Vysočina.

Tabulka 10 Počet registrovaných platících i neplatících návštěvníků v tematických kategoriích

Tematické kategorie	Počet návštěvníků v roce 2019	Počet návštěvníků v roce 2020
Hrady a zámky	423 500	285 900
Zoo, zahrady a akvária	354 700	224 500
Zábavní turistické cíle	271 100	201 200
Muzea a galerie	265 900	127 100
Věže a rozhledny	86 200	105 000
Sakrální památky	97 100	50 000
Věda a technika	84 700	35 700
Ostatní turistické cíle	33 300	24 000
Lidová kultura	500	2 400
Architektura	8 300	2 200
Osobnosti	200	100
Pietní místa	300	100

Zdroj: CzechTourism (2022a), CzechTourism (2022b)

Z tabulky 10 vyplývá, že nejpopulárnější tematickou kategorií mezi návštěvníky jsou na prvním místě hrady a zámky, poté následují zoo, zahrady a akvária a na třetím místě jsou zábavní turistické cíle. Lze tedy potvrdit, že do Kraje Vysočina turisté přijíždějí převážně za poznáváním a návštěvou památek, ale také za zábavou. Ačkoliv je v roce 2020 zaznamenán určitý pokles turistů, tak změny v pořadí těchto tematických kategoriích jsou minimální. Mírný

nárůst v roce 2020 je zaznamenán pouze u tematické kategorie věže a rozhledny a také u kategorie týkající se lidové kultury, pořadí ostatních kategorií se příliš nezměnilo.

2.3 Marketingový výzkum návštěvníka Kraje Vysočina

Vysoká škola Polytechnická Jihlava na základě zadavatele výzkumu Vysočina Tourism provedla marketingový výzkum návštěvníka Kraje Vysočina v letech 2019–2020. Důvodem tohoto výzkumu je potřeba Kraje Vysočina pracovat s aktuálními daty o návštěvnosti regionu, odkud lidé na Vysočinu přijíždějí, jaké je věkové složení návštěvníků, kde a jakým způsobem tráví svůj volný čas, zda v tomto kraji přenocují a zda jsou spokojeni s nabídkou a kvalitou služeb. Marketingový výzkum je rozdělen na tyto dvě samostatné oblasti:

- **profil návštěvníka:** tento profil je vytvořen z rozsáhlého marketingového výzkumu, kdy byly sebrána a vyhodnocena data o návštěvnosti Kraje Vysočina od více než 3 400 respondentů,
- **profil tuzemského turisty:** tento profil by vytvořen pouze z dat tuzemských turistů v Kraji Vysočina za celý kraj i za jednotlivé okresy Jihlava, Havlíčkův Brod, Třebíč, Pelhřimov a Žďár nad Sázavou.

2.3.1 Profil návštěvníka Kraje Vysočina

Marketingový výzkum návštěvnosti byl realizován tazateli z řad studentů oboru Cestovní ruch Vysoké školy polytechnické Jihlava kvantitativní metodou konkrétně osobním dotazováním prostřednictvím standardizovaného dotazníku v období od října 2019 do září 2020, kdy bylo osloveno celkem 3 452 respondentů (Vysoká škola polytechnická Jihlava, 2021a).

Po vyhodnocení údajů z dotazníků se marketingový výzkum následně stal zdrojem těchto informací (Vysoká škola polytechnická Jihlava, 2021a):

- **sociodemografická struktura návštěvníků:** ve výběrovém souboru bylo 55 % (1 885) žen a 45 % (1 567) mužů; nejčastější věkovou skupinou jsou lidé ve věku 35 až 49 let, nejméně početně zastoupeni byly senioři ve věku nad 60 let; přes 80 % návštěvníků mělo minimálně středoškolské vzdělání ukončené maturitou,
- **geografická struktura návštěvníků:** z celkového počtu dotazovaných respondentů převažují turisté pocházející z České republiky (98 %), v Kraji Vysočina výrazně převažuje domácí cestovní ruch; mezi zahraničními návštěvníky tvoří největší podíl turisté ze Slovenska (27 %), Německa (19 %), Polska (13 %), Rakouska (11 %) a Maďarska (6 %),

- **psychografická a behaviorální struktura návštěvníků:** nejčastějším důvodem pro návštěvu Kraje Vysočina bylo poznání tohoto regionu (až 40 %), poté následovala relaxace, návštěva příbuzných/známých, turistika a sport nebo zábava; až 74 % návštěvníků se na Vysočinu opakovaně vrací a používá převážně individuální automobilovou dopravu, jako druhá volba zvoleného dopravního prostředku byl linkový autobus a jako třetí byl určen vlak, zahraniční návštěvníci nejčastěji využívají zájezdový autobus; pozitivním zjištěním bylo také, že téměř 60 % respondentů strávilo na Vysočině minimálně jednu noc a 43 % návštěvníků se v kraji zdrží alespoň na jeden den,
- **hodnocení kvality služeb:** z hodnocení služeb byly za nejkvalitnější označeny komunikační dovednosti personálu pracujícího ve službách, jejich úroveň vystupování a veřejné stravovací služby, nejhůře byly hodnoceny služby pro lyžaře (tato vysoká míra nespokojenosti je spojena s epidemií koronaviru),
- **hodnocení infrastruktury cestovního ruchu:** infrastrukturu hodnotili respondenti hůře, až třetina z dotázaných nebyla s dopravní infrastrukturou v kraji spokojená (silnice a parkoviště),
- **hodnocení občanské vybavenosti regionu:** průzkum odhalil spokojenost 89 % návštěvníků s rozsahem poskytovaných stravovacích služeb a jejich dostupností, s vybavením regionu pro sportovní aktivity a také 83 % respondentů ocenilo příležitosti v kraji pro zábavu a společenské vyžití,
- **image destinace Vysočina:** průzkum prokázal vysokou míru spokojenosti návštěvníků s poskytováním informací o regionu, s místním orientačním značením, s péčí o životní prostředí, s udržováním čistoty veřejného prostoru, s bezpečností v regionu, s nabídkou volnočasových aktivit a se vstřícností místních obyvatel k návštěvníkům; ačkoliv převažují pozitivní odpovědi je však Vysočina vnímána jako „spíše dobrá“ destinace; základní logo Kraje Vysočina je známé 43 % dotázaných návštěvníků kraje.

2.3.2 Profil tuzemského turistu

Jelikož je Kraj Vysočina destinací především domácího cestovního ruchu, byl požadavek příspěvkové organizace Vysočina Tourism, aby byla předmětem výzkumu také podrobná data o návštěvnících kraje, kteří pocházejí přímo z České republiky a strávili v tomto regionu minimálně jednu noc, tzv. tuzemští turisté. Z vyhodnocených dat bylo zjištěno, že z celkového počtu respondentů dotazníkového šetření bylo tuzemských turistů 55 % z 3 452 respondentů, tedy 1 888 vzorků (Vysoká škola polytechnická Jihlava, 2021b).

Po vyhodnocení údajů z dotazníků týkajících se tuzemských turistů byly zjištěny tyto informace (Vysoká škola polytechnická Jihlava, 2021b):

- **sociodemografická struktura tuzemských turistů:** ve výběrovém souboru bylo 56 % žen (1 061) a 44 % mužů (827), převažuje věkově zastoupená skupina lidí ve věku 35 až 49 let a přes 80 % lidí mělo minimálně středoškolské vzdělání ukončené maturitou,
- **geografická struktura tuzemských turistů:** až 21 % tuzemských turistů pocházelo přímo z Kraje Vysočina, dále nejčastěji přijíždějí z Jihočeského kraje, Středočeského kraje nebo přímo z Hlavního města Prahy, více než polovina respondentů přicestovala do místa dotazování ze vzdálenosti nad 100 km, druhá nejčastější vzdálenost byla mezi 51 až 100 km,
- **psychografická a behaviorální struktura tuzemských turistů:** nejčastěji uváděnými důvody návštěvy Vysočiny byly relaxace (45 %) a poznání regionu (44 %), mezi méně časté patřila návštěva příbuzných/známých nebo turistika a sport; jako dopravní prostředek byl zvolen většinou automobil nebo motocykl (62 %), na druhém místě vlak (15 %) a na třetím místě autobus (13 %); v Kraji Vysočina se nadpoloviční většina tuzemských turistů zdržuje pouze na jednu až dvě noci (57 %),
- **hodnocení kvality služeb:** nejlepší hodnocení obdržel personál ve službách cestovního ruchu (93 %), kvalita ubytovacích a veřejných stravovacích služeb (91 %), péče o čistotu a pořádek veřejného prostoru (87 %) nebo cenová úroveň poskytovaných služeb (83 %),
- **hodnocení stavu infrastruktury cestovního ruchu:** toto hodnocení dopadlo nejhůře, míra spokojenosti turistů byla pouhých 66 %, turisté nejsou se stavem infrastruktury v regionu spokojeni,
- **hodnocení vybavenosti Kraje Vysočina:** průměrná míra spokojenosti tuzemských turistů dosáhla 80 %; nejvíce spokojeni byli s dostupností stravovacích zařízení (89 %), poté vybaveností kraje pro sportovní aktivity (84 %) a na třetím místě se umístily příležitosti pro zábavu a společenské vyžití (83 %),
- **image destinace Vysočina:** průměrná míra hodnocení image Kraje Vysočina dosahuje 86 %, destinace je tedy vnímána tuzemskými turisty kladně; spokojeni jsou například s místním orientačním značením (91 %), s poskytováním informací o regionu (89 %), s péčí o životní prostředí apod.; základní logo Kraje Vysočina je známé 49 % dotázaných tuzemských turistů.

2.3.3 Shrnutí marketingového výzkumu návštěvníka Kraje Vysočina

Marketingový výzkum přinesl příspěvkové organizaci Vysočina Tourism cenné informace o návštěvnících Kraje Vysočina, které napomáhají k sestavení konkrétního profilu návštěvníka Kraje Vysočina (věk, vzdělání, pohlaví, zvolený dopravní prostředek, vzdálenost od bydliště apod.).

S pomocí dat z tohoto marketingového výzkumu lze přiřadit, jaké formy, druhy či typy cestovního ruchu jsou v Kraji Vysočina zastoupeny:

- **domácí cestovní ruch:** turisté se do regionu dopravují převážně automobilem ze vzdálenosti větší než 100 km nebo mezi 51 až 100 km,
- **krátkodobý cestovní ruch:** návštěvníci zde plánují alespoň jednou, maximálně dvakrát přenocovat,
- **neorganizovaný cestovní ruch:** turisté si převážně plánují cestu zajištěnou vlastním dopravním prostředkem a individuálně zajištěným ubytováním,
- **individuální cestovní ruch:** návštěvník Kraje Vysočina cestuje nejčastěji sám, s partnerem/partnerkou nebo s dětmi,
- **sezonní cestovní ruch:** nejvyšší návštěvnost kraje je v letní sezoně, kdy je zajímavější nabídka kulturních či zábavních akcí,
- **rekreační cestovní ruch:** turisté do Kraje Vysočina přijíždí dle výzkumu hlavně za odpočinkem, relaxací nebo přírodou,
- **kulturní cestovní ruch:** široká nabídka kulturních památek v Kraji Vysočina láká nejvíce návštěvníků převážně na prohlídky zámků, hradů, muzeí i výstav,
- **tematický cestovní ruch:** turisté přijíždějí navštívit například známou zoologickou zahradu v Jihlavě, jadernou elektrárnu Dukovany nebo westernové městečko Šikland.

2.4 Průzkum dopravní dostupnosti k nejnavštěvovanějším turistickým cílům

V části 2.2 Návštěvnost turistických cílů jsou uvedena místa, ke kterým nejčastěji návštěvníci Kraje Vysočina směřují. Každý turista plánující některé z těchto míst navštívit si musí zvolit vhodný dopravní prostředek, pomocí kterého se k tomuto místu přepraví. Rozhodující kritéria pro volbu dopravního prostředku mohou být například vzdálenost od místa bydliště, rychlost, pohodlí, cena, bezpečnost, mobilita, možnost parkování u zvoleného turistického cíle, ochrana životního prostředí apod.

V této části budou zkoumána nejnavštěvovanější místa Kraje Vysočina z hlediska jejich dopravní dostupnosti a následně popsány jejich výhody či nevýhody. Pro tuto analýzu jsou vybrány tyto možnosti dopravy, které budou charakterizovány a hodnoceny:

- doprava autem (možnost parkování, silniční dostupnost),
- doprava vlakem (umístění železniční stanice nebo zastávky, přestupní terminály na městskou hromadnou dopravu),
- doprava autobusem (umístění autobusového nádraží),
- doprava na kole (cykloboxy),
- doprava městskou hromadnou dopravou (umístění zastávky městské hromadné dopravy v blízkosti turistického cíle).

2.4.1 Dopravní dostupnost k Zoologické zahradě Jihlava

Jelikož se Zoologická zahrada Jihlava nachází přímo v krajském městě Jihlavě, je spousta možností, jak se k tomuto nejnavštěvovanějšímu turistickému místu dopravit.

Návštěvník Zoologické zahrady Jihlava, jenž přijede z libovolného místa **osobním automobilem**, musí někde v blízkosti cíle návštěvy pohodlně zaparkovat. Prioritní a nejbližší parkování je přímo u hlavního vstupu do zoologické zahrady, kde se nachází rozsáhlé hlídané parkoviště (poplatek za denní parkování osobního automobilu se pohybuje okolo 100 Kč), problém však nastává v hlavní sezoně návštěvnosti, kdy je toto parkoviště poměrně brzy zaplněné a vzniká nutnost najít jiné vhodné parkovací místo. Druhou nejbližší volbou je například parkování v podzemních garážích v obchodním centru Citypark Jihlava (ve všední dny je zde parkování na 3 hodiny zdarma, o víkendech lze zdarma zaparkovat až po dobu 5 hodin, po vypršení tohoto limitu je každá další hodina zpoplatněna). Pěšky se návštěvník z obchodního centra Citypark Jihlava do zoologické zahrady dostane za pouhých 10 minut. Třetí nejlepší možnost nejbližšího parkování je na Masarykově náměstí v Jihlavě (ve všední dny je parkování placené od 7 do 18 hodin a v sobotu od 7 do 12 hodin, ostatní časy se zde parkuje zadarmo). Chůze z Masarykova náměstí do zoo trvá také kolem 10 minut. V Jihlavě jsou i jiná, vzdálenější parkovací místa, po jejichž zvolení musí však návštěvník dojet do zoologické zahrady například městskou hromadnou dopravou, nebo zvolit časově delší procházku.

Pokud se návštěvník Zoologické zahrady Jihlava rozhodne dopravit do Jihlavy **vlakem**, má celkem dvě možnosti, kde vystoupit. První možností je vystoupit na hlavním vlakovém nádraží v Jihlavě, další možnost je na druhém vlakovém nádraží, nazývajícím se Jihlava město. Při volbě jedné z těchto variant musí cestující následně přestoupit na městskou hromadnou

dopravu, která má umístěné zastávky v blízkosti obou vlakových nádraží, a dojet na Masarykovo náměstí. Z Masarykova náměstí se pěšky, zhruba do 10 minut, dostane do zoologické zahrady. Je tu však i možnost, v případě milovníků procházek, zvolit chůzi přímo z vlakového nádraží Jihlava město, které je podle mapy od zoologické zahrady vzdálené pouhých 2,1 kilometrů. Je tedy příjemnou možností projít se po městě Jihlava a během cca 30 minut dojít do zoo.

Při volbě **autobusové dopravy** vystoupí návštěvník na hlavním autobusovém nádraží v Jihlavě, které se nachází cca 10 minut chůze od zastávky městské hromadné dopravy vedle supermarketu BILLA, nazývané jako zastávka Chlumova. Návštěvník zde nastoupí do trolejbusu a dojede na Masarykovo náměstí, odkud pěšky dojde do zoologické zahrady.

Při cestování na **kole** záleží, z jakého místa se cyklista rozhodne přijet. Proto jeho volbou může být například cyklotrasa č. 16 ze směru Slavonice – Telč – Třešť nebo ze směru Hlinsko v Čechách – Přibyslav – Polná, další možností je také jízda po cyklotrase č. 162 ze směru Třebíč – Bransouze. Důležitým aspektem při volbě kola jako dopravního prostředku do daného turistického cíle je možnost jeho bezpečné úschovy v daném místě, a proto lze v zoologické zahradě uvnitř areálu u vchodu kolo odložit nebo u hlavní pokladny uzamknout do cykloboxu (maximální úložní doba v cykloboxu je 12 hodin, poté se cyklobox sám odemkne). Těchto cykloboxů je v zoologické zahradě k dispozici celkem 7 kusů s tím, že do jednoho z nich lze uzamknout společně dvě jízdní kola. Pro elektrokola je k dispozici i dobíjení po celou dobu uložení. Na internetových stránkách Zoologické zahrady Jihlava je také možnost sledovat, zda jsou cykloboxy dostupné, či obsazené.

Při volbě přepravy **městskou hromadnou dopravou** je důležité, aby její zastávka byla umístěná co nejbližší místu určení. Zoologická zahrada Jihlava však nemá svou vlastní zastávku městské hromadné dopravy. Nejlepší volbou je proto dojet vybranou trolejbusovou linkou na Masarykovo náměstí a odtud dojít do zoologické zahrady pěšky. Výhodou je, že na zastávku Masarykovo náměstí směřuje většina linek trolejbusové dopravy města Jihlavy, proto je variabilita příjezdů téměř neomezená.

V případě návštěvy zoo jsou všechny druhy dopravy srovnatelné. Výhodou při volbě osobního automobilu je příjezd přímo k místu určení bez nutnosti různých přestupů na jiné dopravní prostředky, které návštěvníka k danému místu přiblíží. Slabou stránkou při volbě osobního automobilu je nedostatek parkovacích míst a horší silniční propustnost při dopravní špičce přes město Jihlava. Při volbě cestování vlakem či autobusem odpadá návštěvníkovi turistického cíle sice starost s parkováním, ale je potřeba řešit následnou přepravu po městě Jihlava, kvůli delší vzdálenosti vlakového nebo autobusového nádraží od zoologické zahrady.

Tato volba, vyžadující nutnost přestupů, není pro každého turistu příliš lákavá. Příjemnou možností, jak se dopravit do zoologické zahrady, může být také jízda na kole, sice je zakázáno se po zoologické zahradě na kole pohybovat, ale možnost bezpečného uložení kola do cykloboxů tuto volbu zjednodušuje.

Tabulka 11 Výhody a nevýhody dopravní dostupnosti k Zoologické zahradě Jihlava

Doprava	Výhody	Nevýhody
Osobní automobil	+ parkoviště u vstupu do zoo + dvě parkoviště v blízkosti zoo (10 minut chůze) + pohodlí + žádné přestupování na jiný dopravní prostředek + časová úspora + mobilita	- placené parkoviště u vstupu do zoo (100 Kč) - kapacitně nedostatečné parkoviště u vstupu do zoo - zácpy na silnicích při dopravní špičce
Vlak	+ dvě železniční stanice v Jihlavě + umístění zastávek městské hromadné dopravy v blízkosti železničních stanic + bez nutnosti hledání volného parkovacího místa	- delší vzdálenost železničních stanic od zoo - nutnost přestupu a následné přepravy městskou hromadnou dopravou - omezení vlakovým jízdním řádem
Autobus	+ autobusové nádraží v Jihlavě + výborné spojení pomocí dálkových autobusů s velkými městy (Praha, Brno, ...) + bez nutnosti hledání volného parkovacího místa	- vzdálenost autobusového nádraží od zoo - nutnost přestupu a následné přepravy městskou hromadnou dopravou - zastávka MHD je vzdálená cca 10 minut chůze - omezení autobusovým jízdním řádem
Kolo	+ cyklotrasy vedoucí k zoo + možnost úschovy kola + cykloboxy + možnost nabití elektrokola	- nedostatečná kapacita cykloboxů (pouze 7 kusů)
Městská hromadná doprava	+ variabilita spojů k alternativní zastávce MHD na Masarykově náměstí	- zoo nemá vlastní zastávku městské hromadné dopravy - umístění nejbližší zastávky MHD je 10 minut chůze od zoo

Zdroj: autor

2.4.2 Dopravní dostupnost k zábavnímu parku Šikland

Zábavní park Šikland se nachází v okrese Žďár nad Sázavou u obce Zvole nad Pernštejnem. Níže jsou zhodnoceny jednotlivé druhy dopravy z hlediska dostupnosti k tomuto zábavnímu parku.

Přijíždí-li návštěvník **autem** směrem od Brna nebo od Prahy, je nejlepší volbou cesta po dálnici D1 a následně sjet na výjezdu 162 u Velké Bíteše, nebo naopak z druhého směru na výjezdu 141 sjet směrem na Velké Meziříčí. Cesta do Šiklova mlýna je na všech příjezdových cestách označena směrůvkami a návštěvník tak nemá problém konkrétní místo najít. Parkoviště je zde dostatečně veliké, ale zpoplatněné (parkování na jeden den stojí 100 Kč).

Jestliže se návštěvník rozhodne cestovat **vlakem**, tak nejbližší železniční stanice od Šiklova mlýna je v obci Rožné, vzdálené cca 8 km. Je tedy nutné se z Rožné následně dopravit ještě autobusem. Výhodou při cestování vlakem je možnost využití dálkové železniční dopravy, která jezdí v pravidelných intervalech jak z hlavního města Prahy, tak například z Brna. Od vlaků dálkové dopravy vedené z Prahy je nutný následný přestup na regionální dopravu ve městě Žďár nad Sázavou, odkud cestující během 2 minut dojedou do obce Rožná. Naopak od vlaků dálkové dopravy vedené z Brna je nutné přestoupit na regionální osobní dopravu již ve městě Tišnov a odtud po dobu cca 45 minut jízdy vlakem dojet přímo do obce Rožná.

V případě výběru **autobusové dopravy** se nejbližší zastávka od zábavního parku Šikland nachází v obci Blažkov (vzdálená pouhých 2,5 km). Druhou zastávkou, vzdálenou 3,5 km, je zastávka v obci Zvole a třetí možností je zastávka přímo u Draxmooru v Dolní Rožince, která leží od Šiklova mlýna ve vzdálenosti 4 km. Z těchto autobusových zastávek je možnost pohodlně do cíle určení dojít pěšky.

Na **kole** je možnost přijet například z Bystřice nad Pernštejnem po cyklotrase č. 5061, z Nového Města na Moravě po cyklotrase č. 5130 nebo ze Žďáru nad Sázavou po cyklotrase č. 19. Cykloboxy však nejsou k dispozici, pouze obyčejné parkování kol ve stojanech.

Nejlepší dopravou, kterou turista pro navštívení zábavního parku Šikland může zvolit, je osobní automobil, hlavně z hlediska pohodlí a mobility. Dojede přímo před Šiklův mlýn, kde pohodlně za poplatek zaparkuje a nemusí být odkázán na vlakové či autobusové spojení, odkud ze zvolené zastávky, kde vystoupí, musí následně dojít na místo určení (nevyskytuje se zde možnost přiblížit se pomocí městské hromadné dopravy). Výhodné pro turisty z kratší dojezdové vzdálenosti je dojet také například na kole. Nevýhodou pro cestování na kole k zábavnímu parku Šikland je problém s bezpečným uzamčením kola, nenachází se zde cykloboxy.

Tabulka 12 Výhody a nevýhody dopravní dostupnosti k zábavnímu parku Šikland

Doprava	Výhody	Nevýhody
Osobní automobil	+ velké parkoviště u vstupu do zábavního parku Šikland + rychlé dopravní spojení pomocí dálnice D1 + nepřehlédnutelné směrovky k zábavnímu parku Šikland + pohodlí + žádné přestupování na jiný dopravní prostředek + časová úspora + mobilita	- placené parkoviště u zábavního parku Šikland (100 Kč) - zácpy na silnicích při dopravní špičce
Vlak	+ navazující přípoje od vlaků dálkové dopravy do nejbližší železniční stanice Rožná + bez nutnosti hledání volného parkovacího místa	- nejbližší železniční stanice je vzdálená 8 km od Šiklandu - nutnost přestupu na autobus - omezení vlakovým jízdním řádem
Autobus	+ tři autobusové zastávky v blízkosti zábavního parku Šikland + bez nutnosti hledání volného parkovacího místa	- nejbližší autobusová zastávka je vzdálená 2,5 km - nutnost dojet do zábavního parku pěšky - omezení autobusovým jízdním řádem
Kolo	+ cyklotrasy vedoucí k zábavnímu parku + parkování kol ve stojanech	- chybějící cykloboxy - nelze dobít elektrokolo
Městská hromadná doprava	-	-

Zdroj: autor

2.4.3 Dopravní dostupnost ke státnímu zámku Telč

Státní zámek Telč, známá památka UNESCO v Kraji Vysočina, se nachází na náměstí Zachariáše z Hradce v Telči. Níže jsou zhodnoceny jednotlivé možnosti dopravy ke státnímu zámku Telč.

Při cestování **osobním automobilem** musí návštěvník počítat s tím, že od 1. 6. do 30. 9. platí úplný zákaz vjezdu vozidel na náměstí Zachariáše z Hradce. Alternativou je však centrální parkoviště Na Sádkách, které nabízí až 160 míst pro osobní vozidla a od zámku se, při využití příjemné procházky krásným parkem, nachází ve vzdálenosti cca 9 minut chůze. Parkování na tomto parkovišti je navíc bezplatné. Při vyčerpání nabízené kapacity centrálního parkoviště na

Sádkách je možné využít také parkoviště na Svatoanenské ulici s kapacitou pro 28 osobních vozidel (vzdálené od zámku cca 10 minut chůze), na Tobiášově ulici s kapacitou pro 49 osobních vozidel, na Masarykově ulici u polikliniky s kapacitou pro 37 osobních vozidel (cca 12 minut chůze k zámku), Na Korábě u Staroměstského rybníka s kapacitou pro 48 osobních vozidel (parkoviště je bezplatné a vzdálené cca 12 minut chůze od zámku) nebo na Hradecké ulici, vzdálené od náměstí 5 minut chůze, od zámku cca 7 minut. Tato parkoviště jsou převážně placená s jednotnou cenou 60 Kč za celodenní parkování a vzdálená od zámku do cca 15 minut chůze.

Do Telče je také možnost přijet **vlakem**. Od roku 2019, kdy začal platit integrovaný dopravní systém Veřejná doprava Vysočiny, jezdí do Telče každou hodinu vlaky po páteřní regionální trati č. 227 od Havlíčkova Brodu, ale i od Slavonic. Vzdálenost od vlakového nádraží k zámku je přibližně 1,1 kilometrů (pěšky cca 15 minut).

Při zvolení cesty do Telče **autobusem** lze vystoupit na autobusovém nádraží v Telči, které se nachází hned vedle vlakového nádraží. Nejčastější autobusové spoje jezdí mezi krajským městem Jihlavou a Telčí, dálkové autobusy zde zastavují jen zřídka.

V případě výletu na **kole** si lze vybrat z velkého množství cyklotras, které se v okolí Telče nacházejí, například cyklotrasa č. 1113 z Jindřichova Hradce přes Mrákotín do Telče, cyklotrasa č. 5091 z Třeště přes Panenskou Rozsičku do Telče, cyklotrasa č. 5125 z Jaroměřic nad Rokytnou přes Želetavu do Telče, cyklotrasa č. 5126 a č. 1114 z Jihlávky přes Řásnou do Telče. Při potřebě parkování kola je možné ho uložit přímo na vstupním nádvoří zámku, kde se nacházejí tři řady stojanů na kola. Cykloboxy zde nejsou.

V případě zájmu o návštěvu státního zámku Telč je nejlepší volbou přicestovat po železnici vlakem. Velikou výhodou je, že do Telče směřuje páteřní regionální trať č. 227 z Havlíčkova Brodu (do kterého lze pohodlně přijet dálkovou dopravou z jakéhokoliv směru České republiky), vlak z Havlíčkova Brodu do Telče přijede za necelou 1,5 hodiny a jede přímo (bez nutnosti přestupu). Od vlakového nádraží k zámku se lze, kvůli krátké vzdálenosti, příjemně projít. Pokud se turista rozhodne přijet osobním automobilem, musí zvolit variantu centrálního parkoviště, vzdáleného 10 minut chůze od zámku. Jediným důvodem výhody cestování autem může být například mobilita a z toho vyplývající pohodlí, kdy se turista nemusí spoléhat na vlakový či autobusový jízdní řád.

Tabulka 13 Výhody a nevýhody dopravní dostupnosti ke státnímu zámku Telč

Doprava	Výhody	Nevýhody
Osobní automobil	+ velké množství dostupných parkovacích míst v Telči + bezplatné centrální parkoviště + pohodlí + časová úspora + mobilita	- nelze parkovat na náměstí Zachariáše z Hradce
Vlak	+ železniční stanice v Telči (1,1 km od zámku) + regionální páteřní trať (pravidelné intervaly příjezdů/odjezdů vlaku) + bez nutnosti hledání volného parkovacího místa	- nutnost dojít k zámku pěšky - omezení vlakovým jízdním řádem
Autobus	+ autobusové nádraží v Telči (1,1 km od zámku) + bez nutnosti hledání volného parkovacího místa	- nutnost dojít k zámku pěšky - omezení autobusovým jízdním řádem
Kolo	+ cyklotrasy v okolí Telče + parkování kol ve stojanech	- chybějící cykloboxy - nelze dobít elektrokolo
Městská hromadná doprava	-	-

Zdroj: autor

2.4.4 Dopravní dostupnost k hradu Roštejn

Poloha hradu Roštejn je na skalnatém vrchu mezi obcemi Doupě a Růžená, cca 10 km severně od města Telče nebo cca 7 km jižně od města Třeště. Přístupovou cestu k hradu tvoří úzká silnice 5. třídy propletená mezi stromy, proto možnosti dopravy jsou k tomuto místu velmi omezené.

Osobní automobil se jako dopravní prostředek k tomuto místu zdá být vhodnou volbou. Ačkoliv je příjezdová cesta velice úzká, je hrad Roštejn vybaven parkovištěm umístěným přímo před hradem. Kapacita tohoto parkoviště není však příliš velká, proto je vhodné si před příjezdem zavolat na informační centrum hradu, kde se návštěvník dozví potřebné informace o obsazenosti parkoviště.

Nejbližší železniční zastávkou, při zvolení dopravy **vlakem**, je zastávka v obci Hodice. Její vzdálenost od hradu je přibližně 5 km a je také, jako město Telč, součástí páteřní regionální linky č. 227. Z této zastávky může návštěvník dojít k hradu pěšky, či dojet na kole.

Autobusem lze dojet do obce Doupě nebo do Růžené, vzdálené od hradu kolem 2 km. Vzhledem k malé rozlehlosti těchto obcí sem však autobusy zajíždějí velmi zřídka. Druhou možností je vystoupit na autobusové zastávce v Hodicích a dojít k hradu pěšky.

Při volbě jízdy na **kole** k hradu Roštejn vede například cyklotrasa č. 5021 z Kostelní Myslové přes Řásnou nebo cyklotrasa č. 16 ze Slavonic přes Telč až do obce Doupě, odkud může návštěvník dojet po silnici přímo na hrad Roštejn. Možnost je také přijet s kolem vlakem na zastávku v Hodicích a odtud na kole po silnici dojet na hrad. Kolo lze na Roštejně zaparkovat pouze do nehlídaných stojanů.

Vzhledem k úzké asfaltové silnici vedoucí mezi stromy k hradu Roštejn je pro návštěvníka nejlepší možností se do tohoto turistického cíle dopravit vlakem. Jelikož v nejbližší železniční zastávce (vzdálené pouhých 5 km) v Hodicích zastavují každou hodinu vlaky, které jezdí po páteřní regionální trati od Havlíčkova Brodu nebo od Slavonic, je pro případného návštěvníka toto řešení nejvýhodnější. Možností je také nastoupit do vlaku s kolem a z Hodic přejet na hrad Roštejn na kole.

Tabulka 14 Výhody a nevýhody dopravní dostupnosti k hradu Roštejn

Doprava	Výhody	Nevýhody
Osobní automobil	+ bezplatné parkoviště přímo u hradu + pohodlí + žádné přestupování na jiný dopravní prostředek + časová úspora + mobilita	- parkoviště u hradu je malé - úzká příjezdová silnice
Vlak	+ bez nutnosti hledání volného parkovacího místa + pohodlné vlakové spojení po páteřní regionální trati	- nejbližší železniční stanice je vzdálená 5 km od hradu Roštejn - nutnost dojít pěšky nebo dojet na kole - omezení vlakovým jízdním řádem
Autobus	+ bez nutnosti hledání volného parkovacího místa	- nejbližší autobusová zastávka je vzdálená 2 km - nutnost dojít do hradu pěšky - omezení autobusovým jízdním řádem
Kolo	+ cyklotrasy vedoucí k hradu + parkování kol ve stojanech	- chybějící cykloboxy - nelze dobít elektrokolo
Městská hromadná doprava	-	-

Zdroj: autor

2.4.5 Dopravní dostupnost k zámku Žďár nad Sázavou

Areál zámku Žďár nad Sázavou se nachází uprostřed nádherné přírody Žďárských vrchů v blízkosti Zelené hory. V případě návštěvy tohoto turistického cíle jsou k dispozici následující možnosti dopravy.

Při jízdě **osobním automobilem** je výhoda, že se areál zámku Žďár nad Sázavou nachází v blízkosti dálnice D1. Návštěvník se tak pohodlně dostane jak ze směru od Prahy, tak od Brna. Parkoviště pro automobily se nachází hned u zámeckého areálu a je bezplatné.

Zvolí-li návštěvník dopravu **vlakem**, vystoupí v železniční stanici Žďár nad Sázavou, kde zastavují jak vlaky dálkové dopravy, tak i vlaky regionální (variabilita vlakového spojení do Žďáru nad Sázavou je tedy velká). Po výstupu z vlaku je potřeba se k zámku dopravit městskou hromadnou dopravou. Nejbližší zastávka MHD od železniční stanice se nachází v blízkosti autobusového nádraží, vzdáleného cca 100 metrů.

Návštěvníci mohou cestovat i **autobusem**, autobusové nádraží ve Žďáru nad Sázavou nachází hned vedle železniční stanice. Zastavují zde jak autobusy dálkové, tak i linkové dopravy. Nevýhodou cestování autobusem z větších měst, například z Prahy či Brna, do Žďáru nad Sázavou je minimální počet přímých spojení. Je tedy nutné nejprve dojet například do Jihlavy, kde cestující následně přestoupí na autobus do Žďáru nad Sázavou. Tímto se délka cestování značně prodlužuje. Při volbě tohoto dopravního prostředku také vzniká, jako u možnosti cestování vlakem, nutnost se k zámku přiblížit městskou hromadnou dopravou.

Ve městě Žďár nad Sázavou jezdí **městská hromadná doprava**, která je součástí integrovaného dopravního systému Veřejná doprava Vysočiny (je však potřeba se předem seznámit, jaké zóny jsou v tomto integrovaném dopravním systému zahrnuty). Nejbližší zastávkou MHD při cestování k zámku je zastávka Zámek, u níž zastavují linky číslo 1, 2 a 7. Druhou možností je také vystoupit na zastávce Sychrova, která je jak blízko zámku Žďár nad Sázavou, tak k Zelené hoře a kam přijíždí linky číslo 3 a 5. Jízda městskou hromadnou dopravou od zastávky autobusového nádraží k zastávce Zámek trvá přibližně 15 minut.

Pokud návštěvník zvolí k zámku jízdu na **kole**, tak má možnost si vybrat z mnoha okolních cyklotras, po kterých lze přijet. V okolí jsou například cyklotrasy Českomoravská (č. 16), Pražská (č. 1), Posázavská (č. 19), Santiniho (č. 5061) apod. Možnost zaparkování kol do stojanu je v areálu zámku k dispozici až pro cca 30 kusů.

Nejvhodnější doprava pro návštěvníky zámku Žďár nad Sázavou, kteří nechtějí přestupovat na městskou hromadnou dopravu, je osobním automobilem. Parkování v areálu zámku je přístupné, bezplatné a z hlediska počtu míst dostačující. Kromě automobilu je také lákavá volba cestování vlakem, a to z důvodu velkého množství přímých spojů jak dálkové, tak

regionální dopravy do větších měst. Při cestování autobusem je nevýhodou minimální počet přímých spojení Žďáru nad Sázavou například s Brnem či Prahou. Je nutné přestoupit v krajském městě Jihlavě, čímž se nepříjemně prodlužuje doba cestování. Výhodou při cestování na kole je velké množství cyklotras v okolí zámku, nevýhodou je však parkování kol, které je omezené pouze na stojany, bez možnosti uložení kola do cykloboxu.

Tabulka 15 Výhody a nevýhody dopravní dostupnosti k zámku Žďár nad Sázavou

Doprava	Výhody	Nevýhody
Osobní automobil	+ parkoviště přímo u zámku + pohodlí + žádné přestupování na jiný dopravní prostředek + časová úspora + mobilita	- dopravní zácpy na silnicích při dopravní špičce
Vlak	+ vlakové nádraží ve Žďáru nad Sázavou + bez nutnosti hledání volného parkovacího místa + pohodlné vlakové spojení pomocí dálkové dopravy či regionální dopravy	- nutnost přestupu na městskou hromadnou dopravu - omezení vlakovým jízdním řádem
Autobus	+ autobusové nádraží ve Žďáru nad Sázavou + bez nutnosti hledání volného parkovacího místa	- nedostatečné přímé spojení s většími městy (Praha, Brno) - nutnost přestupu na městskou hromadnou dopravu - omezení autobusovým jízdním řádem
Kolo	+ cyklotrasy vedoucí k zámku + parkování kol ve stojanech	- chybějící cykloboxy - nelze dobít elektrokolo
Městská hromadná doprava	+ v blízkosti zámku 2x zastávka MHD + pravidelné příjezdy a odjezdy k zámku	- možné naplnění kapacity vozidla MHD v letní sezoně

Zdroj: autor

2.4.6 Porovnání výhod a nevýhod dopravní dostupnosti k vybraným turistickým cílům

Při cestování osobním automobilem převažuje u všech hodnocených turistických cílů pohodlí při cestování, mobilita, svoboda, časová úspora a hlavně žádné další případné přestupování na jinou alternativní dopravu pro přiblížení se k cíli. Podstatou při hodnocení možnosti cestování osobním automobilem bylo zhodnocení dostupnosti parkoviště

u konkrétních turistických cílů, jejich kapacity či případné ceny za parkování. Například parkoviště u Zoologické zahrady Jihlava nebo u hradu Roštejn jsou často z kapacitních důvodů nedostačující a je potřeba hledat jiné možnosti parkování, které mohou být od konkrétního místa více vzdálené a hůře dostupné. Důležité je také vzít v úvahu ceny za parkování (například rodiny s dětmi nechtějí zaplatit za parkování více než za celé vstupné do zvoleného turistického cíle). Nejdražší parkování u zkoumaných turistických cílů je u Zoologické zahrady Jihlava a u zábavního parku Šikland.

Výsledky výzkumu profilu návštěvníka uvádějí, že druhou nejčastější volbou dopravního prostředku je vlak či autobus. Při jízdě linkovým autobusem nebo vlakem po železnici je cestující omezen výstupem na určeném vlakovém či autobusovém nádraží, které se ve většině případů nenachází v blízkosti požadovaného cíle. Turista se tak musí k turistickému cíli přiblížit městskou hromadnou dopravu (pokud je v daném městě provozována), dojet na kole, nebo dojít pěšky. Výhodou dopravy vlakem či autobusem je, že odpadá nutnost hledání místa k parkování v blízkosti turistického cíle. Nevýhodou je závislost na autobusovém či vlakovém jízdním řádu a nutnost se mu přizpůsobit.

Pro cestování na kole je sice na Vysočině k dispozici veliké množství lákavých cyklotras v okolí turistických cílů, avšak návštěvník je omezen možnostmi parkování kola. Všechna hodnocená turistická místa mají k dispozici pouze stojany na kola (bez přístřešku), které nejsou hlídané a uložení kol do nich tak není stoprocentně bezpečné. Jediný hodnocený turistický cíl, který nabízí uložení kol do uzamykatelných cykloboxů, je Zoologická zahrada Jihlava (nachází se zde celkem sedm cykloboxů). Počet sedmi cykloboxů v zoo je sice obrovským lákadlem a výhodou, může být však i nedostatečný, hlavně při výskytu vyššího počtu cyklistů. Možnost dobití elektrokol je také k dispozici pouze v zoologické zahradě v Jihlavě, na jiných hodnocených místech není tato možnost nabízena.

Při hodnocení městské hromadné dopravy bylo nejdůležitějším kritériem umístění její zastávky v blízkosti turistického cíle. Návštěvníkům tento druh dopravy slouží převážně jako prostředek k přiblížení se požadovanému turistickému místu, proto je umístění zastávek stěžejní. U většiny hodnocených možností nebyla městská hromadná doprava vůbec k dispozici, hodnocení bylo provedeno pouze u Zoologické zahrady Jihlava, kde je nevýhodou, že zoo nemá vlastní zastávku pro MHD. Dále byla městská hromadná doprava hodnocena u státního zámku ve Žďáru nad Sázavou, kde naopak byly zastávky MHD v blízkosti zámku hned dvě.

Tabulka 16 Shrnutí výhod a nevýhod dopravní dostupnosti k nejnavštěvovanějším turistickým cílům

Doprava	Výhody	Nevýhody
Osobní automobil	+ parkoviště umístěné u vstupu do turistického cíle + pohodlí + žádné přestupování na jiný dopravní prostředek + časová úspora + mobilita	- placené parkoviště - dopravní zácpy na silnicích při dopravní špičce - kapacitně nedostatečné parkoviště
Vlak	+ bez nutnosti hledání volného parkovacího místa + umístění železniční zastávky v požadovaném místě + pravidelné intervaly odjezdů/příjezdů vlaků + přestupní návaznost + dálkové spojení s většími městy	- nutnost přestupu na alternativní dopravu k požadovanému místu - omezení vlakovým jízdním řádem - delší vzdálenost od turistického cíle
Autobus	+ bez nutnosti hledání volného parkovacího místa + umístění požadovaného autobusového nádraží v daném místě + pravidelné intervaly odjezdů/příjezdů autobusů + přestupní návaznost + dálkové spojení s většími městy	- nutnost přestupu na alternativní dopravu k požadovanému místu - omezení autobusovým jízdním řádem - delší vzdálenost od turistického cíle
Kolo	+ množství cyklotras vedoucí k turistickému cíli + parkování kol ve stojanech	- chybějící cykloboxy - nelze dobít elektrokolo
Městská hromadná doprava	+ možnost přiblížení návštěvníka k turistickému cíli + přestupní návaznost	- MHD se nevyskytuje ve všech městech - některé turistické cíle nemají vlastní zastávku MHD

Zdroj: autor

3 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ DOPRAVY V KRAJI VYSOČINA Z HLEDISKA CESTOVNÍHO RUCHU

V části 3.1 této závěrečné kapitoly jsou popsána obecná doporučení týkající se zlepšení dopravní dostupnosti v Kraji Vysočina z hlediska cestovního ruchu. Následně v části 3.2 jsou uvedeny jednotlivé návrhy a podněty na zlepšení dopravní dostupnosti k vybraným turistickým cílům, která byla zhodnocena v analytické části.

3.1 Obecná doporučení týkající se zlepšení dopravní dostupnosti v Kraji Vysočina z hlediska cestovního ruchu

Kraj Vysočina, ležící v srdci České republiky, je známý především pro své krásné prostředí tvořené pahorkatinami Českomoravské vrchoviny a také širokou nabídkou aktivit pro trávení volného času, odpočinek či návštěvu kulturních památek.

K rozvoji cestovního ruchu neoddělitelně patří rozvoj potřebné dopravní infrastruktury k daným turistickým cílům. Důležité je neustále zlepšovat kvalitu dopravní dostupnosti do turistických míst (po silnici, železnici apod.), rozvíjet integrovaný dopravní systém na Vysočině a také zvýšit podporu informovanosti návštěvníků kraje (zacílit na konkrétní skupiny turistů, kteří do kraje nejčastěji přijíždějí).

Dopravní dostupnost Kraje Vysočina lze z hlediska silniční a železniční dopravy zhodnotit jako uspokojivou. Silniční síť je v tomto kraji poměrně hustá, největší výhodou pro příjezd turistů ze vzdálenosti např. nad 100 km, je dálnice D1, která tento kraj protíná. Na dálnici navazující silnice I. třídy a případně nižších tříd umožňují návštěvníkům dojet do konkrétního cíle. Nevýhodou husté silniční sítě je však potřeba její údržby a oprav, které jsou v tomto kraji slabou stránkou. Postupným nárůstem motorových vozidel na silnicích dochází také, převážně ve větších městech, k přeplnění silnic a následným nepříjemným kolonám. Tuto situaci lze vyřešit výstavbou obchvatů u větších měst a jejich přímé napojení na významná regionální centra.

U železniční dopravy v tomto kraji je výhodou její zapojení do integrovaného dopravního systému Veřejné dopravy Vysočiny a vzájemná návaznost na integrované dopravní systémy sousedních krajů. Pohybují se zde nejen vlaky dálkové dopravy, ale i vlaky dopravy regionální, které obsluhují menší města a vesnice, kam se například může po silnici návštěvník obtížněji dostat. Výhodou je postupná modernizace vozidel pro cestující a tvorba vlakového jízdního řádu, pomocí kterého je zajištěna přestupní návaznost. Pro přilákání většího zájmu cestujících železniční dopravy je potřeba zvýšit traťovou rychlost, zřídit například nové zastávky (které budou umístěné blíž požadovanému turistickému cíli), modernizovat železniční

stanice, elektrizovat tratě a zajistit při konstrukci jízdního řádu přestupní návaznost nejen z vlaku na vlak, ale také mezi vlakem a autobusem či vlakem a městskou hromadnou dopravou.

Jelikož se silniční doprava týká i cyklodoprava, jejíž obliba roste a dochází k jejímu neustálému rozvoji, je vhodné budování nových a udržování stávajících cyklotras. Ačkoliv je Kraj Vysočina z hlediska délky cyklotras umístěn na páté příčce mezi kraji České republiky, je potřeba zajistit jejich údržbu, opravy nebo vhodné značení. Důležitým přínosem by bylo postupné zřizování uzamykatelných cykloboxů v navštěvovaných turistických místech a doplnění samoobslužných servisních stojanů pro cyklisty a jejich kola.

Letecká a vodní (lodní) doprava, kvůli nepřítomnosti hlavního letiště a rozsáhlých vodních ploch, slouží v Kraji Vysočina převážně jako turistický cíl než jako možnost dopravy. Nevylučuje se však důraz na rozšíření jejich nabídky dopravy a zajištění propojení s veřejnou dopravou kraje.

Shrnutí obecných doporučení týkající se dopravní dostupnosti:

- důsledná údržba a opravy silniční sítě,
- budování obchvatů u větších měst, kde dochází ke kongescím,
- rozšíření parkovacích míst u nejnavštěvovanějších turistických cílů,
- vybudování železniční, autobusové či MHD zastávky v blízkosti turistických cílů,
- vhodné vlakové, autobusové či MHD jízdní řády s přestupní návazností,
- budování dopravních terminálů v dopravních uzlech,
- značení, údržba stávajících a výstavba nových cyklotras,
- dostupnost cykloboxů u navštěvovaných turistických míst,
- budování samoobslužných servisních stojanů v blízkosti navštěvovaných turistických míst,
- modernizace autobusů, vlaků a dopravních prostředků zajišťujících městskou hromadnou dopravu,
- zvýšení traťové rychlosti na železnici,
- značení turistických atrakcí.

3.2 Návrhy a podněty na zlepšení dopravní dostupnosti k nejnavštěvovanějším turistickým cílům

V této části jsou uvedeny jednotlivé návrhy a podněty na zlepšení dopravní dostupnosti k hodnoceným vybraným turistickým cílům z analytické části: Zoologická zahrada Jihlava, zábavní park Šikland, státní zámek Telč, hrad Roštejn a zámek Žďár nad Sázavou.

3.2.1 Návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti k Zoologické zahradě Jihlava

Při hodnocení Zoologické zahrady Jihlava v analytické části byly jako nevýhody zjištěny:

- nedostatečná kapacita parkoviště u vstupu do zoo, které je navíc placené,
- delší vzdálenost od vlakového či autobusového nádraží, nutné přiblížit se k zoo pomocí městské hromadné dopravy,
- zoo nemá vlastní zastávku městské hromadné dopravy,
- nedostatečný počet cykloboxů při zvýšeném požadavku na odložení kol.

Vzhledem k umístění parkoviště u vstupu do zoologické zahrady a nedostatku místa k jeho případnému rozšíření lze doporučit návštěvníkům zoo zvolit alternativní dopravu pro příjezd, čímž se vyřeší následné přeplnění parkoviště v návštěvní sezoně. Pro pohodlí cestování návštěvníků zoo alternativní dopravou je důležité zřídit zastávku městské hromadné dopravy v její těsné blízkosti.

Návrh na zřízení nové zastávky městské hromadné dopravy v blízkosti zoo byl Krajem Vysočina projednáván už v roce 2018, kdy bylo v plánu zastávku umístit na začátek Brněnského mostu, při jeho probíhající rekonstrukci. Tato zastávka měla být umístěná naproti zastávce Kosovská a být pojmenována „ZOO“, aby případní návštěvníci měli snadnější orientaci při hledání spojení MHD (Hořínek, 2018). Tato výstavba se však zatím neuskutečnila. Bylo by více než vhodné tento plán na vybudování zastávky u zoo znovu otevřít, prodiskutovat a následně zrealizovat. Také název zastávky MHD u zoologické zahrady by byl opravdu nejvhodnější „ZOO“, aby případní návštěvníci měli snazší orientaci při vyhledávání trolejbusové či autobusové linky.

V analytické části bylo také zjištěno, že se v zoo nachází celkem sedm uzamykatelných cykloboxů. Vezme-li se v úvahu počet návštěvníků zoo za rok, který činí zhruba kolem 300 000, pak na jeden den průměrně připadá cca 821 návštěvníků zoo. S těmito čísly návštěvníků může být počet nabízených sedmi cykloboxů nedostatečný. Prostor u vstupu do zoo je však omezený a umístění kapacitně dostatečného počtu cykloboxů neumožňuje. Pro zájemce, který je rozhodnutý přijet do zoo na kole a nechce se starat o jeho bezpečné uložení, je možnost využít nově vzniklý projekt v Jihlavě nazývaný se „sdílená kola“. Tato kola jsou umístěná u obchodů, nádraží, kulturních památek či služeb a případný zájemce si je může zapůjčit, zaplatit potřebné minuty, kdy kolo využívá, a dojet na potřebné místo.

3.2.2 Návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti k zábavnímu parku Šikland

Při hodnocení zábavního parku Šikland v analytické části se hlavní nedostatek týkal cykloboxů, které zde nejsou k dispozici.

Jelikož v okolí zábavního parku je široká nabídka různých cyklotras, bylo by vhodné rozšířit možnosti o pohodlné a bezpečné parkování kol. Vzhledem k rozsáhlému parkovišti u zábavního parku Šikland se nabízí možnosti k umístění dostatečného počtu cykloboxů. Vzhledem k roční přibližné návštěvnosti 70 000 lidí, vychází průměrně na jeden den návštěvnost cca 200 turistů (v hlavní sezoně může být toto číslo i vyšší). Vzhledem k dostatečnému prostoru pro umístění cykloboxů by bylo možné jich pořídit dostatečný počet, pro minimálně 20 % turistů (40 míst pro kola). Jednalo by se o koupi celkem 20 kusů cykloboxů, které by měly samoobslužný zámek na mince (bez vhození mince nevypadne klíč) a byly by umístěny ve dvou řadách v modulárním systému po deseti kusech.

Při zakoupení cykloboxů, které mohou zvýšit počet přijíždějících návštěvníků na kole, by bylo vhodné zakoupit a nainstalovat také samoobslužný servisní stojan na kola, který bude vybaven potřebným nářadím, pumpou na kolo a bude umístěn v blízkosti cykloboxů.

3.2.3 Návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti ke státnímu zámku Telč

Dopravní dostupnost ke státnímu zámku Telč byla z veliké části hodnocena pozitivně. Pro cesty osobním automobilem je v blízkosti náměstí rozmístěno dostatek parkovišť, některá jsou i bezplatná. Vlakové a autobusové nádraží je ve vzdálenosti 1,1 km od zámku a jízdní řády jsou tvořeny v hodinovém taktu. Ale při cestování na kole bylo zjištěno, že je problém najít místo, kde ho bezpečně uschovat. Na zámku jsou sice k dispozici stojany na kola, ale nejsou hlídané.

Řešením tohoto problému by byla instalace cykloboxů v blízkosti zámku. Tato možnost však nepřipadá v úvahu, jelikož je státní zámek Telč známá památka UNESCO a nachází se na historickém náměstí Zachariáše z Hradce. Je tedy potřeba zvolit jinou variantu a tou je například umístění cykloboxů na centrálním parkovišti Na Sádkách, které je od zámku vzdálené cca 9 minut chůze. Toto parkoviště je dostatečně rozlehlé a může zde být nainstalován dostatečný počet cykloboxů i se samoobslužným servisním stojanem na kola. Případní návštěvníci zámku si zde kolo bezpečně uloží, uzamknou a při procházce krásným parkem dojdou přímo cíli.

Vzhledem k široké nabídce cyklotras v okolí Telče nebudou toto bezpečné parkování kol využívat pouze návštěvníci zámku, ale i ostatní cyklisté. Bylo by tedy vhodné přímo pro návštěvníky zámku vyhradit několik cykloboxů, aby se zamezilo situaci, že nebudou volné.

3.2.4 Návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti k hradu Roštejn

V analytické části se z hlediska dopravní dostupnosti k hradu Roštejn projeví tyto nedostatky:

- úzká příjezdová silnice k hradu,
- nedostatečné parkoviště v blízkosti hradu,
- nedostatečné autobusové spojení,
- vzdálená železniční zastávka (5 km),
- není k dispozici odložení kol do cykloboxů.

Hrad Roštejn je umístěn na méně přístupném místě, kde nejsou k dispozici žádné možnosti rozšíření parkovacích míst či pořízení uzamykatelných boxů pro kola. Proto je potřeba navrhnout následující alternativní řešení, která mohou zjednodušit dopravní dostupnost.

Informační tabule: na rozcestí před vjezdem na příjezdovou silnici k parkovišti na hrad Roštejn by bylo vhodné umístit informační tabuli, na které bude uveden volný počet parkovacích míst u hradu. Návštěvník by tak nemusel zbytečně jet po komplikované příjezdové silnici, než zjistí, zda je místo k zaparkování. Pomocí informační tabule o kapacitě volných míst by dostal potřebnou informaci už před příjezdovou cestou.

Svozové linky: z důvodu nedostatečného autobusového spojení do nejbližších okolních vesnic u hradu Roštejn a vzdálené železniční stanice by bylo přínosné v hlavní sezoně návštěvnosti naplánovat k hradu přímé svozové linky. Tyto svozové linky by mohly být zajištěny minibusem a byly by zavedené z nejbližších měst v okolí hradu, například z Telče a z Třeště. Byly by naplánovány tak, aby přijížděly na hrad v konkrétní časy plánovaných prohlídek či akcí a následně po prohlídkách odvážely návštěvníky zpět. Důležité by bylo také zajistit informovanost případných návštěvníků a viditelné označení stanovišť svozových linek na konkrétních místech jednotlivých měst.

Hlídní kol: pro turisty, kteří se rozhodnou přijet na hrad na kole, by bylo přínosné v otevírací době zámku a v hlavní sezoně návštěvnosti najmout brigádníka, který by měl na starosti hlídání kol uložených ve stojanech. Tímto by bylo zajištěno jejich bezpečné uložení a návštěvníci by si mohli naplno vychutnat prohlídku hradu. Také by bylo vhodné před vstupem na hrad (u parkoviště na auta) nainstalovat samoobslužný servisní stojan na kola, pro případné nutné opravy.

3.2.5 Návrhy na zlepšení dopravní dostupnosti k zámku Žďár nad Sázavou

Nejzávažnější nevýhodou dopravní dostupnosti k zámku Žďár nad Sázavou při hodnocení v analytické části se také ukázala být nedostupnost bezpečné úchovy kol. V okolí

zámku Žďár nad Sázavou je široká nabídka cyklotras a bylo by vhodné návštěvníkům, kteří přijedou na kole, poskytnout možnost pro bezpečnou úschovu jejich kola. V roce 2016 došlo k rozsáhlé rekonstrukci parkoviště u zámku, ale bezpečnou úschovu kol zde nezřídili.

Ročně zámek navštíví v průměru 55 000 turistů, průměrně tedy připadá na jeden den v roce celkem 150 lidí. Vezme-li se v úvahu, že 20 % návštěvníků ze 150 lidí přijede na kole, je nutné zajistit dostupnost bezpečné úschovy pro zhruba 30 kol. Jestliže jeden cyklobox obsahuje dvě místa pro kola, je potřeba nainstalovat minimálně 15 kusů cykloboxů. Odhad vzhledem k velikosti parkoviště u zámku a využití jeho míst prioritně pro osobní automobily je, že se zde vejde maximálně 8 cykloboxů. I přesto, že počet potřebných cykloboxů vzhledem k prostoru parkoviště není dostatečný, je vhodné je nainstalovat a poté na internetové stránky zámku Žďár nad Sázavou vložit odkaz, pomocí kterého by případní cyklisté, kteří chtějí navštívit zámek, zkontrolovali jejich obsazenost. Dále lze doporučit v blízkosti parkoviště nainstalovat samoobslužný servisní stojan pro kola, který bude všem projíždějícím cyklistům v případě potřeby dostupný.

ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo na základě analýzy současného stavu dopravy v Kraji Vysočina z hlediska cestovního ruchu navrhnout zlepšení, která by přispěla k rozvoji cestovního ruchu v tomto kraji. V rámci této práce byla prozkoumána dopravní dostupnost k pěti vybraným statisticky nejnavštěvovanějším turistickým cílům a následně porovnány výhody a nevýhody zvolených možností dopravy k nim.

V první část práce byly popsány jednotlivé druhy dopravy, druhy cestovního ruchu a uvedena jejich základní charakteristika.

Druhá část byla zaměřena na analýzu současného stavu jednotlivých druhů dopravy v Kraji Vysočina z hlediska cestovního ruchu. Dále byla zmapována a porovnána statistika návštěvnosti turistických cílů v kraji za rok 2019 a 2020. Mezi tři nejnavštěvovanější cíle se v obou letech zařadily Zoologická zahrada Jihlava, Vodní ráj Jihlava a zábavní park Šikland. Následně byl rozebrán profil návštěvníka kraje, kde je specifikováno, z jaké vzdálenosti turisté přijíždějí na Vysočinu, jaký dopravní prostředek nejčastěji pro svou cestu volí nebo způsob, jakým v kraji tráví svůj volný čas. Z tohoto profilu návštěvníka byla dále možnost vyhodnotit, jaké druhy či formy cestovního ruchu jsou v Kraji Vysočina zastoupeny.

Z posouzení dopravní dostupnosti k nejnavštěvovanějším cílům Kraje Vysočina, kde byly zhodnoceny jednotlivé možnosti dopravy k vybraným místům, vyplynuly výhody a nevýhody při zvolení konkrétní dopravy a následně byly v závěrečné kapitole uvedeny podněty a návrhy ke zlepšení.

Z této bakalářské práce je patrné, že kraj Vysočina má z hlediska nabídky turistických lokalit velký potenciál pro rozvoj cestovního ruchu. Zlepšením dopravní dostupnosti k těmto místům, ale i vyřešením parkování, úschovy kol apod. by bylo možné rozvoj cestovního ruchu v regionu podpořit.

POUŽITÁ LITERATURA

- BERÁNEK, Jaromír, 2013. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: MAG CONSULTING. ISBN 978-80-86724-46-1.
- CZECHTOURISM, 2022a. Návštěvnost turistických cílů Kraj Vysočina za rok 2019. *Tourdata.cz* [online]. [cit.2022-04-07]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/navstevnost-turisticky-cilu-vysocina/>
- CZECHTOURISM, 2022b. Návštěvnost turistických cílů Kraj Vysočina za rok 2020. *Tourdata.cz* [online]. [cit.2022-04-07]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/navstevnost-turisticky-cilu-2020-kraj-vysocina/>
- CZECHTOURISM, 2021. Projed'te se na kole křížem krážem po České republice. *Kudyznudy.cz* [online]. [cit.2022-01-27]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/aktuality/vydejte-se-na-kole-krizem-krazem-po-ceske-republic>
- ČESKÉ DRÁHY, 2016a. Mapa železniční sítě Kraje Vysočina. *České dráhy* [online]. [cit.2021-12-28]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/cd-v-regionech/kraj-vysocina/mapa-trati/-6062/>
- ČESKÉ DRÁHY, 2016b. ČD v Kraji Vysočina. *České dráhy* [online]. [cit.2022-03-09]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/cd-v-regionech/kraj-vysocina/cd-kraj-vysocina/-5986/>
- ČSÚ, 2021a. Charakteristika kraje. *Český statistický úřad* [online]. [cit.2022-03-09]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-kraje-vysocina-2021>
- ČSÚ, 2021b. Statistická ročenka Kraje Vysočina – 2021. *Český statistický úřad* [online]. [cit.2022-03-09]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/17-doprava-gx3fd851ix>
- DALEŠICKÁ PŘEHRADA, 2018. Mapa celé Dalešické přehrady. *Dalešická přehrada* [online]. [cit.2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.dalesickaprehrada.cz/pristaviste/mapa-cele-dalesicke-prehrady/>
- DAVID, Petr a Vladimír SOUKUP, 2009. *Velká turistická encyklopedie VYSOČINA*. Praha: Euromedia Group. ISBN 978-80-242-2580-7.
- HESKOVÁ, Marie, 2006. *Cestovní ruch*. Praha: Fortuna. ISBN 80-7168-984-3.
- HOŘÍNEK, Svatoslav, 2018. Jihlavská zoo bude mít svou zastávku MHD, návštěvníkům ušetří kroky. *Jihlava.City* [online]. [cit.2022-05-13]. Dostupné z: <https://jihlava.city.cz/zpravodajstvi/jihlavska-zoologicka-zahrada-bude-mit-svou-vlastni-zastavku--usetri-navstevnikum-kroky/17754>
- HRAD ROŠTEJN, 2022. Historie a pověsti. *Hrad Roštejn* [online]. [cit.2022-01-02]. Dostupné z: <http://hrad-rostejn.cz/o-hradu/historie-a-povesti/>
- JIHLAVA, 2022a. ZOO. *Jihlava* [online]. [cit.2022-01-12]. Dostupné z: <https://www.jihlava.cz/zoo/os-43470>
- JIHLAVA, 2022b. Aeroklub Jihlava. *Jihlava* [online]. [cit.2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.jihlava.cz/aeroklub-jihlava-o-s/os-43180>

- KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA, 2017. Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina. *Kraj Vysočina* [online]. [cit.2022-03-08]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/koncepce-rozvoje-silnicni-site-na-uzemi-kraje-vysocina/d-4084417>
- KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA, 2021a. Profil kraje Vysočina. *Kraj Vysočina* [online]. [cit.2021-12-28]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/profil-kraje-zari-2017/d-4064957>
- KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA, 2021b. Letiště. *Kraj Vysočina* [online]. [cit.2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/letiste/ds-300442/p1=7240>
- KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA, 2021c. Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Kraji Vysočina na období 2014–2020. *Kraj Vysočina* [online]. [cit.2022-03-14]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/strategie-rozvoje-cykloturistiky-a-cyklodopravy-v-kraji-vysocina-na-obdobi-2014-2020-finalni-zneni/d-4055185>
- KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA, 2021d. Monitoring pěších a cyklistů na páteřních trasách v Kraji Vysočina. *Kraj Vysočina* [online]. [cit.2022-03-16]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/monitoring%2Dcyklistu%2Da%2Dpesich%2Dv%2Dramci%2Dsite%2DpaternicD%2Dcyklotras%2Da%2Dcyklostezek%2Dv%2Dkraj%2Dvysocina/d-4083034/p1=91198>
- KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA, 2021e. Plán dopravní obslužnosti Kraje Vysočina 2022–2026. *Kraj Vysočina* [online]. [cit.2022-03-22]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/dopravni%2Dplan%2D2022%2D2026/ds-304848/archiv=0&p1=106284>
- NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV, 2022. O zámku. *Zámek Jaroměřice nad Rokýtnou* [online]. [cit.2022-01-15]. Dostupné z: <https://www.zamek-jaromerice.cz/cs/o-zamku>
- PETRO, Josef, 2018. *České klenoty UNESCO*. Brno: CPress. ISBN 978-80-264-1862-7.
- REGION BYSTRČICKO, 2016. Zřícenina hradu Zubštejn. *Bystřicko* [online]. [cit.2022-01-02]. Dostupné z: <https://info.bystricenp.cz/zricenina-hradu-zubstejn>
- REGION TOURIST, 2021. Hrad Kámen. *Region-tour.cz* [online]. [cit.2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.regiontourist.cz/co-podniknout/hrad-kamen/>
- RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ, 2011. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4039-3.
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, 2022a. Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR. *Ředitelství silnic a dálnic* [online]. [cit.2022-03-01]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, 2022b. Celostátní sčítání dopravy 2020. *Ředitelství silnic a dálnic* [online]. [cit.2022-03-06]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>
- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2022. Základní charakteristika železniční sítě. *Správa železnic* [online]. [cit.2022-01-11]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr>

- TŘEBÍČ, 2022. Pod ochranu UNESCO patří nově také zámek v Třebíči. *Město Třebíč* [online]. [cit.2022-01-15]. Dostupné z: <https://www.trebic.cz/pod-ochranu-unesco-patri-nove-take-zamek-v-trebiči/d-40007>
- TURISTIKA.CZ, 2015a. Cyklotrasa KČT č. 1 Vysočina. *Livetouring.com* [online]. [cit.2022-03-16]. Dostupné z: <https://www.livetouring.com/cs/track/cyklotrasa-kct-1>
- TURISTIKA.CZ, 2015b. Cyklotrasa KČT č. 16 Vysočina. *Livetouring.com* [online]. [cit.2022-03-16]. Dostupné z: <https://www.livetouring.com/cs/track/vysocina-cyklostezka-kct-16>
- URBAN, Vítěk, 2008. *Vysočina*. Brno: Computer Press. Kam na víkend. ISBN 978-80-251-2053-8
- VYSOČINA TOURISM, 2022a. Státní zámek Náměšř nad Oslavou. *Vysočina* [online]. [cit.2022-01-03]. Dostupné z: <https://www.vysocina.eu/turisticke-cile/1206-statni-zamek-namest-nad-oslavou?ritem=>
- VYSOČINA TOURISM, 2022b. Šikland – Westernové městečko Šiklův mlýn. *Vysočina* [online]. [cit.2022-01-12]. Dostupné z: <https://www.vysocina.eu/turisticke-cile/1251-sikland-westernove-mestecko-sikluv-mlyn?ritem=143>
- VYSOČINA TOURISM, 2022c. Muzeum Vysočiny Jihlava. *Vysočina* [online]. [cit.2022-01-15]. Dostupné z: <https://www.vysocina.eu/turisticke-cile/1779-muzeum-vysociny-jihlava?ritem=143>
- VYSOČINA TOURISM, 2022d. Horácké muzeum Nové město na Moravě. *Vysočina* [online]. [cit.2022-01-15]. Dostupné z: <https://www.vysocina.eu/turisticke-cile/1778-horacke-muzeum-nove-mesto-na-morave?ritem=>
- VYSOČINA TOURISM, 2022e. Výletní loď Horácko na Dalešické přehradě. *Vysočina* [online]. [cit.2022-03-13]. Dostupné z: <https://www.vysocina.eu/turisticke-cile/1663-vyletni-lod-horacko-na-dalesicke-prehrade>
- VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ JIHLAVA, 2021a. Marketingový výzkum návštěvníka Kraje Vysočina 2019–2020: Profil návštěvníka. *Vysočina Tourism* [online]. [cit.2022-04-05]. Dostupné z: https://www.vysocinatourism.cz/images/stories/O_Vysocina_Tourism/2021/Marketingov%C3%BD_v%C3%BDzkum_n%C3%A1v%C5%A1t%C4%9Bvn%C3%ADka_Kraje_Vyso%C4%8Dina_2019__2020.pdf
- VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ JIHLAVA, 2021b. Marketingový výzkum návštěvníka Kraje Vysočina 2019–2020: Profil tuzemského turistu. *Vysočina Tourism* [online]. [cit.2022-04-05]. Dostupné z: https://www.vysocinatourism.cz/images/stories/O_Vysocina_Tourism/2021/Vyzkumn%C3%A1_zpr%C3%A1va_tuzemsk%C3%BD_turista_2021_po_připom%C3%ADnkách.pdf
- ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART, 2008. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-335-5.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	Délka silniční sítě v Kraji Vysočina k 1. 7. 2021 [m].....	23
Tabulka 2	Ukazatele návštěvnosti cyklistů v rámci sítě páteřních cyklotras a cyklostezek Kraje Vysočina v roce 2020 a 2021	29
Tabulka 3	Nejnavštěvovanější turistické cíle v Kraji Vysočina za rok 2019	33
Tabulka 4	Nejnavštěvovanější turistické cíle v Kraji Vysočina za rok 2020	33
Tabulka 5	Nejnavštěvovanější turistické cíle na Havlíčkobrodsku v letech 2019 a 2020	34
Tabulka 6	Nejnavštěvovanější turistické cíle na Jihlavsku v letech 2019 a 2020	34
Tabulka 7	Nejnavštěvovanější turistické cíle na Pelhřimovsku v letech 2019 a 2020	35
Tabulka 8	Nejnavštěvovanější turistické cíle na Třebíčsku v letech 2019 a 2020.....	35
Tabulka 9	Nejnavštěvovanější turistické cíle na Žďársku v letech 2019 a 2020.....	36
Tabulka 10	Počet registrovaných platících i neplatících návštěvníků v tematických kategoriích	36
Tabulka 11	Výhody a nevýhody dopravní dostupnosti k Zoologické zahradě Jihlava.....	43
Tabulka 12	Výhody a nevýhody dopravní dostupnosti k zábavnímu parku Šikland.....	45
Tabulka 13	Výhody a nevýhody dopravní dostupnosti ke státnímu zámku Telč	47
Tabulka 14	Výhody a nevýhody dopravní dostupnosti k hradu Roštejn	48
Tabulka 15	Výhody a nevýhody dopravní dostupnosti k zámku Žďár nad Sázavou	50
Tabulka 16	Shrnutí výhod a nevýhod dopravní dostupnosti k nejnavštěvovanějším turistickým cílům.....	52

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1	Typy cestovního ruchu podle místa realizace	13
Obrázek 2	Územní samosprávné členění ČR	16
Obrázek 3	Silniční síť na území Kraje Vysočina	22
Obrázek 4	Mapa železniční sítě Kraje Vysočina.....	24
Obrázek 5	Mapa celé Dalešické přehrady	27
Obrázek 6	Síť cyklotras na území Kraje Vysočina, cyklotrasy spravované Klubem českých turistů	28

SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IDS	Integrovaný dopravní systém
MHD	Městská hromadná doprava
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu
UNWTO	United Nations World Tourism Organization Světová organizace cestovního ruchu
VDV	Veřejná doprava Vysočina