

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**JINDŘICHOHRADECKÉ MÍSTNÍ DRÁHY JAKO
FAKTOR ROZVOJE CESTOVNÍHO RUCHU
JINDŘICHOHRADECKA**

Autor práce: Jana Hanzalová, DiS.

Studijní obor: Management a marketing služeb – specializace služby
cestovního ruchu

Forma studia: Kombinované studium

Vedoucí práce: Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Katedra: Katedra managementu a marketingu služeb

2016

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Jiřímu Duškovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

HANZALOVÁ, J. *Jindřichohradecké místní dráhy jako faktor rozvoje cestovního ruchu Jindřichohradecka : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2016. 86 s. Vedoucí bakalářské práce : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Klíčová slova: cestovní ruch, JHMD, jindřichohradecká úzkokolejka, regionální rozvoj, turistické památky Jindřichohradecka

Bakalářská práce je zaměřena na problematiku rozvoje cestovního ruchu na Jindřichohradecku v souvislosti s provozem jindřichohradecké úzkorozchodné dráhy. Hlavním cílem práce je zhodnotit současný význam a potenciál Jindřichohradeckých místních drah pro rozvoj cestovního ruchu jindřichohradeckého regionu. V rámci vedlejšího cíle bakalářské práce navrhnout a doporučit možnosti zvýšení turistického potenciálu této železnice.

Teoretická část popisuje cestovní ruch a regionální rozvoj a charakteristiku jindřichohradeckého regionu. Praktickou část práce představuje autorkou aplikovaný dotazník s otázkami zaměřenými na oblast nabízených služeb Jindřichohradeckými místními drahami. Závěr obsahuje konkrétní návrhy na případné zlepšení turistického využití úzkokolejky.

ABSTRACT

HANZALOVÁ, J. *Jindřichův Hradec Local Railways as a Factor in the Development of Tourism in the Region of Jindřichův Hradec : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2016. 86 p. Supervisor : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Key words: JHMD, Jindřichův Hradec Local Railways, Regional Development, Tourism, Tourist Sights of the Region Jindřichův Hradec

This bachelor thesis is focused on the development of tourism of the region Jindřichův Hradec in the connection with the operation Jindřichův Hradec Local Railways. The main objective is to evaluate current and potential significance of the Jindřichův Hradec Local Railways for tourism development of the region Jindřichův Hradec. Within a secondary objective of this thesis suggest and recommend ways to increase the tourism potential of the railways.

The theoretical part describes tourism and regional development and characterization of the region Jindřichův Hradec. The practical part presents the author applied a questionnaire with questions about the services offered Jindřichův Hradec Local Railways. Conclusion contains concrete suggestions for possible improvement of the tourist use of the Jindřichův Hradec Local Railways.

OBSAH

ÚVOD	8
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	9
2 CESTOVNÍ RUCH A REGIONÁLNÍ ROZVOJ	10
2.1 Region a regionalizace	10
2.2 Územní rozvoj a cestovní ruch	11
2.2.1 Ekonomické dopady	11
2.2.2 Sociální dopady	13
2.2.3 Kulturní dopady	14
2.2.4 Dopady na životní prostředí	14
2.3 Podmínky rozvoje cestovního ruchu v území	15
2.3.1 Lokalizační podmínky a předpoklady cestovního ruchu	15
2.3.2 Realizační podmínky a předpoklady cestovního ruchu	17
2.3.3 Selektivní předpoklady cestovního ruchu	17
2.4 Turistické regiony České republiky.....	18
2.5 ČR a politika rozvoje cestovního ruchu	19
3 CHARAKTERISTIKA JINDŘIHOHRADECKÉHO REGIONU	21
3.1 Mikroregion Jindřichohradecko	21
3.2 Město Jindřichův Hradec.....	22
3.3 Kulturní a historické památky v Jindřichově Hradci.....	23
3.4 Kulturní a historické památky na Jindřichohradecku	27
3.5 Technické památky na Jindřichohradecku	29
3.6 Sportovní vyžití na Jindřichohradecku	31
4 JINDŘIHOHRADECKÁ ÚZKOKOLEJKA	33
4.1 Historie Jindřichohradeckých úzkokolejek	33
4.1.1 Historie trati Jindřichův Hradec – Nová Bystřice	33
4.1.2 Historie trati Jindřichův Hradec – Obrataň	35
4.1.3 Společná historie obou tratí.....	36
4.1.4 Historie po roce 1989	38
4.2 Novobystřická trať.....	39
4.3 Obrataňská trať	41
4.4 Společnost JHMD.....	44
4.5 Vlaková doprava JHMD.....	47
4.5.1 Osobní doprava	48
4.5.2 Parní vlaky pro veřejnost	50
4.5.3 Vlaky na objednávku.....	52

4.5.4	Nákladní doprava	52
4.6	Další služby JHMD	53
4.6.1	Pronájem historického motorového vozu.....	53
4.6.2	Regionální úzkokolejné muzeum Nová Bystřice.....	53
4.6.3	Pravidelné parní vlaky.....	54
4.6.4	Strojvedoucí na zkoušku	54
4.6.5	Ubytování.....	54
4.6.6	Speciální programy	54
4.6.7	Tisk lepenkových jízdenek.....	54
5	MARKETINGOVÝ VÝZKUM.....	55
5.1	Vyhodnocení výsledků výzkumu	55
5.2	SWOT analýza	67
6	NÁVRH MOŽNOSTÍ ZLEPŠENÍ ÚZKOKOLEJKY.....	70
6.1	Současné využití úzkokolejky	70
6.2	Konkurence JHMD.....	71
6.3	Návrhy zlepšení turistického potenciálu jindřichohradecké úzkokolejky.....	71
6.3.1	Propojení s úzkokolejkou Waldviertel Schmalspurbahverein	71
6.3.2	Zkvalitnění služeb jindřichohradeckých úzkokolejek.....	71
6.3.3	Propagace jindřichohradeckých úzkokolejek.....	72
	ZÁVĚR.....	74
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	76
	SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ.....	81
	PŘÍLOHY	84

ÚVOD

V rozvoji území hraje cestovní ruch významnou roli. Po desítky let neustálého vývoje se stal jedním z celosvětově podstatných průmyslových odvětví. Cestovní ruch přináší pro rozvoj území nové pracovní příležitosti. Příjmy z cestovního ruchu jsou dále významnou součástí příjmů státních i místních rozpočtů. V neposlední řadě přispívá k poznávání nových míst, přírodního a kulturního dědictví jiných národů, pomáhá lépe pochopit jejich mentalitu, obyčejy a zvyklosti a rozvíjí myšlenku mírového soužití.

Téma mé bakalářské práce „Jindřichohradecké místní dráhy jako faktor rozvoje cestovního ruchu na Jindřichohradecku“ jsem si vybrala s ohledem na svůj blízký vztah k tomuto regionu. Díky svému přírodnímu a kulturnímu bohatství patří tato oblast k jedné z nejatraktivnější a nejnavštěvovanější turistické oblasti v naší zemi.

Úzkokolejky dodnes slouží svému původnímu účelu, tj. každodenní osobní a nákladní dopravě. Jsou však i významnou technickou památkou a velmi navštěvovanou turistickou zajímavostí, a proto během letní sezóny jezdí i pravidelné parní vlaky s historickými vozy. Na objednávku lze vypravit i zvláštní vlak. Určitou výhodou této technické památky bezesporu je, že se nachází v oblasti, kde se vyskytuje řada zajímavých historických a kulturních památek, které tvoří pro turisty komplexní prvek – turistický region Jindřichohradecko.

Společnost JHMD nyní provozuje a je vlastníkem úzkorozchodné železniční tratě z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a druhé tratě z Jindřichova Hradce do Obrataně. V roce 1994, kdy společnost zachránila privatizací obě dvě dráhy, uplynulo více jak 22 let. Během této doby zlepšovala a vytvářela svou materiálně technickou základnu a také nabídku služeb.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnotit na základě výzkumu význam a potenciál Jindřichohradeckých místních drah pro rozvoj cestovního ruchu jindřichohradeckého regionu. V rámci vedlejšího cíle bakalářské práce je navrhnout možnosti zvýšení turistického potenciálu této železnice.

Tato práce se skládá z 6 kapitol, které tvoří praktickou a teoretickou část. První kapitola pojednává o cíli a metodice práce. V druhé kapitole je charakterizován cestovní ruch a regionální rozvoj, dopady cestovního ruchu v oblasti ekonomického, sociálního, kulturního a životního prostředí, podmínky rozvoje cestovního ruchu v území a turistické regiony v České republice. Další, tedy třetí kapitola, se zabývá profilem jindřichohradeckého regionu, kde je popsán tento mikroregion, charakteristika města Jindřichův Hradec, kulturní a technické památky na Jindřichohradecku a také sportovní vyžití v této oblasti.

Praktická část bakalářské práce začíná čtvrtou kapitolou, kde je popsána historie obou tratí od vzniku až po současnost, v závěru kapitoly jsou uvedeny nabízené služby jindřichohradeckých úzkokolejek a možnosti dopravní obslužnosti tratí JHMD. Pátá kapitola se věnuje terénnímu šetření, které utváří úsudek a pohled cestujících společnosti JHMD na poskytované služby této firmy. Pro sběr dat byla použita metoda dotazníkového šetření, která probíhala od 1. září 2015 do 30. září 2015. Tištěné dotazníky byly předány v kanceláři Jindřichohradeckých místních drah, kde je zaměstnanci distribuovali přímo do vlaků a některých stanic. Celkem bylo předáno 200 dotazníků, vrátilo se 182 dotazníků, řádně vyplněno a použito pro vyhodnocení bylo rovných 160 dotazníků. Poslední kapitola, tedy šestá, shrnuje dosavadní využití úzkokolejky, zhodnocuje konkurenci a navrhuje další možné zlepšení služeb.

Pro zpracování teoretické části bakalářské práce je čerpáno z osobních zkušeností s vybraným mikroregionem, který je pracovištěm a bydlištěm autorky, je použita řada odborné literatury zaměřené na cestovní ruch, destinační management a regionalizaci území a také informace z internetových stránek. Další data jsou získány od vedoucích pracovníků společnosti JHMD.

Pro zpracování textu bakalářské práce je využit program Microsoft Office Word 2007 a pro vyhodnocení statických dat ve formě grafů program Microsoft Office Excel 2007. V práci byly použity tyto metody: popisná, analyticko-statistická.

2 CESTOVNÍ RUCH A REGIONÁLNÍ ROZVOJ

2.1 Region a regionalizace¹

Pod pojmem region chápou různé vědní obory odlišně – podle svého odborného zaměření (geografické, historické, ekonomické, právní, politické atd.). Název region vznikl z latinského slova *regere*, tedy významem vládnout nebo řídit. Ve vztahu s geografii je region hodnocen jako celek vznikající regionálním rozlišením krajinné sféry. Z hlediska regionalistického je spjat s oblastí, která je vymezena historickými, geografickými, geologickými, sociálně – ekonomickými předpoklady a hlavně administrativním vymezením. Region můžeme posuzovat také jako zeměpisné prostředí transformované lidskou aktivitou související s hospodářským zaměřením a sociálními rysy dané oblasti.

Definice termínu region není jednoznačná, setkáváme se s objektivním a subjektivním vymezením tohoto pojmu. Objektivní pojetí vzniká z geografické determinovanosti. Znamená to, že tento přístup má předpoklady z geografického prostředí a jeho složek, které předurčují ekonomické a lidské charakteristiky. Region je tedy určen reálnými a definovanými kategoriemi, například jsou to administrativní hranice, geografické prostředí apod. Subjektivní přístup vychází z toho, že hranice jsou vymezeny z lidské představitosti. Společným znakem je spojení s určitými charakteristickými rysy, které jsou definovány jednotlivci pro danou oblast, jedná se především o historii a kulturu.

V dnešní době je region chápán jako územní celek, který svou rozlohou je menší než stát a je součástí této země. Takto definované regiony jsou určeny jako politické, právní, ekonomické a kulturní jednotky, jejichž postavení v jednotlivých zemích evropské unie se různí, ale stále více aktivně působí do vývoje místního a regionálního rozvoje.

Dalším důležitým termínem je regionalizace, pod kterým chápeme kvantitativní a kvalitativní metody, které se využívají pro identifikaci a klasifikaci regionů. Jde o činnost spojenou s vymezením regionů. Základem je zpracování informací o dané oblasti (struktura osídlení, ekonomické aktivity, demografie, ekologická situace, sociální vazby), které jsou podkladem pro získání znalostí o území a následné rozvojové opatření, aktivity a koncepce.

¹ KADEŘÁBKOVÁ, J. *Region a regionální vědy: (vybrané sociální, kulturní a environmentální aspekty)*. Vyd. 1. Praha : Vysoká škola finanční a správní, 2008. s. 8 - 9. ISBN 9788074080098.

2.2 Územní rozvoj a cestovní ruch

Postavení územního celku v cestovním ruchu určují nejen přírodní, kulturní, historické zajímavosti a atraktivita, které se na daném územním celku nachází, ale také jak je daný územní celek vybaven materiálně technickou základnou. Do materiálně technické základny řadíme infrastrukturu služeb, která je poskytována aktérům cestovního ruchu. Cestovní ruch je určujícím faktorem rozvoje s důležitými ekonomickými dopady, do nichž můžeme zařadit zaměstnanost, podnikatelské příležitosti, daňové příjmy, poplatky atd.²

2.2.1 Ekonomické dopady

Ekonomické dopady související s rozvojem cestovního ruchu na daném území se rozdělují jako přímé a nepřímé. Do přímých efektů můžeme zařadit spotřebu peněz konkrétního turistu, naopak nepřímé souvisí se situací, kdy nedochází k přímému zhodnocení peněz – peníze jsou uloženy nebo spotřebovány mimo danou společnost. Tyto efekty nazýváme tzv. multiplikátory:³

- Příjmový multiplikátor určuje, jak se naloží se získanými penězi – peníze jsou buď spotřebovány, anebo uloženy. Spotřeba peněz probíhá místně či mimo dané území. Pokud je částka uložena na účet, je efekt pro společnost totožný se situací, kdy se spotřebuje mimo danou oblast. Velikost spotřebovaných příjmů je označen jako *mezní sklon ke spotřebě* (o kolik se zvýší spotřební výdaje při zvýšení disponibilního důchodu). Rozsah, v němž se jedinec orientuje na úspory, se nazývá *mezní sklon k úsporám* (o kolik se zvýší úspory při zvýšení disponibilního důchodu o jednu korunu).
- Multiplikátor zaměstnanosti je spojen s faktem, že zvyšující se spotřeba, která souvisí s využíváním služeb cestovního ruchu, dává vzniknout novým pracovním příležitostem.
- Mzdový multiplikátor závisí s výše uvedeným v tom smyslu, že se jedná o mzdy a platy, které vznikají v nově vytvořených pracovních místech.

² INDROVÁ, J. *Cestovní ruch I*. Vyd. 1. Praha : Oeconomica, 2004. s. 109. ISBN 80-245-0799-4.

³ MALÁ, V. *Základy cestovního ruchu*. Vyd. 1. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 2002. s. 96 - 97. ISBN 80-245-0439-1.

Ekonomické přínosy cestovního ruchu zvyšují oběh zahraniční měny, dávají vzniknout novým pracovním místům a příjmům, podporují potřebné změny ve struktuře ekonomiky a upevňují rozvoj drobného podnikání v daném regionu:⁴

- Peněžní vztahy se zahraničím mají význam pro pozitivní vývoj v určité oblasti. Platební bilance každé země vyjadřuje vztah mezi platbami a příjmy se zahraničím, řeč je tedy o exportu a importu, kdy se každý stát snaží dosáhnout pozitivní platební bilance. V rámci cestovního ruchu mluvíme o tzv. nalákání turistů, kteří jsou chápáni jako neviditelný vývoz. Na druhé straně naopak hovoříme o pasivním cestovním ruchu, kdy dochází k výjezdům vlastních obyvatel do ciziny.
- Sklon k importu vyjadřuje, jaké komodity je nutné koupit a přivést ze zahraničí proto, aby byla zabezpečena žádoucí úroveň nebo rozsah služeb. Čím více zboží, potravin atd. může být nabídnuto návštěvníkům destinace z vlastních zdrojů, tím více peněz bude v daném regionu udrženo.
- Zahraniční práce zahrnuje zahraniční pracovníky, kteří pracují v oblasti cestovního ruchu v České republice. Jestliže je zaměstnán velký podíl zahraničních pracovníků v tomto odvětví, dochází tím k odlivu financí, protože ty bývají spotřebovány za hranicemi.
- Příjmy z cestovního ruchu můžeme označit ve vztahu k hrubému domácímu produktu. Příjem z cestovního ruchu je znázorněn objemem financí, které jsou turisté schopni utratit za služby cestovního ruchu, snížením o hodnotu nákupů jednotlivců cestovního ruchu v poměru k dalším oborům.

V oblastech cestovního ruchu, kde střední podnikatelé nabízejí stravovací a ubytovací služby, dochází k menší ztrátě prostředků z daného místa, protože podnikatelé mají možnost nakoupit a zajistit vše v blízké lokalitě. Nicméně tvoří podstatně menší důchody v porovnání s většími hotely, které mají menší multiplikátorový efekt – služby a zboží je nakupováno mimo zónu místního cestovního ruchu.

Z hlediska dané oblasti budou mít kromě skutečných příjmů za poskytnuté služby cestovního ruchu také velkou důležitost místní poplatky a daně.

- Zaměstnanost je důležitým ekonomickým přínosem v dané lokalitě. Existuje úzká souvislost mezi příjmy a zaměstnaností. Podoba a obsah aktivit cestovního ruchu dává nové příležitosti ke vzniku speciálních profesí s odpovídající strukturou

⁴ TRNKOVÁ, O. *Území a cestovní ruch*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 1993. s. 9 – 12. ISBN 8070791233.

a množstvím. Negativní dopad na cestovní ruch a zaměstnanost však může mít sezónnost.

- Rozvoj drobného podnikání je spjat s faktem, že mnoho podnikatelů v odvětví cestovního ruchu a služeb, které je zajišťují, je malých. Jsou to například rodinné podniky, provozy malých restaurací, penzionů apod.

Roste počet návštěvníků, kteří vyhledávají a očekávají v daných turistických místech původnost, např. mohou to být upomínkové předměty, které mají lokální charakter, nebo nabízené pokrmy typické pro danou oblast.

2.2.2 Sociální dopady⁵

Rozvoj cestovního ruchu působí také na sociální oblast. Jsou to vlivy, které jsou vyvolané vzájemným působením mezi návštěvníky a hostiteli:

- Hustota návštěvníků – např. při některých událostech dochází ke koncentraci většího počtu návštěvníků v určitém čase a místě. Se sezónností se tato vyšší koncentrace vyskytuje pouze v několika málo měsících za rok. Existují dva způsoby, jak řešit sezónnost. První spočívá v tzv. rozvolnění návštěvníků v rámci dané oblasti nebo také prodloužení časové využitelnosti místa. Nižší ceny mohou nalákat turisty a uvolnit tak kapacity v období největší vytíženosti. Nabídka výletů do odlišných míst rozšiřuje ekonomický přínos cestovního ruchu a současně minimalizuje negativní sociální dopady. Dalším přístupem je rozvoj turistických středisek, která jsou vystavěna a vybavena pouze pro turistické záměry. Takto se snižuje kontakt s místním obyvatelstvem na minimální míru.
- Migrace je v současné době vážným problémem, většinou se dotýká méně rozvinutých zemí. Problémy souvisí především s vysídlováním a vylidňováním určitých oblastí nebo územních celků.
- Spotřebitelské chování – čím se zvyšuje část cestovního ruchu na spotřebě, tím se také zvyšuje podíl dováženého zboží, které je potřebné k spokojenosti turistů. Místní obyvatelstvo si toto zboží kupuje pro vlastní potřebu, ze sociálního hlediska jde o pozitivní vývoj, z ekonomického hlediska je to jev nežádoucí.
- Smysl vlastní identity – určitá skupina návštěvníků je unifikovaná určitým chováním a požadavky a vytrácí se vlastní charakter způsobu života nebo kultury. Hlavním cílem je udržet vlastní národní identitu či charakter.

⁵ TRNKOVÁ, O. *Území a cestovní ruch*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 1993. s. 12 – 14. ISBN 8070791233.

- Morálka je ovlivňována některými negativními znaky, jako je například prostituce, kriminalita, nebo hrací automaty. V anglickém výrazu je to tzv. 4S – sun, sand, sea, sex, který udává negativní dopady rozvoje cestovního ruchu na míru morálky. S těmito znaky je však předem počítat a vykonat takové postupy, které mravní klima na daném území nezhorší a zachovají.

2.2.3 Kulturní dopady⁶

Umění a řemesla jsou důležitou součástí kultury obyvatel na určitém území. Typicky prostupuje tento proces změn třemi stádii. V prvním stádiu se jedná o umělecký design v podobě suvenýrů, které jsou nabízeny návštěvníkům na místním trhu, další stádium je individuální umělecká výroba nahrazená sériovou výrobou upomínkových předmětů dováženou odjinud, třetí souvisí se snahou místních obyvatel znovu oživit jejich tradiční uměleckou výrobu. Můžeme tedy říci, že cestovní ruch a rozvoj na daném území má vliv na podporu, tak i na stlačení forem umělecké a řemeslné výroby místního charakteru.

Tradiční slavnosti a události lokálního charakteru mají výrazný vliv na atraktivitu daného místa. Navštěvované a přitažlivé jsou v letních měsících festivaly a různé společenské události, které jsou známé i za hranicemi územního rámce či oblasti. Jestliže se kvůli návštěvníkům ztrácí náboženské a historické tradice, přichází vlastní kultura o nenahraditelné hodnoty.

2.2.4 Dopady na životní prostředí⁷

Jako ostatní lidské aktivity rozvíjené v určité míře, tak i cestovní ruch ovlivňuje životní prostředí. Vlivy mohou být pozitivní, avšak v dnešní době se setkáváme více s těmi negativními. V méně rozvinutých regionech může rozvoj cestovního ruchu znamenat veliký pokrok, a to díky výstavbě sanitárních zařízení, inženýrských sítí, zvýšení obytné kultury, tím zvýšení pohody jak pro obyvatele, tak i pro návštěvníky. Nicméně přirozené a kvalitní životní prostředí je bezesporu nepodstatnější lákavostí pro turisty. Činností člověka dochází k necitlivému a nepřiměřenému zásahu do bio systému a nadbytečná rekultivace krajiny způsobuje nenahraditelné škody. Následky nekontrolovatelného rozvoje cestovního ruchu lze popsat do několika bodů:

⁶ TRNKOVÁ, O. *Území a cestovní ruch*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 1993. s. 14. ISBN 8070791233.

⁷ TRNKOVÁ, O. *Území a cestovní ruch*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 1993. s. 15. ISBN 8070791233.

- Vyšší míru znečištění a znehodnocení prostředí, jestliže není na odpovídající úrovni zabezpečeno čištění odpadních vod a není vyřešeno hospodaření s komunálním odpadem. S vyšším počtem návštěvníků dochází k neúměrnému zatěžování oblasti.
- Výstavbou nezbytných zařízení dochází ke změně v charakteru přírodního prostředí.
- V případě ztráty nebo poškození původní přírody vznikají další náklady s nezbytným odstraňováním těchto škod, např. zpracování projektů na obnovu místa.
- Vznik nákladů při vytvoření krajinných celků a chráněných území, které jsou lákavé pro návštěvníky, ale jejich počet musí být regulován.
- Další náklady na zachování historických a kulturních památek.

2.3 Podmínky rozvoje cestovního ruchu v území

Kvalita prostředí výrazně ovlivňuje rozvoj cestovního ruchu. Potenciál a předpoklady území pro cestovní ruch se dělí podle nejrůznějších pohledů, vyjadřují se jako přírodní a antropogenní aspekty, které utváří předpoklady pro realizaci cestovního ruchu.⁸

2.3.1 Lokalizační podmínky a předpoklady cestovního ruchu⁹

Lokalizační podmínky rozdělujeme na přírodní předpoklady, do nichž můžeme začlenit reliéf území, přírodní atraktivitu krajiny, vodní toky, kvalitu vzduchu, flóru a faunu. Kulturně – historické předpoklady představují atraktivitu, které byly vytvořeny lidskou činností, jako například lidské tradice, umění, struktura institucí státní a místní správy a samosprávy.

Přírodní prostředí je faktor, který ovlivňuje rozvoj turistiky v dané lokalitě a vymezuje kvalitu prostředí a následně i jeho vhodnost pro využití turismu. Přírodní zdroje považujeme za lokalizační faktor, kde se formují rekreační procesy v území:

- Reliéf – povrch krajiny (hory, pohoří, tvar pobřeží).
- Klimatické poměry – průměrná teplota, počet letních a tropických dní, srážkové poměry, počet dní se sněhovou pokrývkou, vlhkost vzduchu, vítr, inverze, výskyt

⁸ FORET, M. *Cestovní ruch v regionálním rozvoji*. 1. vyd. Brno : Mendelova univerzita v Brně, 2013. s. 28. ISBN 978-80-7375-739-7.

⁹ FORET, M. *Cestovní ruch v regionálním rozvoji*. 1. vyd. Brno : Mendelova univerzita v Brně, 2013. s. 28 – 33. ISBN 978-80-7375-739-7.

mlh. Počasí výrazně ovlivňuje časově realizace cestovního ruchu, mluvíme o tzv. sezónnosti.

- Vodstvo – nejvýznamnější z hlediska vodních ploch jsou moře a jezera, která jsou pro turistiku využívána pro dlouhodobější pobyty. Řeky a vnitrozemské vodní plochy naopak většinou pro rekreaci na víkend. V lázních se setkáváme s prameny, které jsou důležité svými fyzikálními a léčebnými vlastnostmi. Atraktivní destinací jsou pak místa, kde se nachází vývěry a gejzíry.
- Rostlinstvo a živočišstvo – z těchto předpokladů má na rozvoj turistiky nejmenší působnost. Rostlinstvo v krajině utváří celkový profil krajiny, pro víkendovou rekreaci můžeme využít lesy, které patří k základním rekreačním složkám. U fauny hovoříme o tzv. lovné a chráněné zvěři (lovecké a rybářské revíry, národní parky a rezervace). V rámci cestovního ruchu můžeme mluvit také o ZOO, která lákají turisty.

Kulturní předpoklady oproti přírodním předpokladům vznikly lidskou aktivitou a jsou rozmístěny bodově. Význam těchto kulturních předpokladů je vyšší, když jsou spojeny také s dalšími formami turismu (např. historické centrum města se nachází u vodní plochy). Většinou kulturně historické objekty slouží jako doplňující činitel, avšak není to pravidlem a můžeme se setkat s památkou, která plní funkci primárního činitele (např. hrady a zámky). Kulturně historické předpoklady dělíme do několika skupin:

- Kulturně historické památky – jsou důkazem historického vývoje, způsobu života a prostředí společnosti od nejstarších dob po současnost. V České republice můžeme kulturně historické památky rozdělit na architektonické památky, které ještě rozlišujeme na světské (městská architektura, sochy, kašny, technické památky, lidová architektura, městská architektura atd.) a církevní (kostely, chrámy, kláštery, kaple, rotundy atd.), dále pak přírodní památky (zahrady, parky) a nakonec soubory materiálních a duchovních projevů člověka (jazyk, hudba, tradice, náboženství).
- Kulturní zařízení – plní funkci společenskou a poznávací, do této kategorie patří muzea, knihovny, galerie, kina, divadla, planetária, hvězdárny.
- Kulturní akce – kulturní (filmové, hudební festivaly, karnevaly apod.), sportovní akce (mistrovství, olympijské hry, místní sportovní akce), výstavní a kongresové akce.

2.3.2 Realizační podmínky a předpoklady cestovního ruchu¹⁰

Představují činnosti a služby, které jsou doplňkem pro lokalizační předpoklady, slouží k tomu, aby byl turismus funkční.

- Obecná infrastruktura – slouží k zajištění dostupnosti turistických území – infrastruktura letecká, dopravní, železniční, dále pak napojení a rozvody technických sítí – vodovody, elektřina, plyn atd.
- Turistická infrastruktura – ubytovací zařízení (hotely, kempy, penziony), stravovací zařízení (restaurace, kavárny).
- Zábavní a sportovní zařízení – sportovní infrastruktura (vleky, lanovky, sjezdovky, cyklostezky), diskotéky, kluby.
- Jiné turistické služby – zprostředkovací služby (cestovní kanceláře), organizační (průvodcovské služby, informační centra), další služby jako opravy sportovních potřeb, benzíny, záchranná služba.

Z výše uvedeného rozdělení realizačních služeb je zřejmé, že některé služby jsou využívány nejen turisty, ale také místními obyvateli (veřejná správa, benzínové pumpy, restaurace, doprava).

2.3.3 Selektivní předpoklady cestovního ruchu

Jsou to předpoklady, které představují turistické a rekreační procesy týkající se všech socioekonomických zdrojů a prezentují především různou intenzitu účasti obyvatel na cestovním ruchu. Patří sem demografické faktory, které souvisí s rozmístěním jednotlivých druhů aktivit a úsilí účastníků na cestovním ruchu a rekreaci.

Každý tráví svůj volný čas po svém, je to zejména určeno podle věku a možností každého jedince – mladí, svobodní, rodiny s dětmi, starší lidé apod. Urbanizační faktory ukazují rozdílné nároky na rekreaci městského obyvatelstva a venkovského obyvatelstva. Rozdíl je i ve velikosti města a jeho funkce. Změna životního stylu společnosti díky industrializaci souvisí s ekonomickými faktory. Sociálně kulturní a sociálně politické podmínky závisí s životní úrovní obyvatel, výběr a forma cestovního ruchu také podléhá stupni kultury a vzdělání populace.

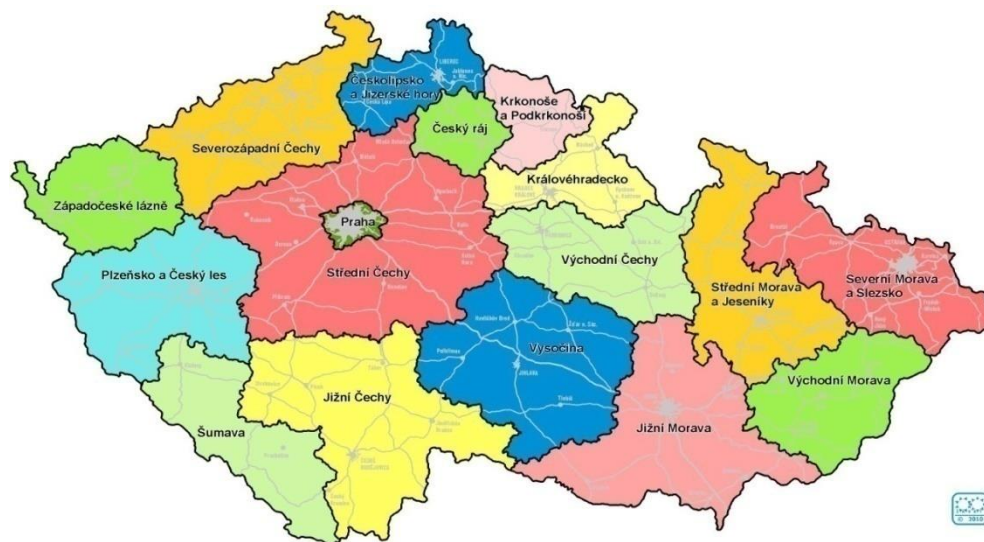
¹⁰ FORET, M. *Tourism in regional development*. Issue 1st. Brno : Mendel University in Brno, 2013. s. 35 - 38. ISBN 978-80-7375-808-0.

2.4 Turistické regiony České republiky

Česká centrála cestovního ruchu v roce 2010 vydala novou mapu turistických regionů, která byla schválena Asociací krajů České republiky. V České republice je nyní 17 turistických regionů a 40 oblastí, tedy o dva turistické regiony více než na původní mapě. Došlo k tomu tak, že Východní Čechy se rozdělily na Východní Čechy (Pardubický kraj) a Královéhradecko. Další změny spočívaly ve změnách hranic některých regionů nebo názvů. Rozdělení na turistické regiony slouží jako podklad pro statistické sledování Českého statistického úřadu, k marketingovým aktivitám na rozvoj a podporu cestovního ruchu a také k realizaci projektů operačních programů.¹¹

Oblast Jindřichohradecko se nachází v jižních Čechách (na mapě světle žlutá plocha) na území tehdejšího bývalého okresu Jindřichův Hradec. Mikroregion je tvořen svazkem obcí, do kterého spadá 18 měst a obcí (Jindřichův Hradec, Nová Včelnice, Jarošov nad Nežárkou, Horní Radouň, Horní Skrýchov, Roseč, Lodhéřov, Střížovice, Vícemil, Kostelní Radouň, Deštná, Okrouhlá Radouň, Rodvínov, Čluněk, Hospřiz, Bednářeček, Velký Ratmírov a Světce).

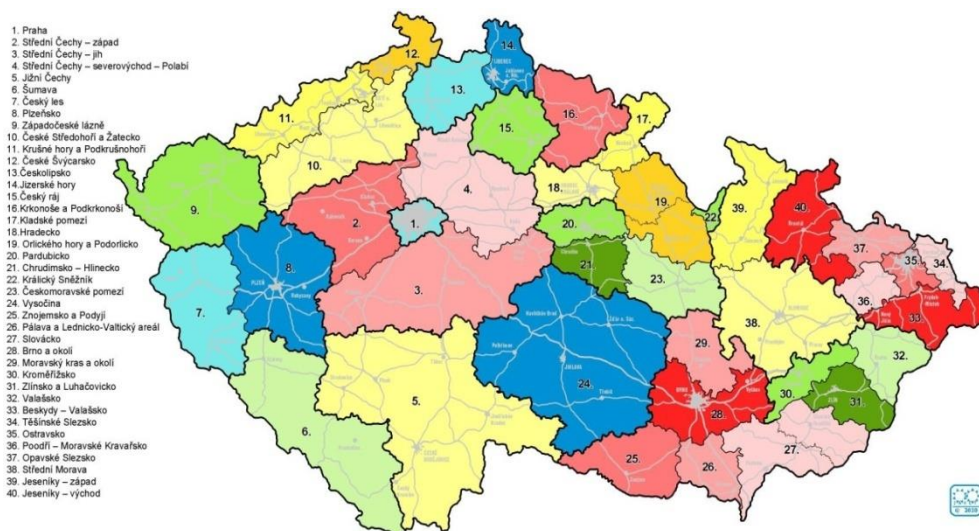
Obrázek 1: Mapa turistických regionů České republiky¹²



¹¹ *Nové rozdělení turistických regionů České republiky* [online]. Praha : CzechTourism, 2015 [cit. 2015-07-10]. Dostupné z WWW: <<http://old.czechtourism.cz/media/tiskove-zpravy/nove-rozdeleni-turistickyh-regionu-ceske-republiky.html>>.

¹² *Mapa turistických regionů a oblastí* [online]. Praha : CzechTourism, 2013 [cit. 2015-07-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.czechtourism.cz/institut-turismu/podpora-subjektu-v-cestovnim-ruchu/spoluprace-s-regiony/mapa-turistickyh-regionu-a-oblasti,-kontakty/>>.

Obrázek 2: Mapa turistických oblastí České republiky¹³



2.5 ČR a politika rozvoje cestovního ruchu

Základem pro rozvoj a správu cestovního ruchu je politika rozvoje cestovního ruchu, která je v gesci Ministerstva pro místní rozvoj a České centrály cestovního ruchu. Politika cestovního ruchu tvoří důležitou složku pro regionální a národní plánování cestovního ruchu v České republice. Tato politika provádí šetření a analýzy v rámci současného stavu cestovního ruchu.¹⁴ Koncepce státní politiky cestovního ruchu ČR a Strategie regionálního rozvoje jsou základními a zásadními dokumenty pro rozvoj cestovního ruchu v České republice.¹⁵

Ministerstvo pro místní rozvoj je metodickým a koordinačním orgánem pro všechny subjekty v odvětví cestovního ruchu. Nástrojem ministerstva v oblasti cestovního ruchu je Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR. Tato koncepce je střednědobým strategickým dokumentem a opírá se o rozvojové možnosti cestovního ruchu v České republice. Pro ministerstvo je důležité využívat legislativní nástroje a vytvářet předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu v ČR, podle pravidel dosahovat ochrany spotřebitelů a vymezit normy pro provoz cestovních agentur a kanceláří.¹⁶ Ministerstvo hospodářství vytvořilo pro potřebu a rozvoj podnikatelských aktivit v oblasti

¹³ *Mapa turistických regionů a oblastí* [online]. Praha : CzechTourism, 2013 [cit. 2015-07-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.czechtourism.cz/institut-turismu/podpora-subjektu-v-cestovnim-ruchu/spoluprace-s-regiony/mapa-turistickych-regionu-a-oblasti,-kontakty/>>.

¹⁴ VAŠKO, M. *Cestovní ruch a regionální rozvoj*. Vyd. 1. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 2002. s. 25. ISBN 8024504456.

¹⁵ *Strategie regionálního rozvoje České republiky*. Vyd. 1. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2006. s. 57. ISBN 80-239-7497-1.

¹⁶ *Cestovní ruch* [online]. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2015 [cit. 2015-06-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Cestovni-ruch>>.

cestovního ruchu **Českou centrálu cestovního ruchu**. ČCCR vznikla 1. dubna 1993 a řadí se mezi příspěvkové organizace zřízené podle zákona č. 576/1990 Sb., o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky České republiky a obcí v České republice. Hlavním posláním ČCCR je koordinovat propagaci cestovního ruchu ve shodě s činnostmi podnikatelských subjektů a dále pak rozvíjet střednědobé a současné strategie pro marketing cestovního ruchu jak na domácím, tak i na zahraničním trhu. ČCCR je součástí Evropské komise cestovního ruchu a účastní se spolu s ostatními evropskými zeměmi na marketingových činnostech zámořských trhů.¹⁷

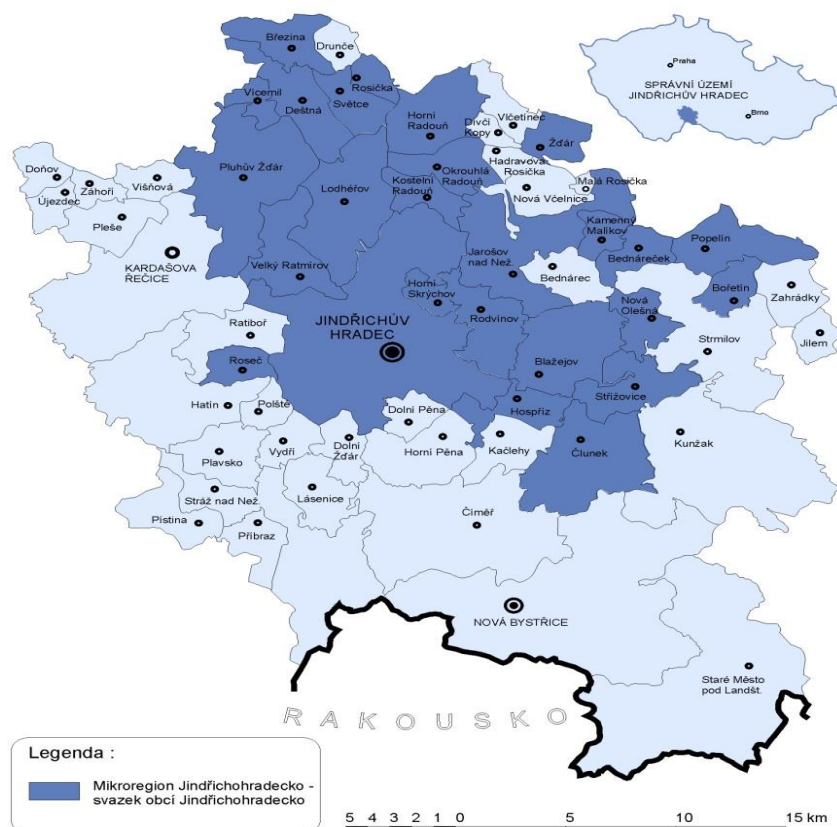
¹⁷ VAŠKO, M. *Cestovní ruch a regionální rozvoj*. Vyd. 1. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 2002. s. 25 - 29. ISBN 8024504456.

3 CHARAKTERISTIKA JINDŘIHOHRADECKÉHO REGIONU

3.1 Mikroregion Jindřichohradecko

Mikroregion Jindřichohradecko je svazek obcí, který vznikl v roce 2002. Cílem tohoto svazku je společně rozvíjet členské obce a celé území jako jednotný celek. V současné době je členy svazku 17 obcí a měst. Největší a podstatnou část tohoto svazku představuje město Jindřichův Hradec se svými více jak dvaceti tisíci obyvateli. Nová Včelnice je druhým největším sídlem mikroregionu (2 500 obyvatel), poté následuje Jarošov nad Nežárkou. Zástupci nejmenších obcí v mikroregionu jsou Horní Skrýchov a Vícemil.¹⁸

Obrázek č. 3: Mikroregion Jindřichohradecko¹⁹



¹⁸ *Jindřichohradecko: mapový průvodce mikroregionem*. 1. vyd. České Budějovice : Reklamní agentura eF, 2004. s. 3.

¹⁹ *Mikroregion Jindřichohradecko - svazek obcí: Město Jindřichův Hradec* [online]. Jindřichův Hradec : Vladislav Sochna, 2011 [cit. 2015-07-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.jh.cz/cs/mesto/mestske-organizace/spoluucast-mesta-v-orgaizacich/mikroregion-jindrichohradecko-svazek-obci-jindrichohradecko.html>>.

Mikroregion Jindřichohradecko najdeme na území tehdejšího nejméně zalidněného okresu Jindřichův Hradec. Na západě je Třeboňsko, v severní části mikroregion sousedí s Tábořskem a Pelhřimovskem, z východu s Dačickým mikroregionem a na jihu nalezneme Novobystřicko.

Charakteristickým rysem mikroregionu jsou rozsáhlé lesní porosty, vodní plochy, a to obzvláště rybníky. Jindřichův Hradec je centrem historických a kulturních památek, okolí Jindřichova Hradce nabízí velké množství přírodních zajímavostí. Krajinu dotváří říční údolí, rybníční soustavy, vodní toky, mokřady a lesní porosty.

Ze severu mikroregionu protéká řeka Kamenice, ze severovýchodu řeka Žirovnice, jejich soutokem v obci Jarošov nad Nežárkou vzniká důležitý tok v oblasti – řeka Nežárka. Na jihu mikroregionu je Hamerský potok, který vtéká do rybníku Vajgar. Radouňský potok, Lodhěřovský potok, potok Rosička mají význam spíše místního charakteru. Za hranicemi mikroregionu se nachází rybníční soustava Třeboňska, její vznik je spojen s velkým mýcením lesů a vysušováním pozemků.

Jindřichohradecko je charakterizováno svou neporušenou přírodou, čistým ovzduším a vysokou úrovní turistického ruchu. Je to ideální oblast pro rekreaci a odpočinek. Na území nalezneme mnoho impozantních staveb v podobě hradů a zámků či vesnické architektury.²⁰

3.2 Město Jindřichův Hradec

Jindřichův Hradec leží 50 km severovýchodně od Českých Budějovic v Českomoravské vrchovině. Centrum Jindřichova Hradce spadá pod městskou památkovou rezervaci. Hlavní atrakcí tohoto města je rozlehlý komplex renesančního zámku. Můžeme zde také najít 15. poledník východní zeměpisné délky. Město je střediskem průmyslu východní části jižních Čech. Nalezneme zde strojírenský, oděvní, textilní, potravinářský a dřevozpracující průmysl. Do tradičních oborů v této oblasti můžeme zařadit výrobu tapisérií a rybářství. V rámci cestovního ruchu je Jindřichův Hradec velmi atraktivním a vyhledávaným městem, a to díky historickým a kulturním památkám, lesům a rybníkům.²¹

²⁰ *Jindřichohradecko: mapový průvodce mikroregionem*. 1. vyd. České Budějovice : Reklamní agentura eF, 2004. s. 3.

²¹ *Jihočeský kraj*. 1. vyd. Praha : Kartografie, 2003. s. 34. Průvodce po České republice (Kartografie). ISBN 80-7011-734-6.

Jindřichův Hradec má 21 659 obyvatel (k 1. lednu 2015), rozkládá se na 74,27 km², jeho poloha je 15° východní délky a přibližně 49° severní šířky, nadmořská výška je 478 m nad mořem. Místní části města tvoří obce Buk, Děbolín, Dolní Radouň, Dolní Skrýčkov, Horní Žďár, Matná, Otín, Políkno a Radouňka.²²

Obrázek č. 4: Město Jindřichův Hradec a místní části obce²³



3.3 Kulturní a historické památky v Jindřichově Hradci

V této kapitole jsou vybrány dle autorky nejvýznamnější kulturní a historické památky, které si při návštěvě tohoto města zaslouží obdiv a pozornost nejen tuzemských turistů, ale i zahraničních, utváří jedinečnou atmosféru a jsou odkazem pro další generace.

Státní hrad a zámek

Místo bylo již osídleno v 11. století. O dvě století později zde nechal Jindřich Vítkovec postavit rodové sídlo. Během 13. století byl hrad ještě dostavován. Celý areál byl opevněn hradbami a systémem vodních příkopů. Za dominantu můžeme považovat mohutnou válcovou věž. Z původní stavby se do dnešní doby dochoval zčásti původní palác s kaplí, jehož interiér tvoří nástěnné malby datované do roku 1338, které znázorňují známou legendu o sv. Jiřím. Rozloha hradního areálu z doby 14. století měla zhruba stejnou plochu, jakou můžeme vidět nyní. Po roce 1528 začala přestavba hradu na renesanční zámek a navíc byl přistaven renesanční dvůr. Z gotického paláce vzniklo úpravou tzv. Španělské křídlo. V 60. letech 16. století bylo postaveno Adamovo stavení,

²² *Základní informace - Město Jindřichův Hradec* [online]. Jindřichův Hradec : Vladislav Sochna, 2013 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.jh.cz/cs/mesto/zakladni-informace-2.html>>.

²³ *Místní části - Město Jindřichův Hradec* [online]. Jindřichův Hradec : Vladislav Sochna, 2011 [cit. 2015-07-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.jh.cz/cs/mesto/mistni-casti/>>.

které spojovaly Velké arkády se Španělským křídlem. Renesanční práce na tomto objektu skončily stavbou rondelu (1591 – 1597), který je honosně vyzdoben štuky a freskami. V 80. letech 20. století prošel zámek celkovou rekonstrukcí.²⁴

Muzeum Jindřichohradecka²⁵

V roce 1882 bylo založeno městské Jindřichohradecké muzeum. Veškerá muzejní expozice se nacházela v prostorách zámeckého archivu. V roce 1888 se výstava přestěhovala na Zákostelecké náměstí, čtyři roky poté pak do obecního domu Na váze v Panské ulici. Mezi lety 1898 – 1927 bylo muzeum v budově bývalých masných krámů, kde za dobu třiceti let zhlédlo sbírky okolo 18 000 návštěvníků, což představuje jednu čtvrtinu roční návštěvnosti v současnosti. V roce 1928 se otevřela expozice na Balbínově náměstí v budově bývalého jezuitského semináře, kde si vše můžeme prohlédnout i nyní.

Krýzovy jesličky patří k nejatraktivnějšímu exponátu, které muzeum získalo v roce 1935. V roce 1951 se muzeum změnilo na okresní, tak tomu bylo do roku 2003, kdy se stal jeho zřizovatelem Jihočeský kraj, poté změnilo svůj název na Muzeum Jindřichohradecka.

Mezi činnosti muzea spadá správa kostela sv. Jana Křtitele a bývalého minoritského kláštera ve Štítného ulici. V současnosti najdeme v tomto areálu také pracovny, knihovnu s badatelnou, konferenční sál, expozice a výstavní prostory. V muzejní sbírce se nachází více jak padesát tisíc položek, které mají historickou, uměleckou a dokumentační hodnotu.

Muzeum fotografie²⁶

Muzeum fotografie se věnuje fotografii a dalším obrazovým médiím. Sbírkou obsahují díla českých i zahraničních fotografů, významné osobnosti dějin české fotografie, současné tvůrce, fotografie profesionálních i amatérských tvůrců. Muzeum nabízí fotografické kurzy a workshopy pro děti, mládež a dospělé, pořádá jazzové koncerty. V areálu najdeme knihovnu a kavárnu.

²⁴ *Průvodce po hradech a zámcích: a některých dalších vybraných památkách v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha : Památkový ústav středních Čech v Praze, 2000. s. 62. ISBN 8085094908.

²⁵ *O muzeu: Muzeum Jindřichohradecka* [online]. Jindřichův Hradec : Muzeum Jindřichohradecka, 2014 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.mjh.cz/o-muzeu>>.

²⁶ *O nás: Muzeum fotografie a moderních obrazových médií* [online]. Jindřichův Hradec : Muzeum Jindřichohradecka, 2013 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.mfmom.cz/o-nas.html>>.

Muzeum je obecně prospěšnou společností, kterou podporuje město Jindřichův Hradec, stojí v centru města blízko od 15. poledníku v zrekonstruované renesanční jezuitské koleji.

Dům gobelínů

Dům gobelínů sídlí v bývalém pivovaru, který připomíná více než stoletou tradici proslulých jindřichohradeckých gobelínových dílen. Lidé se tu mohou setkat a seznámit s historií tkaní v Jindřichově Hradci, podívat se na nové i restaurované historické tapisérie, to vše s doprovodným výkladem.²⁷

Langrův dům

Původně to byly dva gotické objekty, později spojené a přestavěné v jeden. Typickým znakem tohoto stavení jsou sgrafita a výjevy ze Starého zákona z roku 1579. V domě nyní funguje výstavní a prodejní umělecká galerie, konají se tady koncerty a divadelní představení a také provozuje selský obchod.²⁸

Proboštský kostel Nanebevzetí Panny Marie

Kostel Nanebevzetí Panny Marie s městskou věží je viditelnou dominantou města. Kostel byl postaven ve 14. století v gotickém slohu. Věž se pyšní výškou 68,3 m a dnes slouží jako vyhlídková. Mezi léty 1489 - 1506 byla přistavena k severní lodi tzv. Špulířská kaple s žebrovou klenbou, z níž shlížejí plastiky zvířat. V kryptě pod presbyteriem kostela leží ostatky pánů z Hradce a Slavatů. Současná podoba výzdoby kostela pochází z 19. století, původní byla zničena v roce 1801 požárem.²⁹

Kostel sv. Jana Křtitele s bývalým minoritským klášterem

Kostel vznikl postupně od třetí čtvrtiny 13. století na místě tehdejší starší románské stavby. Stavba byla koncipována jako basilika, nakonec zredukována v asymetrické dvoulodí. V první polovině 14. století byl dokončen presbytář a hlavní loď. Uvnitř kostela se dochovaly vzácné raně barokní oltáře, barokní a renesanční lavice,

²⁷ *Kudy z nudy: Dům gobelínů – historie tkaní v Jindřichově Hradci* [online]. Praha : CzechTourism, 2015 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.kudyznudy.cz/aktivity-a-akce/aktivity/dum-gobelinu-%E2%80%93-historie-tkani-v-jindrichove-hradci.aspx>>.

²⁸ *Langrův dům na náměstí Míru čp. 138 a 139: Městské informační centrum Jindřichův Hradec* [online]. Jindřichův Hradec : Informační středisko Jindřichův Hradec, 2011 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://infocentrum.jh.cz/cs/pamatky-a-zajimavosti-mesta/sakralni-pamatky-a-vyznamne-historiske-stavby/langruv-dum-na-namesti-miru-cp-138-a-139.html>>.

²⁹ *Kostely: farnost Jindřichův Hradec - proboštství* [online]. Jindřichův Hradec : Proboštství Jindřichův Hradec, 2015 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.proboststvi-jh.cz/index.php?stranka=hl-kostely>>.

kazatelna se sochou sv. Jana Křtitele, řada náhrobků a centrální obraz hlavního oltáře představující křest Kristův.³⁰

Kostel sv. Kateřiny³¹

Kostel byl vystavěn mezi léty 1478 – 1491 jako prostá jednolodní svatyně. Později, ve třetí třetině 17. století, byly dostaveny z jižní části kostela rotundové přístavky kaplí sv. Antonína a tzv. Portiuncule. Na severu je připojen klášter zrušený v roce 1950.

Hřbitovní kostel sv. Václava

Kostel byl postaven roku 1399 v gotickém slohu. Během 16. století chátral, roku 1618 byl vypálen, obnoven byl o 3 roky později, v roce 1801 ho zničil požár. Roku 1991 se dočkal celkové opravy. V kostele najdeme žebrově klenutý presbytář, sochu sv. Václava a náhrobníky s figurálními reliéfy. Přilehlá věž s kaplí pochází z 19. století, hřbitov vedle kostela byl užíván až do 20. století. Kostel je nyní v pronájmu ke smutečním obřadům.

Kostel Nejsvětější Trojice

V 16. století byl vybudován tento renesanční kostel, později byla přistavěna Pirchanská kaple, která je cenná pro bohatou výzdobu a také pro hrobku rodiny Šimona Pirchana. Kolem obvodu chrámu jsou dodnes zachovány náhrobky s významnými osobnostmi 19. století. Původní hřbitov u kostela byl v roce 1961 zrušen a přeměněn na park. V parku dominuje velká empírová hrobka tiskařské rodiny Landfrasovy, která má podobu antického chrámu a rodinná hrobka černínských lesníků Wachtelů.

Kostel sv. Jakuba³²

Novogotická stavba sloužící do roku 1932 jako hrobka rodu Černínů. Dnes kostel není využíván a zvolna chátrá. Při přístupové cestě nalezneme dvě kapličky bývalé křížové cesty.

³⁰ *Jindřichův Hradec a Česká Kanada: turistický informační portál novadomus* [online]. Jindřichův Hradec : Ing. Martin Musil, 2013 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <http://www.novadomus.cz/jhradec/pamatky/cirkev_ksjk.php>.

³¹ *Kostely: farnost Jindřichův Hradec - proboštství* [online]. Jindřichův Hradec : Proboštství Jindřichův Hradec, 2015 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.probststvi-jh.cz/index.php?stranka=hl-kostely>>.

³² *Kostel sv. Jakuba: Jindřichův Hradec* [online]. Praha : Atlas Česka, 2015 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.atlasceska.cz/jihocesky-kraj/kostel-sv-jakuba-jindrichuv-hradec/>>.

Kaple sv. Máří Magdalény a bývalá jezuitská kolej se seminářem

Kostel byl založen počátkem 13. století a v 16. století připojen k jezuitské koleji. Bohužel v roce 1615 kostel shořel, v jeho základech v letech 1628 – 1633 byla postavena nová pozdně renesanční kaple sv. Máří Magdalény. Jezuitská kolej byla po zrušení řádu změněna na kasárny.

Kolej je spojena Nežáreckou branou s bývalým jezuitským seminářem, kde sídlí od roku 1927 již zmíněné Muzeum Jindřichohradecka. Kaple poskytuje prostory pro koncerty a svatby.

Bývalý špitální kostel sv. Alžběty

Objekt z roku 1399, který se nachází u Vajgarského mostu. V 15. století byl přestavěn na gotický kostel, později po odsvěcení využíván jako kovárna, nyní slouží jako hotel s restaurací.³³

3.4 Kulturní a historické památky na Jindřichohradecku

Stejně jako město Jindřichův Hradec samotné, je pro návštěvníky lákavý i celý region Jindřichohradecko. Nalezneme zde řadu zajímavostí, které stojí za to navštívit. V této kapitole jsou uvedeny dle autorky nejdůležitější a nejznámější památky v okolí města Jindřichova Hradce.

Červená Lhota

Zámek je postaven na skalnatém ostrůvku uprostřed rybníka. Jedná se o renesanční stavbu patřící k nejkrásnějším objektům v Čechách. U zámku je anglický park s kaplí Nejsvětější Trojice z 16. století poskytující romantické svatební obřady.³⁴

Klášteř u Nové Bystřice

Barokní chrám byl postaven v 17. století na místě původního vypáleného kostela s klášterem. Uvnitř stavby můžeme vidět mohutný oltář zobrazující postavy českých patronů v nadživotních velikostech a obraz, kde je zpodobněna Kristova rodina s Nejsvětější Trojicí z roku 1681. Dále tu najdeme dřevorezbu nesoucí název Strom života. Toto dílo je unikátní tím, že je vyrobeno z jednoho kusu dřeva. Návštěvník má možnost za příplatek navštívit klášterní podzemí a chodby, o kterých se traduje, že měly

³³ *Kostely: farnost Jindřichův Hradec - proboštství* [online]. Jindřichův Hradec : Proboštství Jindřichův Hradec, 2015 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.probststvi-jh.cz/index.php?stranka=hl-kostely>>.

³⁴ *Jihočeský kraj*. 1. vyd. Praha : Kartografie, 2003. s. 84. Průvodce po České republice (Kartografie). ISBN 80-7011-734-6.

vést až na hrad Landštejn. Chór tohoto kostela není orientován na východ, jako u většiny kostelů, ale obráceně – na západ. V blízkosti se nachází Klášterský rybník a dále pak rekreační nádrž Osika.³⁵

Landštejn

Gotický hrad, jehož jádro bylo postaveno v románském stylu ve 13. století jako reakce na rakouské útoky na českém území. Landštejn měl především funkci střežícího sídla na území hranic Čech, Moravy a Rakouska. Hrad představuje jednu z mála dochovaných kamenných pevností s původním obranným systémem.³⁶

Lovecký zámek Jemčina

Barokní zámek byl postaven v několika etapách v druhé polovině 18. století nedaleko tamního hřebčince a obory. Poskytoval zázemí pro panstvo při pořádání honů a štvanic. Poslední úpravou prošel zámek v roce 1875. V letech 1950 – 1991 sloužil zámek pro kasárny raketového vojska. Od roku 2002 je zámek v soukromém vlastnictví a prošel řadou úprav. Nyní je zámek přístupný i veřejnosti.³⁷

Provaznické muzeum v Deštné

Jedná se o jediné provaznické muzeum v České republice. Muzeum bylo založeno v roce 1998 v bývalé dílně rodiny Kliků v Deštné. V provaznickém muzeu můžete vidět funkční stroje a nářadí na výrobu provazů z doby druhé poloviny 18. století až po současnost. Dnes v provaznické výrobě pokračuje družstvo Delena.³⁸

Stráž nad Nežárkou

Z původně gotického hradu přestavbou vzniklo barokní feudální sídlo. Mezi léty 1914 – 1930 patřil české sopranistce Emě Destinové, část její sbírky a inventáře vlastní muzeum v Jindřichově Hradci. Zámek je nyní v soukromém vlastnictví paní Radoslavy Doubravové a je otevřen pro veřejnost.³⁹

³⁵ *Kudy z nudy: Klášter u Nové Bystrice s kostelem Nejsvětější Trojice* [online]. Praha : CzechTourism, 2015 [cit. 2015-06-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Klaster-u-Nove-Bystrice-s-kostelem-Nejsvetejsi-Tro.aspx>>.

³⁶ KICLOVÁ, R. *Jindřichův Hradec: hrad a zámek, historické město a okolí*. Vyd. 1. České Budějovice : UNIOS, 2002. 47 s. Uniosguide. ISBN 80-86141-32-2.

³⁷ *Lovecký zámek Jemčina: tip na cyklovýlet* [online]. 2015 [cit. 2015-07-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.trebonsko.cz/zamek-jemcina>>.

³⁸ *Provaznické muzeum Deštná: tipy na výlet* [online]. 2015 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.vlastiveda.cz/muzea-galerie-skanzeny/provaznicke-muzeum-destna/>>.

³⁹ *Jindřichohradecko: mapový průvodce mikroregionem*. 1. vyd. České Budějovice : Reklamní agentura eF, 2004. s. 39.

Zámek Kamenice nad Lipou

Zámek vznikl z původního hradu ve 13. století. Renesanční stavba s arkádovým nádvořím byla realizována mezi léty 1580 – 1583. V areálu zámecké zahrady se nachází kolem osmi set let stará lípa, podle které je pojmenováno město. Zámecká věž u vstupu pochází z barokní doby (rok 1744). V 19. století byl zámek upraven do současné klasicistní podoby. Od roku 1998 vlastní a upravuje zámek UPM (Uměleckoprůmyslové muzeum v Praze). V severním křídle zámku návštěvníci mohou zhlédnout stálou expozici a krátkodobé výstavy UPM. Jižní křídlo funguje jako výstavní prostor městského muzea a zároveň jako obřadní síň.⁴⁰

Zámek Žirovnice

Původní gotický hrad, který byl postaven v polovině 13. století. Kolem roku 1550 proběhla přestavba na renesanční zámek. Bohužel v roce 1964 zámek vyhořel, následně během 70. let 20. století prošly zámek rozsáhlé rekonstrukce. Nyní mohou návštěvníci na zámku vidět soubor nástěnných gotických maleb, také mohou navštívit výstavu vesnických tradic a řemesel v zámeckém špýcharu nebo expozici knoflíkářství, perleťářství a pivovarnictví.⁴¹

3.5 Technické památky na Jindřichohradecku

Do technických památek řadíme ty, které jsou spjaty s dějinami průmyslu a industriální architekturou, na Jindřichohradecku jich nalezneme hned několik, z nichž v poslední době je nejatraktivnější úzkorozchodná železnice (blíže viz také kapitola 4).

Úzkorozchodná železnice

Úzkokolejku provozuje společnost Jindřichohradecké místní dráhy. Jindřichovým Hradcem prochází dvě úzkorozchodné tratě, první trať vede do Nové Bystřice, druhá směrem na sever do Obrataně. Během cesty jsou podél tratí vybudovány traťové stavby a drážní budovy. Trať do Nové Bystřice byla uvedena do provozu již v roce 1897 a je dlouhá 33 km. Mladší trať do Obrataně měří 46 km a byla zprovozněna mezi léty 1905 – 1906, nyní slouží více původnímu účelu, a to denní dojížděcí do škol, zaměstnání a

⁴⁰ *Uměleckoprůmyslové muzeum v Praze* [online]. 2015 [cit. 2015-07-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.upm.cz/index.php?language=cz&page=174&id=5>>.

⁴¹ *Zámek Žirovnice atlasceska* [online]. 2015 [cit. 2015-07-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.atlasceska.cz/kraj-vysocina/zamek-zirovnice/>>.

nákladní dopravě. V současné době jezdí po tratích motorové lokomotivy, v letních měsících je zapojena parní lokomotiva s historickými vozy.⁴² Blíže viz kapitola 4.

Zámecký mlýn s Křížkovou elektrárnou⁴³

V areálu zámku a hradu se nachází nejstarší mlýn ve městě. Stojí za severními hradbami a byl vybudován v 15. století. V průběhu staletí vrchnost tento mlýn dávala do pronájmu jednotlivým mlynářům. Mlýn však nebyl ziskový, proto z něj vznikla vodní elektrárna, ve které byla instalována Francisova turbína a dynamo Františka Křížíka. V dubnu 1888 bylo město natrvalo osvětleno, a to díky energii vody z Vajgarského rybníka. Elektrárna sloužila přes 100 let, samotný mlýn bez údržby chátral. Stavba se dočkala rekonstrukce v letech 2002 – 2003. V současnosti elektrárna vyprodukuje kolem 15 – 50 kW a slouží jako turistické a kulturní centrum.

Bývalý pivovar v Jindřichově Hradci

Komplex budov pochází z renesanční doby z 16. století a přiléhá přímo k zámku. Je to druhý nejrozsáhlejší historický pivovar v České republice. Pivo se zde vařilo do začátku 20. století. Mezi léty 1831 – 1835 byl v nájmu otec hudebního skladatele Bedřicha Smetany, který zde bydlel s celou svou rodinou. Nyní pivovar prochází rekonstrukcí a má sloužit jako výstavní a kulturní centrum.

Dům gobelínů a gobelínové dílny

V podhradí se nachází několik historických stavení, které dříve sloužily jako dílny pro tkaní a restaurování tapisérií. V roce 1954 byly dílny přemístěny do budovy v ulici Pod hradem, po rekonstrukci pivovaru v roce 2012 byly přesunuty právě do těchto prostor.

Kamenný most přes rybník Vajgar

Kamenný most je postaven mezi Velkým a Malým Vajgarem. Má jeden půlkruhový a dva ploché oblouky. Na zábradlí nalezneme dvě stojící plastiky, první zobrazuje sousoší Ukřižování od Matěje Strachovského s podstavcem ze žuly, druhá je pískovcová socha sv. Jana Nepomuckého. Z kamenného mostu je krásný výhled na celý komplex zámku a hradu.

⁴² NOVOTNÁ, D. *Technické památky v Čechách, na Moravě, ve Slezsku*. 1. vyd. Praha : Olympia, 2004. s. 33 - 34. ISBN 80-7033-831-8.

⁴³ *Jindřichův Hradec a Česká Kanada: informační turistický portál novadomus.cz* [online]. 2013 [cit. 2015-06-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.novadomus.cz/jhradec/pamatky/technicke.php>>.

Bývalé koželužské domy

Po obou březích Nežárky v blízkosti hradu stávaly koželužské domy s mansardovými střechami, některé tu stojí i dnes. Tyto domy je možné vidět při procházce podhradím.

Letecké muzeum Deštná

Letecké muzeum najdeme v bývalé budově kina v Deštné. V expozici mohou návštěvníci vidět před a poválečnou dobu, osudy československých válečných letců za druhé světové války, exponáty v podobě originálních uniforem, vyznamenání, částí letadel apod.

Vodní nádrž Landštejn

V roce 1973 bylo vybudováno na potoce Pstruhovci pod hradem Landštejn toto vodní dílo. Nádrž byla postavena z důvodu ochrany území před povodněmi a k akumulaci vody pro vodárenské využití. Zemní hráz, která je vysoká 25 m a dlouhá 376 m, udržuje 3, 12 mil. m³ vody. Jezero se pyšní hloubkou 21 m a rozkládá se na 40 ha.

3.6 Sportovní vyžití na Jindřichohradecku

K sportovnímu a odpočinkovému využití dovolené a volného času mohou návštěvníci Jindřichova Hradce navštívit aquapark, plavecký bazén nebo plovárnu u rybníka Vajgar. V blízkém okolí města je možnost koupání u mnoha rybníků a přírodních nebo veřejných koupališť, např. jsou to Pěněnský rybník, Kačlezský rybník, Velká Holná, Velký Řečický, Novomlýnský rybník, Jindřišská pískárna, Březský rybník, Komorník, rybník Osika, Ratmírovský rybník a rybník Zvůle.⁴⁴

Území Jindřichova Hradce má skvělé podmínky pro cykloturistiku. Cyklistické trasy nalezneme nejen v okolí, ale i ve městě, kde spolu utváří hustou síť. Cesty jsou značené a je možné i využít navržené nebo doporučené. Trasy vedou poutavou přírodou Jindřichohradecka, kde stojí mnoho kulturních a historických památek. Velkým přínosem pro cykloturistiku v této oblasti je i optimální vzdálenost mezi obcemi tohoto mikroregionu, především centrum oblasti – Jindřichův Hradec, které představuje pro návštěvníky přitažlivý cíl. Trasy jsou napojené na Chráněnou krajinnou oblast

⁴⁴ NUNVÁŘ, B. *Kudy kam na Jindřichohradecku: turistický průvodce = Waarheen in de regio Jindřichův Hradec : toeristische gids = Por dónde ir en la zona de Jindřichův Hradec : guía turística*. 1. vyd. České Budějovice : Reklamní agentura eF, 2006. 94 - 95 s. ISBN 80-239-8298-2.

Třeboňsko. Mikroregionem prochází mezinárodní cyklotrasa Greenways (od Plané nad Lužnicí přes obce Tučapy, Dírná, Červená Lhota, Pluhův Žďár a pokračuje na jih).⁴⁵

Za obcí Jindřiš začíná Jindrova naučná stezka končící v obci Blažejov u středověkého Vítkova hrádku. Stezka je dlouhá přes pět kilometrů a je poutavá pro svou geomorfologii a přírodu. Zajímavá jsou původní lesní společenstva, která jsou téměř nedotčená člověkem. Najdeme tu řadu chráněných rostlin a živočichů. Cílem vybudování této stezky je přiblížit návštěvníkům přírodu s některými vzácnými druhy rostlin a živočichů, jež se vyskytují právě jen na zbytku přirozených lesů, mokřadů a potoků. Značená cesta pokračuje až k Ratmírovskému rybníku s osadou a kempem.⁴⁶

⁴⁵ *Jindřichohradecko: mapový průvodce mikroregionem*. 1. vyd. České Budějovice : Reklamní agentura eF, 2004. s. 40.

⁴⁶ *Jindřichohradecko: mapový průvodce mikroregionem*. 1. vyd. České Budějovice : Reklamní agentura eF, 2004. s. 37.

4 JINDŘICHOHRADECKÁ ÚZKOKOLEJKA

Z historického měřítka byly úzkorozchodné železnice v oblasti Evropy často stavěnou a oblíbenou variantou tratí, avšak na českém území nedošlo k tak rozsáhlé výstavbě tohoto typu proti středoevropským zemím. Postupem času tyto železnice zanikaly a nyní v České republice nalezneme pouze dvě úzkorozchodné tratě, tzv. Osoblažku u Třemešné (Slezsko), a právě unikátní jindřichohradeckou úzkokolejku.

4.1 Historie Jindřichohradeckých úzkokolejek⁴⁷

Železniční doprava proti minulému století měla s dneškem nesrovnatelný význam. Dříve byla železnice jediným dopravním pozemním a mechanizovaným systémem, který byl uspokojivě rychlý a levný. V tehdejší Rakousko-uherské monarchii byla železniční doprava všemožně podporována, a to díky jejímu národohospodářskému a fundamentálnímu významu.

V 70. letech 19. století síť nejdůležitějších tratí byla víceméně dokončena. V těchto letech bylo hlavním cílem zavést železniční dopravu do odlehlejších oblastí Čech, a tím nahradit animální a potahovou dopravu. Znamenalo to také, že do staveb drah se mohli zapojit i méně majetní investoři z obcí a měst (statkáři, továrníci, sedláci, živnostníci), ale i samotné města či obce.

4.1.1 Historie trati Jindřichův Hradec – Nová Bystřice

V 60. letech 19. století města Nová Bystřice a Jindřichův Hradec se snažila o trasování Dráhy císaře Františka Josefa z Vídně do Prahy takovým způsobem, aby si zaručila spojení se světem a také o hospodářský rozkvět. V roce 1871 tato významná spojka byla otevřena přes Gmünd a Veselí nad Lužnicí. Ve městě Jindřichův Hradec vznikla tak železnice tzv. druhého řádu (trať Jihlava – Veselí nad Lužnicí). Nová Bystřice v této době zůstává mimo dosah veškerých železničních tratí.

V roce 1890 byl ve Vídni schválen návrh o vybudování železnice o úzkém rozchodu vedoucí do Nové Bystřice. Projekt úzkorozchodky byl zadán firmě Stern & Haferl (firma existuje i nyní). Dokončený projekt byl dne 24. srpna 1892 poslán k okresnímu hejtmanství v Jindřichově Hradci, kde byl společně i s technickou zprávou umístěn k nahlédnutí. Avšak jindřichohradecký úřad i okres byly zásadně proti výstavbě úzkorozchodných kolejí. Do sporu se vložila živnostenská a obchodní komora i další

⁴⁷ ŠATAVA, J. *Jindřichohradecké úzkokolejky*. 1. vydání. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy a.s., 1996. s. 9 – 21.

instituce. Stavba úzkokolejky se dále protahovala. 18. července 1894 ministerstvo obchodu stvrdilo, že žádná změna v šířce kolejí nenastane. Po této události se schází obecní výbor města Jindřichova Hradce v čele s dr. Naxerou, nesouhlasí s projektem a označují ho pro budoucí národohospodářský růst měst Jindřichova Hradce a Nové Bystřice i celého území za pochybený.

Dne 18. prosince 1894 vydal František Josef koncesní listinu, která byla právním dokladem pro řízení a trvání místní dráhy Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. Okresnímu výboru v Nové Bystřici byla udělena koncese, která dala vzniku akciové společnosti s obchodním názvem „Localbahn Neuhaus – Neubistritz“.

Otázka finanční situace společnosti v počátku nebyla příliš radostná, korespondovala možnostem chudého kraje, kterému měla dráha přinést rozkvět. Městská rada, majitelé lesů a ostatní interesenti museli složit základní kapitál společnosti, který činil 203 000 zlatých. Od roku 1896 započala výstavba tratě. Touto prací byla pověřena firma Leitner & Fröhlich.

12. dubna 1897 obec Malý Ratmírov uhradila poměrnou část nákladů na zřízení zastávky. V Jindřichově Hradci bylo úzkokolejné nádraží vybudováno jako provizorní z důvodu, aby stavba nezdržovala rychlý postup prací na trati. Další výstavba probíhala v etapách. 31. srpna 1897 byla dráze úředně předána lokomotiva U 2, o pár dní později lokomotiva U 3, 5. září poslední U1, která dne 18. září vykonala technicko-policejní zkoušku a o deset dní později byla využívána na provizorním provozu. V této době byla podle normálíí rakouských drah z roku 1892 postavena staniční budova v Nové Bystřici. Od poloviny září 1897 byly dodány nové železniční vozy od výrobce Grazer Wagen – u. Waggonfabrik AG. Ve vozovém parku se nyní nacházelo 6 vozů osobních, 3 služební s poštovním oddílem, 8 nákladních vozů zavřených a 19 otevřených – všechny vozy byly značeny Localn Neuhaus – Neubistritz, dále pak 4 kolejové vozíky, drezina s manuálním pohonem pro údržby tratí a sněhové pluhy, které se nasadily na čelo lokomotivy.

3. října oficiálně uzavřela společnost s rakouskými místními drahami smlouvu o vedení provozu státní drahou na účet vlastníka. V kooperaci se státní dráhou byl vytvořen návrh jízdního řádu. Náklady na zařízení a stavbu dosahovaly výše 2 394 000 K, z toho země Česká odkoupila 11,28 % akcií (270 000 K).

1. listopadu 1879 železnice začala každodenní provoz. První vlak, který vyjel podle jízdního řádu z Nové Bystřice ve 2:48 hod., byl označen číslem 4052. V dalších dnech na trati bylo možno vidět další dva páry smíšených vláčků

4.1.2 Historie trati Jindřichův Hradec – Obrataň

Obyvatelé Kamenice nad Lipou, stejně tak jako v Nové Bystřici, spatřovali výhody v železnici, která by pomohla oblasti k hospodářskému růstu. Českomoravské transverzální dráhy na území Horní Cerekve do Tábora přes Pelhřimov a Pacov nezasahovaly pro oblast Kamenicka. Železnice směr z Jindřichova Hradce přes Kamenici do Pelhřimova byla plánována, ale postavena nebyla. To bylo pro místní podnikatele a průmysl nevýhodné, avšak dosáhnout spojení obou větví transverzálky nebylo jednoduché. Obyvatelé Kamenice nad Lipou, Kamenice a Černovic vydali velké úsilí, aby dosáhly úspěchu v podobě lokálky.

11. července 1893 proběhla v Pelhřimově schůze všech zainteresovaných osob z okresu pelhřimovského a kamenického. Na setkání se řešilo, kudy povede trasa železnice. Uvažovalo se o trase z Jarošova nad Nežárkou do Pelhřimova a druhá možnost byla ze Soběslavi do Pelhřimova – s normálním rozchodem. 17. srpna se konalo další sezení, kde se už vědělo, že trať povede z Jindřichova Hradce nebo Jarošova nad Nežárkou přes Nový Etink a Kamenici do Pelhřimova.

Podpora města Jindřichova Hradce ke zbudování železnice nebyla jednoznačná, z dřívějšího rozhodnutí o úzkém rozchodu bystřické tratě i nyní se úřady v Praze a Vídní v tomto případě přiklonily k úzkému rozchodu. Jasně bylo, že dráha bude směřovat přes Nový Etink, Kamenici, Černovice do Obrataně. 12. září ministerstvo obchodu potvrdilo důležitost z hlediska národohospodářského tuto dráhu zbudovat.

Na základě práce Ing. Jana Kodla roku 1896 zadali interesenti inženýrům Hammerovi z Prahy a Královi z Písku, aby zpracovali technické zprávy. Kamenický okresní výbor se stále snažil o změně rozhodnutí o úzkém rozchodu na rozchod normální.

Na konci ledna 1897 Železniční rada pro Království České začlenila vybudování tratě do programu výstavby místních drah, avšak ministerstvo financí nechtělo výstavbu dráhy zařadit do rozpočtu. Po mnoha jednáních a peticích byl zpracován detailní projekt trasy spolu s rozpočtem. Zákonem č. 149/1903 ř.z. z 14. července převzala vláda kmenové akcie v hodnotě 245 000 K, tímto aktem byla zajištěna státní podpora (podíl ve společnosti).

Trasa vedoucí z Jindřichova Hradce přes Kamenici nad Lipou do Obrataně byla považována z hlediska obchodu za tzv. svépomocnou, založenou podle zemského zákona č. 8/1893 o zvelebení nižšího řádu.

31. prosince 1904 císař František Josef I. vydal koncesní listinu k vybudování dráhy, poté byla zřízena akciová společnost „Místní dráha Jindřichův Hradec – Obratany“, jejíž akcionáři mimo státu byli členové kamenického železničního výboru města Kamenice nad Lipou, Černovic, Nového Etinku a Jindřichova Hradce, kamenického a drnovického velkostatku.

Stavbou železnice byla pověřena známá pražská stavební firma Ing. Antonín Loos. Úzkokolejná železnice byla předána provozu v řádném termínu a 23. prosince 1906 byla slavnostně zahájena první jízda vláčku, která byla pojata také jako národní pouť. Jízda se však nevyhnula komplikacím, vláček tažený dvěma lokomotivami se pokoušel projet závějemi a nabíral zpoždění, dokonce se musel několikrát rozjíždět, aby pronikl zábranami sněhu. Do Černovic (dnešní Tábor) dorazil s několikahodinovým zpožděním.

Kapitál na zřízení úzkokolejky se vyšplhal do výše 2 950 000 K. Země Česká poskytla Zemské bance záruku v částce 2 212 400 K. V den provozu dráha vlastnila dvě lokomotivy řady U vyrobenými v továrně v Libni (ČKD), osmi osobními vozy, třemi služebními s poštovním oddílem, třiceti vozy nákladními. V roce 1908 železnice zakoupila dalších šest nákladních vozů, rok poté třetí lokomotivu řady U. Stejně tak jako u bystrické dráhy, tato železnice byla provozována státními drahami na účet vlastníka, avšak zařízení, vozidla, pozemky a budovy byly v majetku společnosti.

4.1.3 Společná historie obou tratí⁴⁸

Obě tratě byly provozovány stejnou státní dráhou, ačkoli byly řízeny jako dva nezávislé podniky. Každý vlastnil své vagóny, lokomotivy i zaměstnance. Počáteční léta provozu úzkokolejek probíhala bez větších problémů až do doby, kdy začala první světová válka, která znamenala pro úzkorozchodné dráhy pohromu. Lokomotivy a vozy byly využívány pro potřeby armády na haličských a balkánských bojištích. V roce 1918 převzaly provoz obou drah Československé státní dráhy. Vozový park nebyl kompletní, z původních šesti zbyly jen tři lokomotivy, a proto bylo nutné počet doplnit. Stroje řady U 47.0 byly pronajaty od železničního pluku v Pardubicích a posléze odkoupeny.

⁴⁸ ŠATAVA, J. *Jindřichohradecké úzkokolejky*. 1. vydání. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy a.s., 1996. s. 22 – 26.

Přes veškeré problémy se dráze již v roce 1919 podařilo zajistit a zvýšit počet spojů na obrataňské trati, dokonce oddělit osobní dopravu od nákladní. O šest let později, v roce 1925, zákonem č. 156/1925 Sb. byly obě úzkokolejky vyvlastněny státem. Společnosti musely nechat postoupit veškerý majetek movitý i nemovitý a vyhlásit likvidaci.

Doba první republiky znamenala celkový rozkvět. Doprava po železnici sílila, zejména ta nákladní. Železniční dopravě začala konkurovat silniční – automobilová doprava. Pomalý a prodražující se provoz úzkokolejek bylo potřeba zlevnit a počátkem roku 1929 se na kolejích objevily dva nové motorové vozy řady M 11.0. Tyto motoráčky zkrátily jízdní dobu až o jednu třetinu, uspořily provozní náklady a stoupl počet spojů. Jejich zařazení do chodu zvýšilo zájem o služby železnice. V roce 1930 vznikla nová zastávka Kaproun a rok později zastávka Sudkův Důl.

V roce 1939 a 1940 přibyl motorový vůz řady M 21.0 a motorový vůz řady M 21.0. Období druhé světové války vedlo ke změnám u obou lokálek. Obrataňská trať byla na území protektorátu a změnila svého provozovatele (BMB-ČMD). Lokálka do Nové Bystřice propadla říši v plném rozsahu, hranice vedla zastávkou Jindřiš.

Po roce 1945 obrataňská trať zažívala poklidné roky. Nároky na dopravu osob dojíždějících do práce si vynutily vybudování nových zastávek Rodinov, Nekrasín, Lovětín obec, Dobešov a Benešov nad Lipou. Bystřická dráha byla spuštěním železné opony omezena, na trati jezdily jenom dva páry smíšených vlaků a využívala se především nákladní doprava. V roce 1957 na novobystřickou trať vyrazily tzv. pionýrské vlaky s cílem vychovat mládež ke vztahu železničářskému povolání. Následkem těchto činností je na trati od 29. 9. 1957 obnovena pravidelná osobní přeprava, a to dokonce čtyřmi páry vlaků.

V padesátých letech získal Jindřichův Hradec první dieselelektrické lokomotivy řady T 47.0. Tyto výkonné lokomotivy postupně nahradily a vytlačily parní trakci. Spolu s motorovými vozy řady M 21.0 jsou dodnes součástí jindřichohradeckých lokálek. Na trati můžeme také potkat vozy řady Balm/u, které dodala v roce 1966 Tatra Smíchov. Tyto vozy zlepšily kulturu cestování a svým způsobem vyhovují i dnešním požadavkům, negativním důsledkem koupi těchto vozů byla likvidace všech původních.

V 70. letech doprava na novobystřické trati postupně slábala, k vidění byly pouhé dva páry smíšených vlaků. Důvod byl v rozvoji motorismu, autobusové dopravě, politické

situaci, ale také v časových polohách spojů. Ty byly postavené tak, aby byly co nejméně využité. Od roku 1981 jezdily smíšené vláčky pouze v letní sezóně, mimo sezónu jeden v sobotu ráno, druhý v neděli odpoledne. Po pádu železné opony v roce 1990 se objevuje na trati čistý osobní vlak a o dva roky později další, již čtvrtý pár, který jezdí jen v sezóně. Turistický ruch nabývá na síle a doposud zapomenutý kraj ožívá, a tím i frekvence v letních měsících. V roce 1994 je pořízen pátý pár osobáků s parní lokomotivou U 47.001. Obrataňská trať během poválečné doby byla v podstatě stabilní. Časový řád a počet vlaků se v zásadě neměnil.

4.1.4 Historie po roce 1989⁴⁹

V roce 1992, po pádu socialismu, hrozilo ztrátovým vedlejším tratím zrušení. V roce 1993 vláda ČR prohlásila jindřichohradecké úzkokolejky k privatizaci. Skupina lidí, kterým nebyl osud úzkokolejky lhostejný, se rozhodla předložit privatizační projekt a primárním cílem bylo získat společnost do vlastních rukou. O rok později, a to v roce 1994, se sešla v Praze ustavující valná hromada nové akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy. Společnost byla zapsána do obchodního rejstříku 10. ledna 1995.

Jindřichohradecké místní dráhy se věnovaly i dalším aktivitám, obzvláště provozem výletních vlaků. Dovoľovala jim to licence k provozování příležitostné veřejné drážní dopravy. Od národního technického muzea byla zapůjčena parní lokomotiva U 47.001, která byla jediným vozidlem Jindřichohradeckých místních drah.

Špatný technický stav tratě do Nové Bystřice měl být uzavřen, navzdory peticím za záchranu se nepodařilo uspět. V roce 25. ledna 1997 vyjel na dráhu poslední vlak v čele se dvěma lokomotivami a šesti plně obsazenými vozy cestujících.

19. března 1997 vláda ČR konečně odsouhlasila privatizaci jindřichohradeckých úzkokolejek formou přímého prodeje za symbolickou cenu 1 Kč akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy. V červnu 1997 byla podepsána nájemní smlouva na trať. Po necelém půlroce se vydal na svou první cestu vláček do Nové Bystřice. Pravidelná osobní doprava se rozjela 20. července 1997.

⁴⁹ *Historie* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/o-nas/historie>>.

Na obrataňské trati hrozila redukce, podobně tomu bylo i u novobystřické. To se však nelíbilo místním obcím, naštěstí se podařilo uzavřít další nájemní smlouvu. 23. října 1997 po obrataňské dráze vyrazily vlaky v soukromém vlastnictví.

28. února 1998 předal ministr dopravy Petr Moos a předseda Fondu národního majetku Roman Češka ve stanici Hůrky symbolické klíče od trati, to byl zlom, kdy se úzkokolejky staly vlastnictvím společnosti Jindřichohradeckých místních drah.

Úspěšná letní sezóna roku 1999 ukázala nedostatek, který spočíval v podobě pouze jedné provozuschopné parní lokomotivě. Společnost problém vyřešila koupí rumunské parní lokomotivy typu Resita a také odkoupila strojní vybavení tiskárny lepenkových jízdenek od slovenské firmy NADAS.

Rok 2000 byl rok oprav a zlepšení technického stavu obou tratí, ať už se jednalo o nové pražce, opravu železničních přejezdů, kolejiště v Nové Bystřici včetně oprav všech budov a také se po dlouhých letech otevřela nová zastávka v Obratani – Obrataň zastávka. Opravy pokračovaly i v novém tisíciletí v Hůrkách, Blažejově, Kunžaku – Lomech a Chválkově. Do vozového parku přibyla nová lokomotiva T 29.014, zvané Prasátko. V roce 2002 zahájila provoz motorová lokomotiva T 47.015 a k pátému výročí společnosti jindřichohradeckých úzkokolejek přibyla druhá motorová lokomotiva T 47.018. Nejnovější motorová lokomotiva JHMD dorazila z Polska.

V následujících letech se společnost zabývala především zlepšení stavu tratí a posilování významu železnice jako turistické atrakce. S touto snahou je spojena propagace celého regionu, měst, obcí a historických památek Jihočeského kraje a Vysočiny.

4.2 Novobystřická trať⁵⁰

Novobystřická trať prochází krásnou a půvabnou oblastí Jižních Čech – Českou Kanadou. Je to krajina rozsáhlých lesů, rybníků a značených sítí turistických cest pro turisty a cykloturisty, kteří zde naleznou skvělou nabídku služeb. Trať prochází následujícími zastávkami:

⁵⁰ ŠATAVA, J. *Jindřichohradecké úzkokolejky*. 1. vydání. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy a.s., 1996. s. 67 – 69.

Jindřiš

Zastávka nese stejný název jako tato obec. První zmínka o Jindřiši je z roku 1564. V Jindřiši se nachází kamenný most z 18. století, pamětní deska selských rebelií v letech 1758 – 1771. Lidé mají možnost koupání v nedaleké jindřišské pískárně. Naučná Jindrova stezka mezi Jindřiši a Blažejovem nabízí pro turisty poutavé a romantické místo s údolím, lesy a Ratmírovským rybníkem.

Blažejov

Stejnomená zastávka v obci Blažejov. Dominantou této obce je raně gotický kostel sv. Alžběty z roku 1359, mezi léty 1863 – 1864 byl upraven do novorománské podoby. Nedaleko Blažejova nad Hamerským potokem se nachází zbytky zříceniny Vítkova hrádku z 13. století.

Malý Ratmírov

Rekreační ves u Ratmírovského rybníka s chatovou osadou a rekreačním zařízením. Stavby čp. 5, čp. 3, čp. 11 jsou stavby lidové architektury.

Střížovice

Stanici nalezneme v lesích mezi Krvavým rybníkem a Ratmírovským. Obec s lidovou architekturou leží přibližně 2 km východně. Střížovice jsou výrobcem plechových potravinářských obalů.

Kunžak – Lomy

Na státní silnici směr J. Hradec – Dačice leží stanice v osadě Lomy, Kunžak 3 km východně. Místo je obklopené hlubokými lesy, rybníky a poseto obrovskými balvany. Původní gotický kostel ze 14. století byl přestavěn empírově, na náměstí nalezneme kašnu z roku 1665. Za zmínku stojí i vesnice Jalovce u Kunžaku, kde je genofond ohroženého jalovce, přírodní památka.

Kaproun

Lesní zastávka 1 km od obce Kaproun. Východisko na Vysoký kámen (kuželovitý lesnatý vrchol se skalním útvarem a balvany).

Senotín

Zastávka a zároveň nákladiště asi 1 km od obce. Zde se nachází nejvyšší bod trati, zvaný na Radosti (673 m n. m.).

Hůrky

Původní hornická osada založená roku 1634. Empírový kostel a domy, v okolí obce rybníky. Východisko na Landštejn.

Albeř

U rybníka Osika nalezneme zastávku a nákladiště. Trasa železnice prochází autokempem. Přípomínkou založení první měřické sítě je obelisk z počátku 19. století. Přímo ve vsi stojí novorománská kaple z roku 1870, ruiny empírového zámku. U zastávky kamenný železniční viadukt. Je to také východisko na Klášter, ves vzniklou při klášteře v roce 1501. Dnes zachován kostel Nejsvětější Trojice – barokní stavba Domenica Orsiho z roku 1682.

Nová Bystřice

Městská památková zóna s kostelem sv. Petra a Pavla ze 14. století, uvnitř kostela jsou cenné malby, dále pak kostel sv. Kateřiny z roku 1585. V centru města byl v roce 1679 vystaven sloup Nejsv. Trojice. Řada renesančních a empírových domů, zbytky městského opevnění a židovský hřbitov. Hlavní atrakcí města je zámek z 16. století, bohužel však není přístupný.

12 km jižně od Nové Bystřice se nachází hraniční přechod do Rakouska (Grametten), kde ve městě Litschau končí úzkokolejka z rakouského Gmündu z roku 1902. Tato úzkokolejka je v současnosti využívána pro příležitostné jízdy parních vlaků, projektované spojení s Novou Bystřicí nebylo nikdy realizováno.

4.3 Obrataňská trat'⁵¹

Trat' prochází údolím říčky Kamenice, kopcovitou krajinou a lesy Českomoravské vrchoviny. Tato oblast je pro turisty neprávem opomíjená. Terén je vhodný pro cyklistiku a pěší turistiku. Návštěvníkům je poskytnuta solidní síť služeb cestovního ruchu. Trat' prochází následujícími zastávkami:

Horní Skrýchov

Zastávka se nachází u božích muk z konce 17. století.

⁵¹ ŠATAVA, J. *Jindřichohradecké úzkokolejky*. 1. vydání. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy a.s., 1996. s. 69 – 71.

Dolní Radouň

Zastávka leží v lesním komplexu 2 km od stejnojmenné obce.

Lovětín

Stanice je nad údolím říčky Kamenice. Nedaleko se nachází Čertův Kámen (659 m n. m.), zámek Červená Lhota (10 km západně).

Lovětín obec

Zastávka u vsi Lovětín, kde se nachází kaple Sv. Marie z konce 18. století.

Nekrasín

Zastávka asi 1 km od vsi. U zastávky je pomník připomínající letecký útok hloubařů na vlak dne 28. října 1944. Přes traťový most, 100m západně, nalezneme klenutý kamenný most. V obci jsou boží muka z roku 1699 a z roku 1732, pamětní deska na rodném domě kněze a spisovatele Františka Pravdy.

Nová Včelnice

Stanice i město na řece Kamenici. Městečko bylo založeno r. 1662 a do roku 1950 bylo pod názvem Nový Etink. Nachází se zde barokní zámek, židovské domy z 18. století, Kostel Nanebevzetí Panny Marie, Židovský hřbitov.

Žďár u Kamenice nad Lipou

Stanice u stejnojmenné obce.

Kamenice nad Lipou

Zastávka na říčce Kamenici. Město bylo vybudováno v 13. století. Nachází se zde zámek, gotický kostel ze 13. století, věž, zbytky městského opevnění, vlastivědné muzeum.

Včelnička

Nákladiště a zastávka. Ve vsi se nachází sklárna, zřízena Antonínem Rücklem (rok 1875) na místě tehdejších železáren, výroba skla.

Benešov nad Lipou

1 km od obce, uprostřed mýtiny, se nachází zastávka Benešov nad Lipou.

Chválkov

Zastávku v lese, do dnešního dne je stanice bez elektrického proudu. Vyhledávané místo turisty a houbaři. Chválkov 2 km od stanice, je zde lihovar.

Dobešov

Zastávka a ve vsi kaple sv. Martina.

Černovice u Tábora

V městečku je postaven kostel Povýšení sv. Kříže (14. století), v 18. století proběhla barokní přestavba. Najdeme zde Mariánský sloup, Židovský hřbitov a pozdně barokní zámek, horu Svídník s rozhlednou, Choustník (8 km na jihozápad).

Křeč

Zastávka se nachází asi 1 km od vsi. V obci je Kostel sv. Jakuba Staršího pocházející z roku 1358, původně to byl románský kostel. U silnice, kde stojí zastávka, je památník s kalichem datovaný do roku 1935, tento památník připomíná zničení tábořských vojsk Oldřichem z Rožmberka (r. 1435).

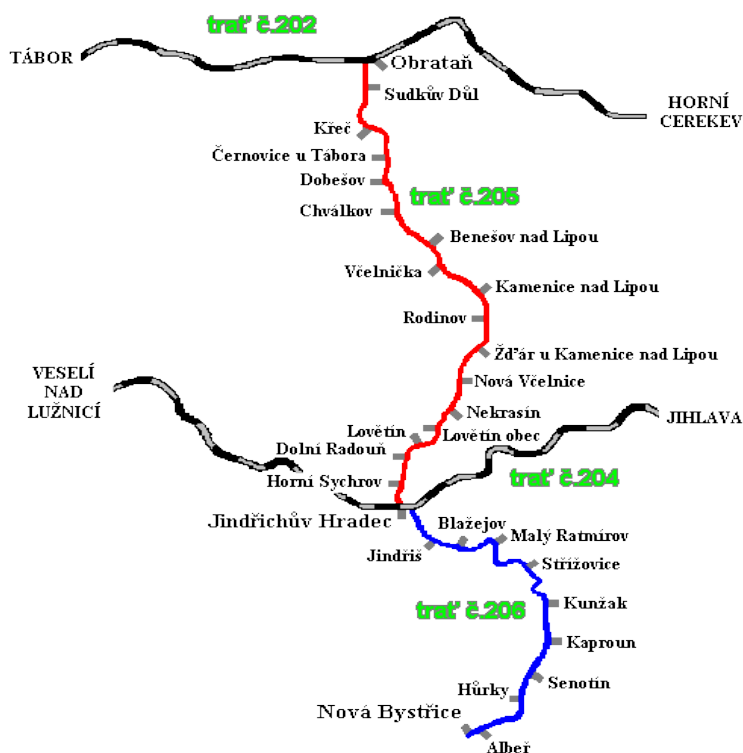
Sudkův Důl

U hájovny Nechyba na úpatí hory Svídník se nachází tato zastávka. Ves leží 1 km západně na začátku Josafatského údolí. Obec se pyšní vodní věžovou tvrzí z 15. století, kaplí sv. Marie. Tato oblast je také rájem houbařů a túr.

Obrataň

Obrataň je poslední stanice jindřichohradeckých úzkokolejek. Leží na původní trati z roku 1888 Tábor – Pelhřimov – Horní Cerekev. V obci je vystavěn kostel sv. Petra a Pavla, původní gotický, poté přestavbou barokní kostel. 5 km východně narazíme na Hrad Kámen, založený ve 13. století, v 17. století přestavěn na barokní zámek s parkem. Na zámku si můžeme prohlédnout stálou expozici historických motocyklů a muzeum mezinárodní federace, v podhradí barokní kostel z let 1667 – 1671. 10 km západně se nachází Chýnovská jeskyně.

Obrázek 5: Mapa trati Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, Jindřichův Hradec - Obrataň⁵²



4.4 Společnost JHMD

Společnost JHMD je akciová společnost, která provozuje železniční dopravu na úzkorozchodných tratích na trase Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, Jindřichův Hradec – Obrataň. Do služeb této společnosti můžeme zahrnout pravidelnou osobní a nákladní dopravu v motorové trakci a během letní sezóny můžeme vidět parní vlaky s historickými vozy.

Obrázek 6: Logo společnosti JHMD⁵³



⁵² Úzkorozchodná trať do Nové Bystřice oslavila 115. narozeniny [online]. 2012 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/4700-Uzkorozchodna-trat-do-Nove-Bystrice-oslavila-115-narozeniny/>>.

⁵³ Jindřichohradecké úzkokolejky [online]. 2015 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://hradeczije.cz/jindrichohradecke-uzkokolejky/>>.

Společnost JHMD v obchodním rejstříku

Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. mají sídlo v Nádražní ulici č. 203/II v Jindřichově Hradci, akciová společnost byla zapsána do obchodního rejstříku 10. ledna 1995.⁵⁴

Předmět podnikání:

- hostinská činnost,
- výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona,
- výroba, instalace, opravy elektrických strojů a přístrojů, elektronických a telekomunikačních zařízení,
- provádění staveb, jejich změn a odstraňování,
- prodej kvasného lihu, konzumního lihu a lihovin,
- provozování dráhy a drážní dopravy na dráze regionální Jindřichův Hradec – Nová Bystřice ve smyslu zákona o drahách č. 266/94 Sb.,
- provozování dráhy a drážní dopravy na dráze regionální Jindřichův Hradec - Obrataň ve smyslu zákona o drahách č. 266/94 Sb.,

Tabulka 1: Hospodářské výsledky a obraty v tis. Kč v jednotlivých rocích⁵⁵

Rok	Hospodářský výsledek	Obrat
1995	-254	974
1996	-106	2 426
1997	-1 178	6 156
1998	-294	25 328
1999	-692	30 577
2000	2 695	48 127
2001	1 767	47 447
2002	2 205	50 640
2003	2 499	55 559
2004	825	48 385
2005	948	46 112
2006	1 002	50 455
2007	1 006	58 649
2008	1 353	63 648
2009	1 338	69 610
2010	2 200	70 000
2011	8 228	65 774
2012	2 873	67 413
2013	13 593	30 306

⁵⁴ *Veřejný rejstřík a Sbírka listin* [online]. Praha : Ministerstvo spravedlnosti České republiky, 2015 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=709782&typ=UPLNY>>.

⁵⁵ Vlastní zpracování dle výročních zpráv Jindřichohradeckých místních drah, a. s.

Tabulka představuje hospodářské výsledky a obraty od zahájení činnosti v roce 1995. Můžeme si všimnout, že první čtyři roky provozu, tedy od roku 1995 do roku 1999, firma vykazovala záporný hospodářský výsledek. V roce 1997 přebrala společnost privatizací provoz a začala s opravami parních lokomotiv, budováním a údržbou tratí a veškerého majetku. Rok 1999 byl rok dokončení konsolidace hospodaření společnosti – neprojevovaly se výkyvy v příjmech a výdajích a v poskytování dotací veřejné dopravy, tím se dařilo významně snížit dlouhodobé závazky z období přebírání tratí. V tomto roce došlo k odstranění drastické vnitřní zadluženosti. Od roku 2000 firma v čele s panem Šatavou dosáhla kladného hospodářského výsledku, jindřichohradecká úzkokolejka pod jeho vedením se stala fenoménem a hospodářské výsledky každým rokem stoupaly.

Rok 2012 byl pro Jindřichohradecké místní dráhy dle autorky zlomový v negativním slova smyslu, z firmy odešel zakladatel pan Šatava. Problémem byl rozdílný názor na směřování této společnosti. Nové vedení v čele s Ing. Borisem Čajánkem upřednostňovalo větší zisky firmy nad dalším rozvojem železnice. V roce 2013 bylo na Jindřichohradecké místní dráhy podáno insolvenční řízení. Její dodavatelé (SUDOP, AK Signal Brno, Utc Trade) měly nesplacené faktury ve výši více jak 4,2 mil. Kč. Firma se nakonec domluvila na vyrovnání pohledávek ve formě splátek a insolvence naštěstí byla zrušena. Z hlediska dnešního hospodaření je firma stabilizovaná.

V roce 2015 se Ing. Boris Čajánek dohodl s Jihočeským krajem a Krajem Vysočina na výši dotací za ujeté kilometry. Oba kraje jsou hlavními poskytovateli dotací ztrátových osobních vlaků, které by bez této pomoci zanikly. Finanční pomoc se pohybuje ve výši 61,029 Kč za jeden vlakokilometr, s čímž není spokojeno vedení firmy. Oba kraje upozornily, že ji dotují z nostalgie a také, že je to zajímavá turistická atrakce.⁵⁶ Dalším zdrojem financí jsou tržby za veškeré služby a příspěvky ze Státního fondu dopravní infrastruktury, od ministerstva dopravy a z fondů EU.

⁵⁶ *Kraje připlatí úzkokolejce. Ale upozorňují, že ji dotují z nostalgie* [online]. Praha : MAFRA, a. s., 2016 [cit. 2016-01-30]. Dostupné z WWW: <http://budejovice.idnes.cz/kraje-priplati-uzkokolejce-dfq-budejovice-zpravy.aspx?c=A150330_105205_budejovice-zpravy_khr>.

Tabulka 2: Tým společnosti JHMD⁵⁷

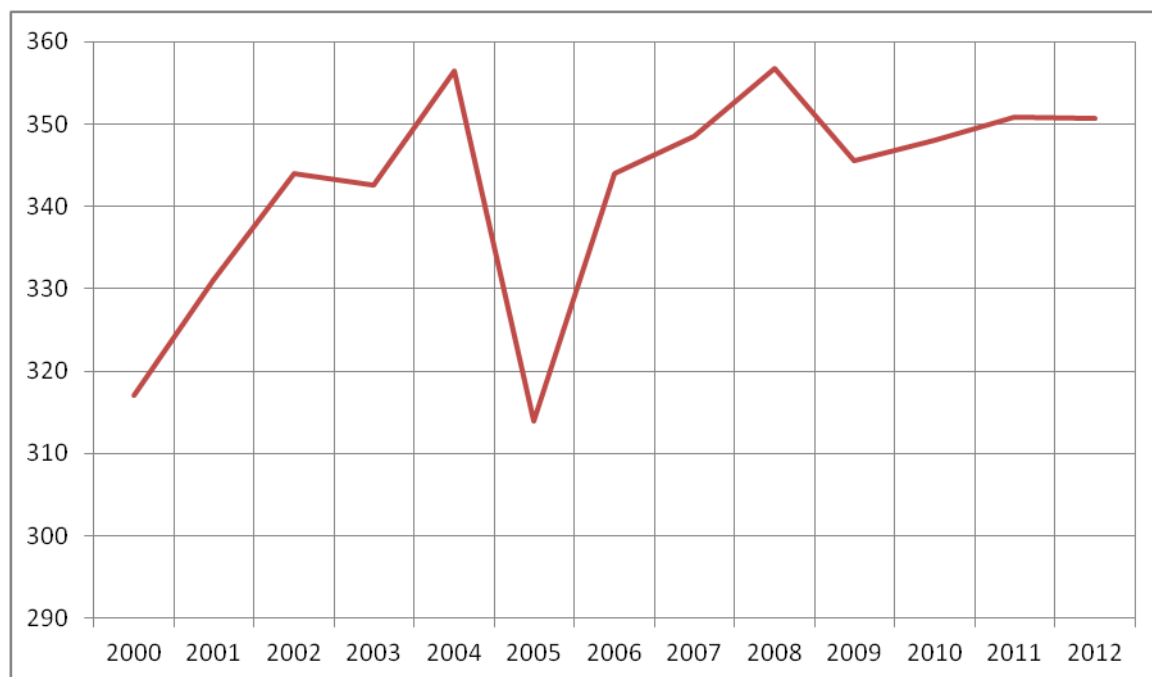
Vedení společnosti	Funkce	Zařazení
Ing. Boris Čajánek	statutární ředitel	Vedení společnosti
Ing. Jiří Pavel, Ph.D.	výkonný ředitel	Vedení společnosti
Kancelář ředitele	Funkce	Zařazení
Lukáš Matějů	vedoucí IT oddělení	Kancelář ředitele
Bc. Klára Marková	asistentka vedení společnosti	Kancelář ředitele
Jan Hofbauer	vývojář webových aplikací	Kancelář ředitele
Ing. Petr Panský	vedoucí přepravy	Kancelář ředitele
Ekonomické oddělení	Funkce	Zařazení
Ing. Miloslav Frnoch	finanční ředitel	Ekonomické oddělení
Jaroslava Šifferová	mzdová účetní, hlavní pokladní	Ekonomické oddělení
Irena Snížková	hlavní účetní	Ekonomické oddělení
Radka Jandová	referentka zásobování	Ekonomické oddělení
Obchodní oddělení	Funkce	Zařazení
Ing. Miroslava Pechková	obchodní ředitelka	Obchodní oddělení
Bc. David Kubů	obchodní referent	Obchodní oddělení
PhDr. Pavel Matlas Ph.D.	media a marketing	Obchodní oddělení
Kristýna Havlíková DiS.	obchodník specialista, ubytování	Obchodní oddělení
Technické oddělení	Funkce	Zařazení
Ing. Petr Macháček	technický ředitel	Technické oddělení
Libor Tesař	traťmistr údržby tratě	Technické oddělení
Martin Pavlíček	správce nemovitostí	Technické oddělení
Provozní oddělení	Funkce	Zařazení
Jiří Pavlík	provozní ředitel	Provozní oddělení
Libor Boček	vedoucí provozu	Provozní oddělení
Rudolf Pelc	mistr dílny	Provozní oddělení
Ing. Pavel Svoboda	vedoucí oprav	Provozní oddělení

4.5 Vlaková doprava JHMD

V současnosti společnost JHMD provozuje na úzkorozchodných tratích, jako součást dopravní obslužnosti oblasti, pravidelnou osobní přepravu, dopravu nákladů, výletní parní vlaky anebo individuální objednávku vlaku. V dalších podkapitolách jsou popsány další služby, které Jindřichohradecké místní dráhy nabízí svým cestujícím.

⁵⁷ *Náš tým* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., 2013 [cit. 2016-01-17]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/o-nas/nas-tym>>.

Obrázek 7: Počet přepravených osob za rok 2000 až 2012 společností JHMD⁵⁸



Na obrázku vidíme počet přepravených osob společností Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. za období od roku 2000 až do roku 2012, novější data o přepravě osob nebyla k dispozici. Od roku 2000 počet přepravených osob stoupal, zlom nastal v roce 2005, kdy vidíme výrazný pokles, a to z technických důvodů, nikoli v poklesu zájmu cestujících, od roku 2005 opět počet přepravených osob narůstá.

4.5.1 Osobní doprava⁵⁹

Základní dopravní obslužnost regionu zajišťuje pravidelná osobní doprava na tratích Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Tato doprava se řídí „Přepravním řádem pro veřejnou drážní a silniční dopravu“ z vyhlášky Ministerstva Dopravy a spojů České republiky č. 175/2000 Sb. 64. Společnost JHMD pro tuto přepravu využívá motorové lokomotivy s osobními vozy, které také přepravují i jízdní kola. Valná část zastávek je pouze na znamení a jízdenky je možno koupit přímo ve vlaku. Kraj Vysočina a kraj Jihočeský je přímým objednatelem základní dopravní obslužnosti veřejnou dopravou na úzkokolejce. Společnost JHMD zajišťuje služby ve veřejném zájmu podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách.

⁵⁸ Vlastní provedení dle výročních zpráv JHMD.

⁵⁹ *Pravidelné motorové vlaky. JHMD.* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/jizdni-rad/pravidelne-motorove-vlakly>>.

Tabulka č. 3: Ceník jízdného v osobní přepravě na tratích JHMD v Kč (jedním směrem)⁶⁰

Tarifní pásmo	Km	Obyčejné jízdné	Zvláštní jízdné - sleva 50%-	Zvláštní jízdné - sleva 75%-	Žákovské jízdné (ŽJ -15)	Žákovské jízdné (ŽJ +15)
1.	01-06	12,-	6,-	3,-	4,-	9,-
2.	07-10	14,-	7,-	3,-	5,-	10,-
3.	11-15	16,-	8,-	4,-	6,-	12,-
4.	16-20	22,-	11,-	5,-	8,-	16,-
5.	21-25	28,-	14,-	7,-	10,-	21,-
6.	26-30	32,-	16,-	8,-	12,-	24,-
7.	31-35	36,-	18,-	9,-	13,-	27,-
8.	36-40	40,-	20,-	10,-	15,-	30,-
9.	41-50	44,-	22,-	11,-	16,-	33,-
10.	51-60	48,-	24,-	12,-	18,-	36,-
11.	61-70	58,-	29,-	14,-	21,-	43,-
12.	71-80	64,-	32,-	16,-	24,-	48,-

Tabulka zobrazuje ceník jízdného v osobní přepravě na tratích jindřichohradeckých místních drah, které jsou platné od roku 2012 a jsou uvedeny v Kč. Ceny jsou zobrazeny pro obyčejné jízdné nebo se slevou podle kategorií (děti, držitele průkazu ZPT, žáky atd.).

- Obyčejné jízdné – jízdné beze slevy.
- Zvláštní jízdné (sleva 50 %) – jízdné pro děti ve věku 6- 15 let, důchodce, přepravné za psy (zpravidla vázáno na předložení stanoveného průkazu – viz Tarif JHMD).
- Zvláštní jízdné (sleva 75 %) – jízdné pro držitele průkazu ZTP a ZTP/P, jízdné pro rodiče dojíždějících za dětmi trvale umístěnými v ústavech (jedním směrem).
- Zvláštní jízdné (žákovské jízdné pro žáky do 15 let – /ŽJ -15/ – sleva cca 62,5 %) – jízdné pro žáky škol do 15 let (vázáno na předložení platného „Žákovského průkazu“).
- Zvláštní jízdné (žákovské jízdné pro žáky od 15 do 26 let – /ŽJ +15/ – sleva cca 25 %) – jízdné pro žáky a studenty škol od 15 do 26 let (vázáno na předložení platného „Žákovského průkazu“).
- Dovozné za psa bez pevné schránky činí 50 % obyčejného jízdného.
- Komerční slevy ČD ani režijní jízdenky se neuznávají.

⁶⁰ Motorové vlaky [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/ceny-jizdenek/motorove-vlaky>>.

- Po nástupu vlaku v obsazené stanici bez platné jízdenky je cestujícímu k jízdě účtována manipulační přírážka 10,- Kč.

Tabulka č. 4: Ceník zlevněného jízdého – týdenní traťové jízdenky⁶¹

Trať		Traťová týdenní 1/1		ŽJ trať. týdenní -15		ŽJ trať. týdenní +15	
Tarifní pásmo	Km	zpáteční	jednosm.	zpáteční	jednosm.	zpáteční	jednosm.
1.	01-06	100,-	50,-	35,-	17,-	75,-	37,-
2.	07-10	120,-	60,-	45,-	22,-	80,-	40,-
3.	11-15	130,-	65,-	55,-	27,-	100,-	50,-
4.	16-20	180,-	90,-	70,-	35,-	140,-	70,-
5.	21-25	210,-	105,-	90,-	45,-	160,-	80,-
6.	26-30	230,-	115,-	110,-	55,-	180,-	90,-
7.	31-35	250,-	125,-	120,-	60,-	200,-	100,-
8.	36-40	290,-	145,-	140,-	70,-	230,-	115,-
9.	41-50	330,-	165,-	150,-	70,-	250,-	125,-

Tabulka zobrazuje ceník jízdého podle tarifních pásem a najetých km, jedná se o částky za týdenní jízdenky v Kč, kde se cena dělí podle kategorií bez slev a pro žáky pod 15 a nad 15 let. Dle srovnání cen oproti autobusové dopravě MHD v Jindřichově Hradci jsou pro cestující traťové jízdenky výhodné.

4.5.2 Parní vlaky pro veřejnost

Mimo rámec základní dopravní obslužnosti jsou na tratích vypravovány parní vláčky. Řadí se mezi výjimečné technické a historické památky, které patří mezi turistické atraktivity tohoto regionu. Nejenže dopraví turisty z místa na místo, ale poskytují krásný zážitek z jízdy historickým vláčkem. Je to unikátní spojení veřejné dopravy v regionu se zážitkovou turistikou. Tyto vlaky můžeme vidět v letních měsících, které jsou pravidelně vypravovány s parní lokomotivou a navíc s historickou soupravou jak osobních, tak i nákladních vozů. Historická souprava přepraví až 316 osob. Během roku s těmito parními vlaky jsou pořádány příležitostné akce, např. velikonoční jízda, mikulášská jízda atd.

⁶¹ *Motorové vlaky* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy a. s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/ceny-jizdenek/motorove-vlaky>>.

Tabulka č. 5: Přehled tematických parních vlaků za rok 2015⁶²

4. 4. 2015	Velikonoční jízda parního vlaku
2., 9., 16., 23. a 30. 5. 2015	Májové jízdy parního vlaku
30. 5. 2015	Den dětí s párou v Jindřichově Hradci
6., 13., 20. a 27. 6. 2015	Sobotní jízdy parního vlaku
11. 7. 2015	Parním vlakem na Hračkobraní
19. a 26. 9., 5. 12. 2015	Sobotní jízdy parního vlaku do Nové Bystřice
19. 9. 2015	Den železnice v Jindřichově Hradci
17. 10. 2015	Poznávání lesa
24. 10. 2015	Podzimní jízda
28. 11. 2015	Mikulášská jízda parním vlakem
30. 12. 2015	Silvestrovská jízda

Během celého roku společnost JHMD koná programové tematické akce vlaků s párou. Parní vlaky jsou vysílány pro velkou oblibu především v letních měsících. Mimo sezónu se konají například mikulášské jízdy, silvestrovské jízdy nebo na jaře velikonoční jízdy. Tyto akce jsou oblíbené a hodně navštěvované rodinami s dětmi.

Tabulka č. 6: Jízdné a dovozné v parních vlacích za rok 2015 v KČ (směr N. Bystřice)⁶³

Stanice	Obyčejné jízdné										
	JH	Ji	Bl	MR	St	Ku	Ka	Se	Hů	Al	NB
Jindřichův Hradec		30	50	70	90	120	140	140	160	160	180
Jindřiš	50		30	50	70	90	100	110	110	140	160
Blažejov	70	50		30	50	70	90	100	110	110	140
Malý Ratmírov	100	70	50		30	50	70	90	100	110	140
Střížovice	140	100	70	50		30	50	70	90	100	120
Kunžak	200	140	100	70	50		30	50	70	90	120
Kaproun	200	160	140	100	70	50		30	50	70	90
Senotín	200	180	160	140	100	70	50		30	50	70
Hůrky	220	180	180	160	140	100	70	50		30	50
Albeř	220	200	180	180	160	140	100	70	50		30
Nová Bystřice	250	220	220	220	200	200	140	100	70	50	
Stanice	JH	Ji	Bl	MR	St	Ku	Ka	Se	Hů	Al	NB
	Zpáteční jízdné										

V tabulce jsou uvedeny ceny za jízdné a dovozné v parních vlacích ve směru Nová Bystřice. Žlutá barva označuje ceny za obyčejné jízdné v jednotlivých zastávkách, zelená zpáteční jízdné.

⁶² *Parní vlaky* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/sluzby/parni-vlaky>>.

⁶³ *Parní vlaky* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/ceny-jizdenek/parni-vlaky>>.

Tabulka č. 7: Jízdné a dovozné v parních vlacích za rok 2015 v Kč (směr Obrataň)⁶⁴

	Obyčejné jízdné										
Stanice	JH	HS	Lo	Lo o.	NV	Ka	Vč	Ch	Če	Kř	Ob
Jindřichův Hradec		30	50	70	110	140	120	140	180	200	220
Horní Skrýchov	50		30	50	70	90	90	110	160	160	200
Lovětín	70	50		30	50	70	90	110	140	140	160
Lovětín obec	100	70	50		30	70	90	110	140	140	160
Nová Včelnice	180	100	70	50		70	70	90	110	110	140
Kamenice nad Lipou	220	140	100	100	100		30	70	90	110	110
Včelnička	200	140	140	140	100	50		30	70	90	110
Chválkov	220	180	180	180	140	100	50		30	70	90
Černovice u Tábora	250	220	200	200	180	140	100	50		30	50
Křeč	320	220	200	200	180	180	140	100	50		30
Obrataň	350	320	220	220	200	180	180	140	100	50	
Stanice	JH	HS	Lo	Lo o.	NV	Ka	Vč	Ch	Če	Kř	Ob
	Zpáteční jízdné										

Jako v nadcházející tabulce jsou zobrazeny ceny za obyčejné nebo zpáteční jízdné ve směru Obrataň.

4.5.3 Vlaky na objednávku⁶⁵

Společnost pro milovníky vlaků nabízí individuální soukromou objednávku parního vlaku. Tato objednávka standardně zahrnuje soupravu se 4 historickými vozy, bufetovým a zavazadlovým vozem o kapacitě 211 osob s možností potřeby i kapacitu navýšit. Během jízdy soukromým vlakem jsou fotozastávky, průvodčí v historické uniformě, exkurze do depa nebo do tiskárny lepenkových jízdenek. Cena za tuto službu závisí na zvolených službách. Ceny individuálních vlaků jsou závislé na zvolených službách a trati jízdy.

4.5.4 Nákladní doprava

Z historického hlediska byla nákladní doprava důležitá pro ekonomický rozvoj oblasti. Trať se stala významným přínosem pro velké i malé firmy v regionu (Jitka, Alma, Strojbal Rozkoš). V počátcích úzkokolejky se v rámci nákladní dopavy převážely zemědělské produkty a produkty ze dřeva. Avšak s rozvojem silniční dopavy se objemy nákladů na obou tratích snižovaly.

⁶⁴ *Parní vlaky* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/ceny-jizdenek/parni-vlaky>>.

⁶⁵ *Vlaky na objednávku* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/sluzby/vlaky-na-objednavku>>.

Nyní se nákladní přeprava využívá v převozu šrotu ze zastávek Nová Včelnice a Kunžak – Lomy, nebo topného oleje na vlečku Jitka. Pro jindřichohradecké úzkokolejky bylo a je nadále typické provozování smíšených vlaků, které zajišťovaly zároveň osobní i nákladní přepravu.

4.6 Další služby JHMD⁶⁶

Společnost Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. poskytuje nejen služby dopravní obsluhy v jindřichohradeckém regionu, ale také mnoho dalších, které můžeme využít. Jsou to například programové akce s párou, ubytování v drážních budovách atd. V následujících podkapitolách budou všechny nabízené služby popsány.

4.6.1 Pronájem historického motorového vozu

Motorové vozy řady 830 206 a 831 167 (normálně rozchodné), každý pro přepravu 56 osob. Vozy jsou vyrobeny v 50. letech minulého století, je možné pronajmout přípojné vozy s kapacitou padesáti míst z 60. let minulého století. Vozy lze využít při narozeninách, svatbách, dopravě za kulturou, památkami nebo sportovními aktivitami. Vozy jsou vybaveny pohodlnými koženkovými lavicemi, WC.

Doplňkové služby:

- občerstvení,
- zajištění palubního stevarda,
- doprovodný program na palubě,
- průvodcovské služby,
- další libovolné služby na míru a dle požadavků klienta,

4.6.2 Regionální úzkokolejné muzeum Nová Bystřice

Muzeum se nachází ve stanici Nová Bystřice. V muzeu nalezneme expozici, která je rozdělena do dvou částí. V první expozici najdeme zařízenou dopravní kancelář z období 1. republiky, fotografie, kartografické a písemné dokumenty, které zachycují vývoj jindřichohradeckých a gmündských úzkokolejek, tiskařský stroj na výrobu lepenkových jízdenek z roku 1895, služební čepice drážních zaměstnanců a svítilny výpravčích z celého 20. století. Druhou část expozice tvoří nákladní vozy, dílna pro běžnou údržbu vozů a lokomotiv, na informačních tabulích historie vozového parku atd.

⁶⁶ *Naše služby* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z: WWW:< <http://jhmd.cz/sluzby>>, vlastní zpracování.

4.6.3 Pravidelné parní vlaky

Parní vlaky jsou vypraveny během letní sezóny, vozy jsou tažené jednou z parních lokomotiv, které pochází z období 1898 – 1958. Jízdu zpestřuje doprovodný program, ve vlaku je i bufetový vůz. Lze i dojednat soukromou jízdu parním vlakem.

4.6.4 Strojvedoucí na zkoušku

Tento zážitek je vytvořen pomocí tzv. balíčku, který obsahuje dvouhodinovou směnu strojvedoucího na určité parní lokomotivě. Každý kdo toto absolvuje, dostane certifikát „Strojvedoucí parní lokomotivy na zkoušku“. Tato služba se nabízí v období červen až září. Je nutno počítat s prašným a teplým prostředím, které není vhodné pro alergiky. Každý před zážitkem musí absolvovat proškolení bezpečností a podepsat poučení a smluvní přepravní podmínky.

4.6.5 Ubytování

Společnost JHMD nabízí turistům ubytování v plně vybavených apartmánech, které jsou zrekonstruovány v budovách nádraží Střížovice, Hůrky, Kunžak – Lomy, Albeř a Nová Bystřice. Na webovém portálu Slevomat si může každý zakoupit pobytový balíček za atraktivní cenu 2 999 Kč, který obsahuje zážitkovou jízdu se strojvedoucím a ubytování v těchto apartmánech.

4.6.6 Speciální programy

Vybavení svatebního vlaku, kde je možnost obřadu na radnici v Nové Bystřici nebo na zámku Kamenice nad Lipou. Součástí ceny je i ozdobení svatebního vlaku před jízdou. Dále nabízí program pro školy, kde během jízdy parním vlakem je naučný program, prohlídka parní nebo motorové lokomotivy, exkurze do depa a dílny. Dalšími možnostmi využití úzkokolejky jsou animačními programy, catering, zajištění hudby, ubytování.

4.6.7 Tisk lepenkových jízdenek

Jízdenky se tisknou klasickou technologií a také podle návrhu zákazníka. Pro tisk je možné výběru ze široké palety kartónů (bílé, barevné, vzorované), tisk jedno i oboustranný, každá jízdenka je očíslována.

5 MARKETINGOVÝ VÝZKUM

Ke sběru primárních dat byla použita metoda dotazníkového šetření jako výzkumného nástroje. Hlavním cílem na základě tohoto šetření je zjistit, jak jsou cestující společnosti JHMD spokojeni s kvalitou služeb. Průběh marketingového výzkumu a sběr dat je popsán v první kapitole, vlastní dotazník je k nahlédnutí v příloze I.

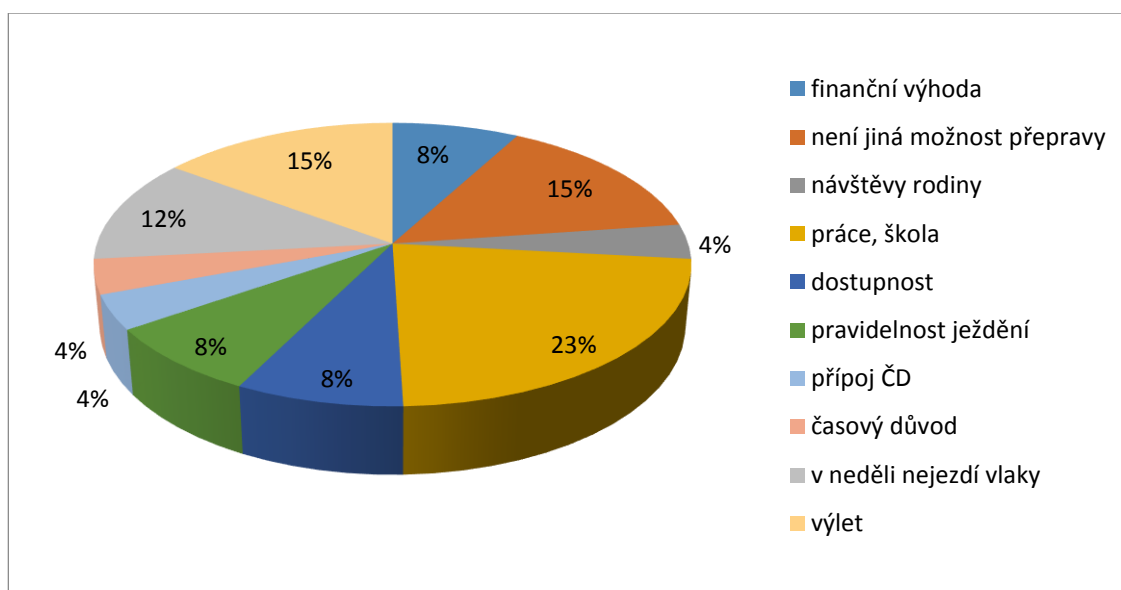
5.1 Vyhodnocení výsledků výzkumu

Vyhodnocení jednotlivých otázek jsou znázorněny pomocí koláčových grafů. Hodnoty jednotlivých výsledků jsou uvedeny v procentech

Otázka 1: Proč jste zvolili cestu právě tímto prostředkem?

První otázka dotazníkového šetření byla směřována na důvod, proč lidé cestují s jindřichohradeckou úzkokolejkou. Nejčastěji uváděné odpovědi byly dojíždění do práce nebo školy, což představovalo z celkových 160 respondentů 23 %, další příčinou bylo, že nemají jinou možnost dopravy (15 %), na výlet úzkokolejkou se vydalo 15 % respondentů, 12 % lidí využívají tento spoj v neděli, protože to je jediná možnost dopravy v tento den, 8 % uvedlo finanční důvody, stejně tak jako u pravidelné jízdy tímto prostředkem a dostupností. Další získané odpovědi byly z časového důvodu, návštěvy rodiny, nebo přípoj Českých drah po 4 %.

Graf 1: Volba cesty prostředkem JHMD⁶⁷

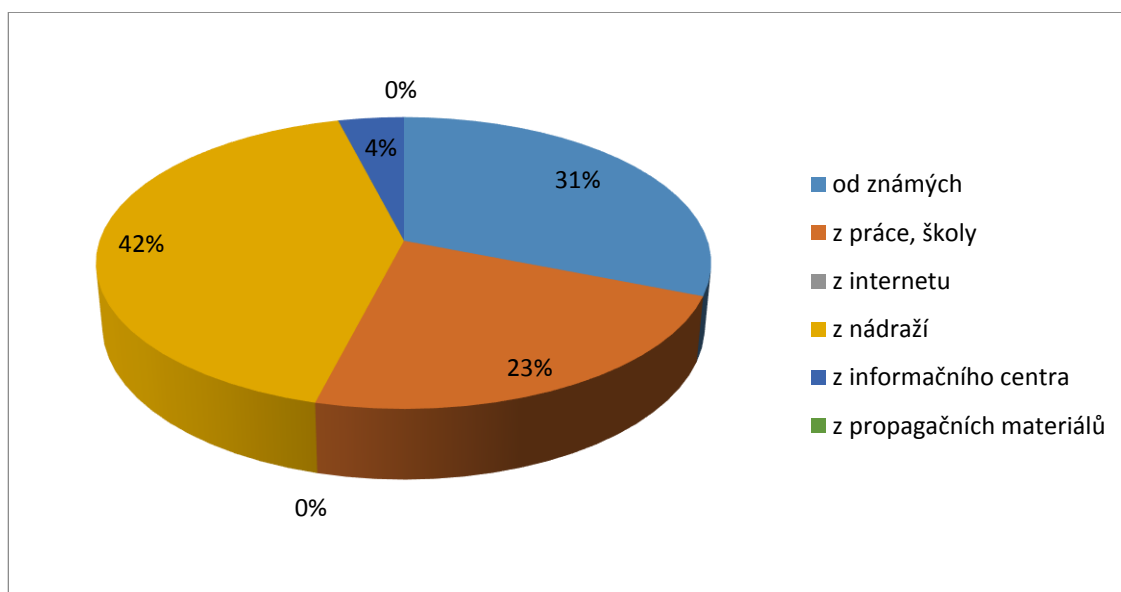


⁶⁷ Vlastní výzkum.

Otázka 2: Kde jste se o JHMD dozvěděli?

Další otázka byla věnována, z jakého zdroje se cestující dozvěděli o JHMD. Respondenti měli na výběr z 6 možností. Největší část, a to 42 % z celkových respondentů, se dozvěděla o jindřichohradeckých úzkokolejkách z nádraží, druhou největší skupinu tázaných tvořila odpověď od známých (31 %), z práce a ze školy odpovědělo 23 % a zanedbávající 4 % znala JHMD z informačního centra Jindřichův Hradec.

Graf 2: Zdroj zjištění o společnosti JHMD⁶⁸



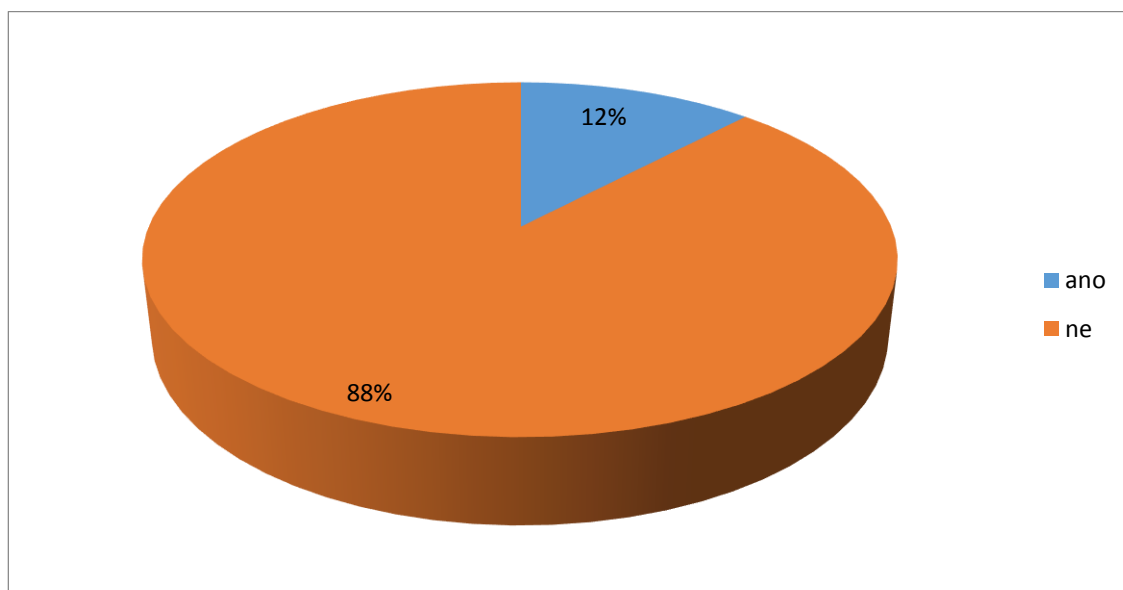
Z výsledků vyplývá, že nejžádanější a neúčinnější propagací jindřichohradeckých úzkokolejek je šířena ústní formou. Společnost JHMD by se měla také více zaměřit na propagaci své firmy pomocí propagačních materiálů v podobě letáčků, kde by lákala cestující například na různé tematické akce s lokálkou, nebo prostřednictvím facebookových stránek rozesíláním pozvánek na tyto události.

Otázka 3: Znáte reklamní slogan JHMD?

Z grafu je patrné, že valná většina nezná reklamní slogan JHMD „Trochu jiná dráha“ (88 %). Jen 12 % respondentů odpovědělo správně.

⁶⁸ Vlastní výzkum.

Graf 3: Znalost sloganu společnosti JHMD⁶⁹



Slogan firmy nalezneme pouze na hlavních stránkách společnosti, kde si ho lidé ani nevšimnou. JHMD by se měly více orientovat na reklamu značky a když se řekne toto slovní spojení, lidé by si měli vybavit tuto společnost.

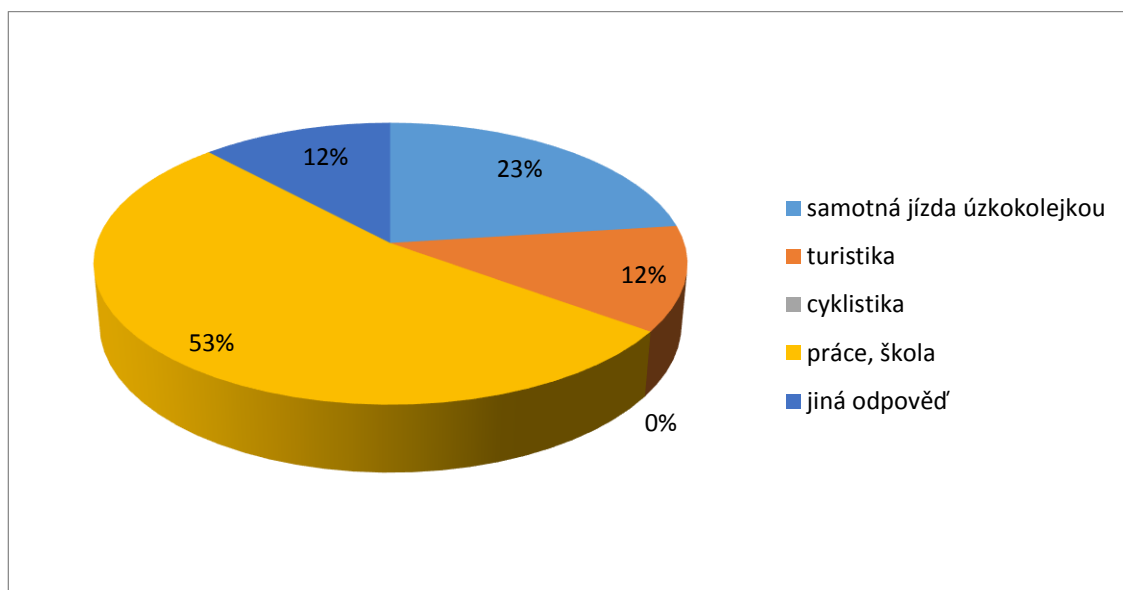
Otázka 4: Důvod Vaší cesty?

Čtvrtá otázka se zaměřovala na důvod cesty dotazovaných. Více jak polovina tázaných (53 %) odpověděla příčinu cesty dojíždění do práce a školy, 23 % respondentů využili úzkokolejku pro samotnou jízdu, pro 12 % lidí byl důvod turistický cíl a posledních 12 % zvolilo jinou odpověď, v podobě vánočních trhů, cesty za rodinou nebo jízdy za nákupy.

Graf ukazuje, že více jak polovina cestujících využívá úzkokolejku pro přepravu do práce nebo školy, přičemž pro některé z tázaných je to jediná možnost přepravy do jiného místa. Většinou se jedná o obyvatele odlehlých obcí. V sezónním období je osobní přeprava největší část příjmu společnosti JHMD. Během celého roku společnost vypravuje parní vlaky, s kterými pořádá programové akce s párou, jako jsou například velikonoční jízda, mikulášská jízda, hračkobraní, silvestrovská jízda, což ocení především rodiny s dětmi.

⁶⁹ Vlastní výzkum.

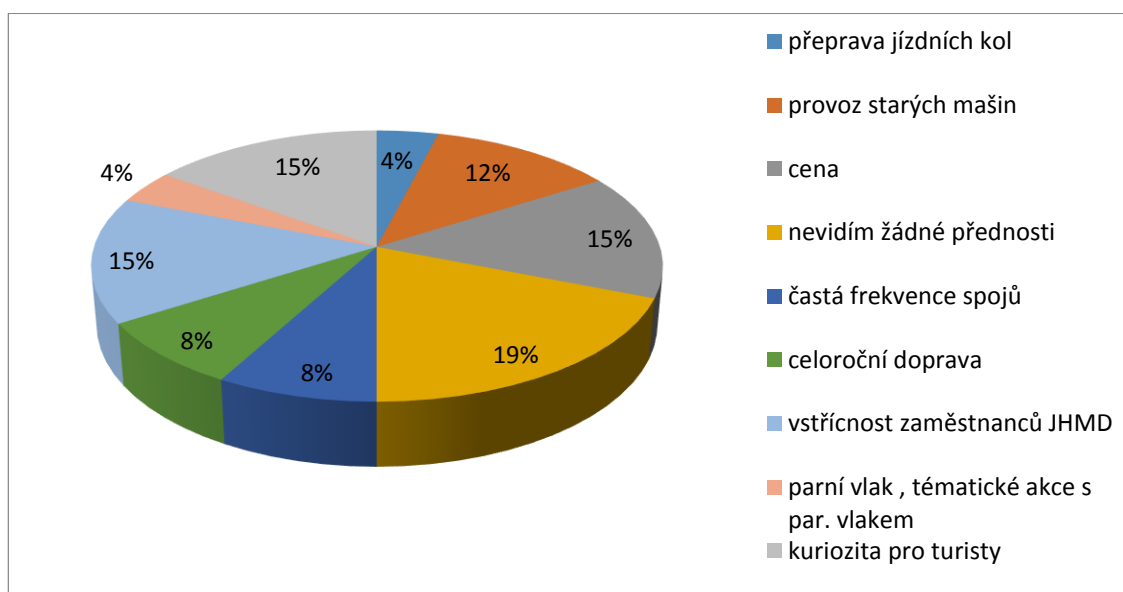
Graf 4: Důvod cesty s jindřichohradeckou úzkokolejkou⁷⁰



Otázka 5: Co považujete za největší přednost JHMD?

Dotazníkové šetření poukázalo na skutečnost, že z celkových 160 respondentů 19 % cestujících nevidí žádné přednosti společnosti JHMD, 15 % uvedlo cenovou výhodu přepravy, dalších 15 % vidí přednosti společnosti v kuriozitě pro turisty, pro 15 % je předností vstřícnost zaměstnanců firmy, 8 % vidí výhodu v častých frekvencích spojů, stejně tak jako celoroční doprava, zanedbatelné procento představuje v 4 % možnost přepravy jízdních kol a 4 % tematické akce s parními vlaky.

Graf 5: Výhody společnosti JHMD⁷¹



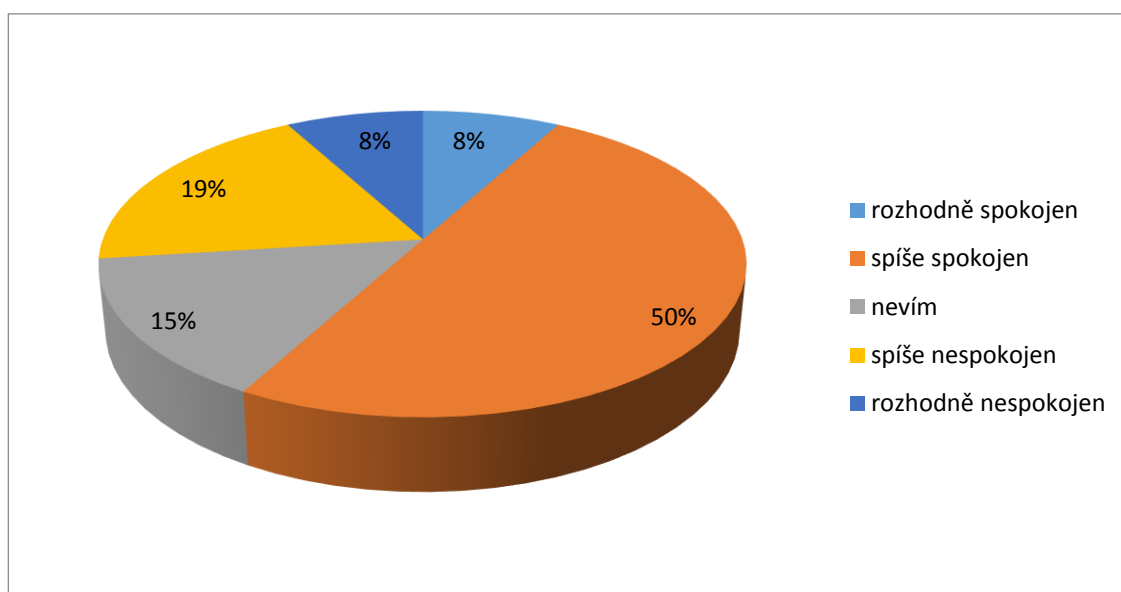
⁷⁰ Vlastní výzkum.

⁷¹ Vlastní výzkum.

Otázka 6: Jak jste spokojeni s kvalitou služeb?

V této otázce respondenti hodnotili, jak jsou spokojeni s kvalitou služeb, které poskytuje společnost JHMD. Největší část, což představuje 50 % oslovených lidí, uvedlo, že jsou spíše spokojeni s kvalitou služeb, 19 % spíše nespokojeni, 15 % uvedlo odpověď nevím, 7 % tázaných je spíše nespokojeno a zbylých 8 % rozhodně nespokojeno.

Graf 6: Spokojenost respondentů se službami JHMD⁷²



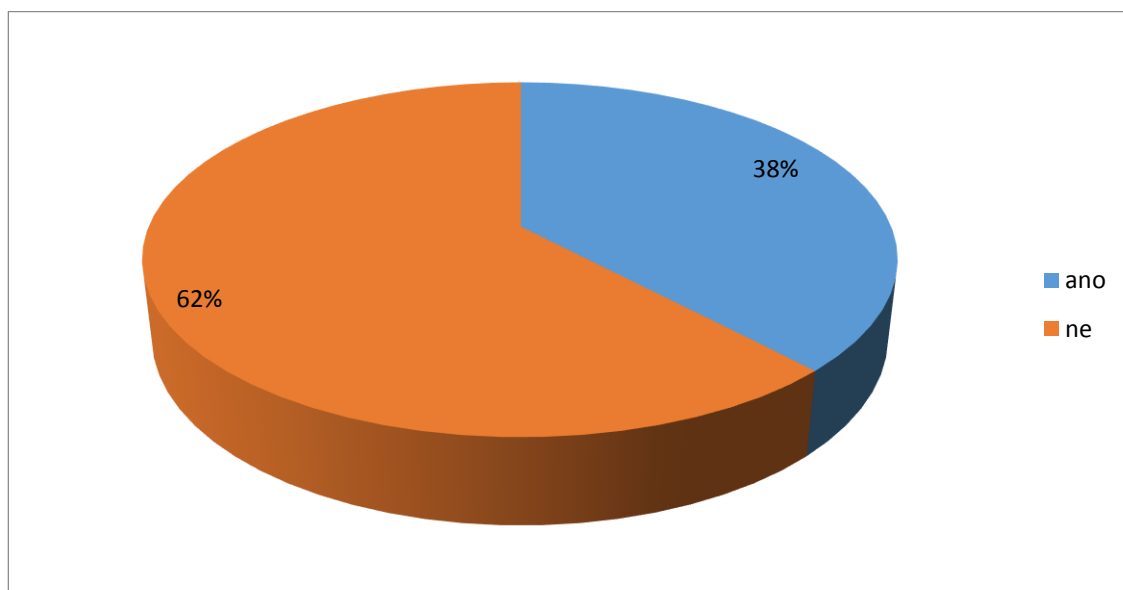
Dle názoru a zkušeností autorky jsou služby poskytované Jindřichohradeckými místními drahami na uspokojivé úrovni. JHMD přizpůsobila vlaky vozíčkářům a rodinám s dětskými kočárky i cyklistům. Vozidla jsou vybavena skládacími rampami, které jsou nastavitelné, tudíž využitelné i na zastávkách bez zvýšeného nástupiště.

Otázka 7: Znáte další služby (mimo dopravy), které nabízí JHMD?

Tato otázka se zaměřuje na znalost dalších služeb mimo dopravu, které nabízí společnost JHMD. Velké množství respondentů, tedy 62 %, odpovědělo v dotazníkovém šetření odpověď ne, zbylých 38 % lidí znalo služby jako ubytování v drážních budovách, přepravu kol, kavárnu, nebo vytisknutí jízdního řádu. Přitom Jindřichohradecké místní dráhy nabízejí širokou nabídku služeb, jako jsou programové akce s párou, sestavení balíčků na přání zákazníka, tisk unikátních lepenkových jízdenek nebo prohlídku Regionálního úzkokolejného muzea v Nové Bystřici.

⁷² Vlastní výzkum.

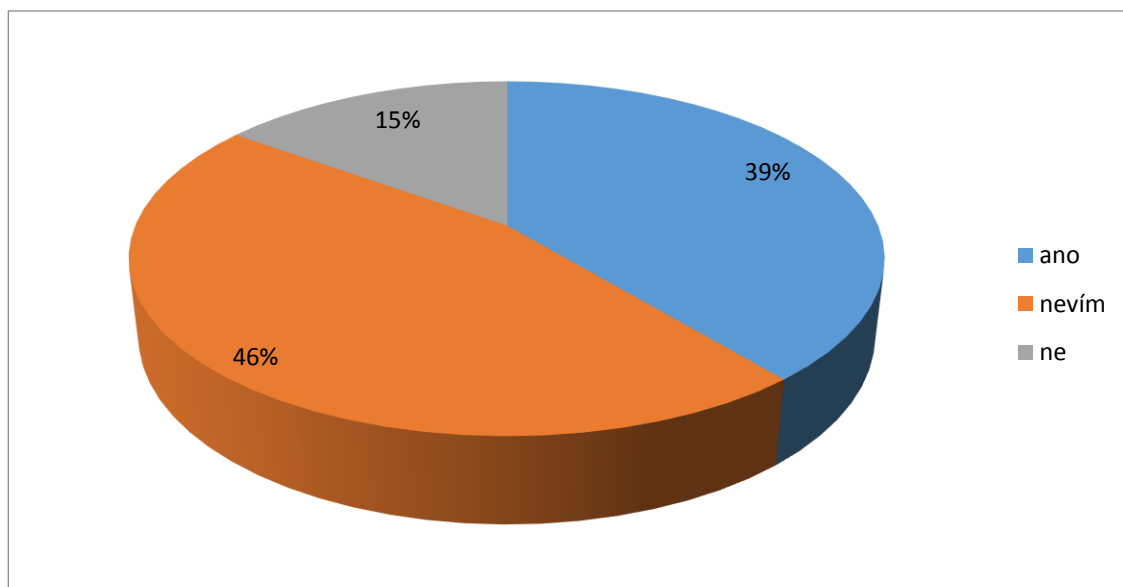
Graf 7: Znalost dalších služeb JHMD⁷³



Otázka 8: Poskytuje JHMD dostatečné informace pro turisty?

Osmá otázka dotazníkového šetření se vztahovala na oblast poskytování dostatečných informací pro turisty. Necelá polovina oslovených (46 %) uvedla odpověď nevím, 38 % považuje informace pro turisty za dostatečné a zbylých 15 % lidí není spokojeno s informacemi, které dává společnost turistům.

Graf 8: Poskytování informací v oblasti cestovního ruchu⁷⁴



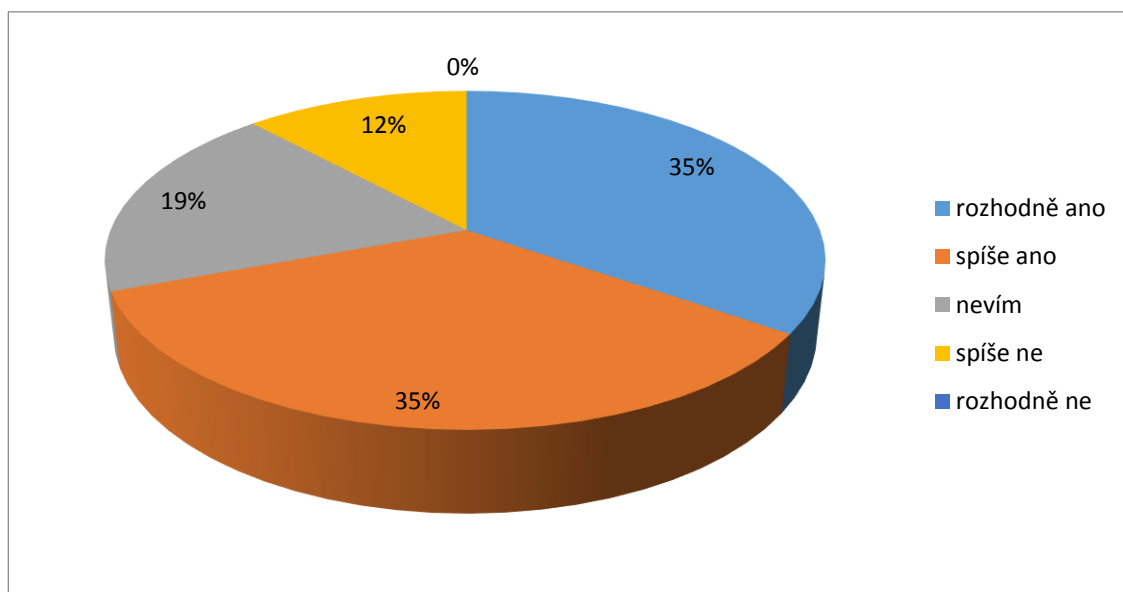
⁷³ Vlastní výzkum.

⁷⁴ Vlastní výzkum.

Otázka 9: Je pro Vás úzkokolejka sama o sobě atraktivní?

Devátá otázka dotazníkového šetření vyjadřuje názor na otázku, jestli je úzkokolejka sama o sobě atraktivní. Výsledky ukazují, že pro 35 % tázaných je úzkorozchodná železnice rozhodně sama o sobě atraktivní, dalších 35 % cestujících uvedlo spíše ano, 19 % lidí neví a posledních 12 % odpovědělo spíše ne.

Graf 9: Atraktivnost jindřichohradecké úzkokolejky⁷⁵



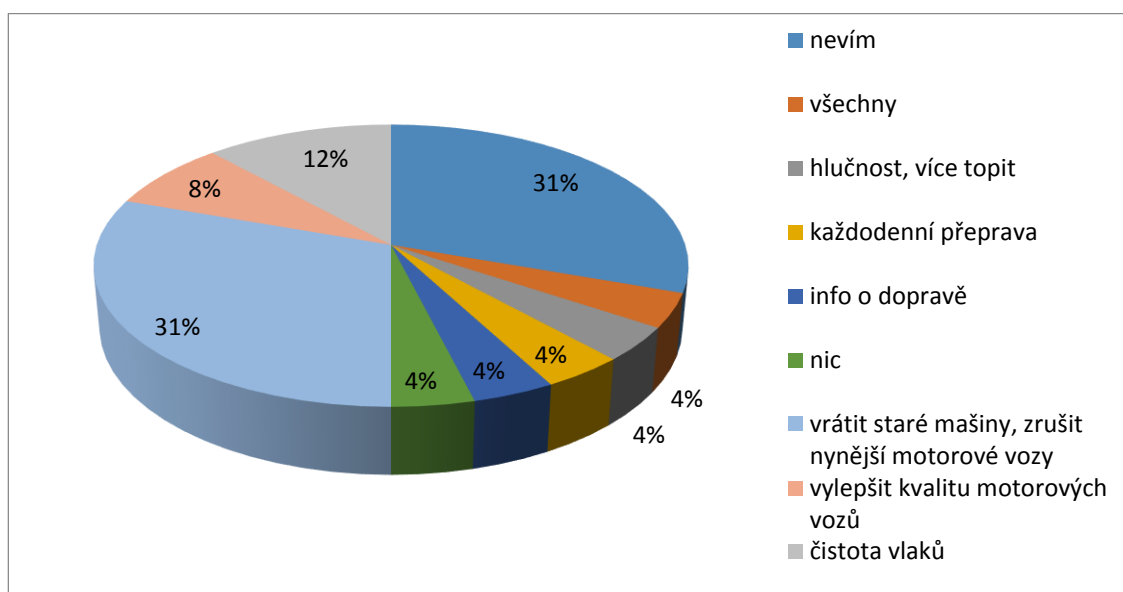
Dle autorky je jindřichohradecká úzkokolejka sama o sobě unikátní a atraktivní. V jižních Čechách nenalezneme žádná železniční muzea a také nenarazíme na pravidelné jízdy historických a parních vlaků. Zrušení této železnice by měla pro Kraj Vysočina a Jihočeský kraj negativní dopad v odlivu turistů, ale také by nastal problém pro mnoho obyvatel z okolních vesnic, kteří využívají tento dopravní prostředek ke každodenní přepravě do zaměstnání.

Otázka 10: Jaké služby by měla společnost JHMD zlepšit?

Tato otázka se zaměřuje na služby, které by měla společnost JHMD zlepšit. 31 % tázaných by navrátilo zpět předchozí motorové vozy, stejné procento respondentů neví, co by měla společnost zlepšit, 12 % cestujících by uvítalo, kdyby se ve vozech více uklízelo, 8 % by zlepšilo všechny služby. Zaznamenané odpovědi od respondentů po 4 % - nic, informace o dopravě, každodenní přeprava, hlučnost a více tepla ve vlacích.

⁷⁵ Vlastní výzkum.

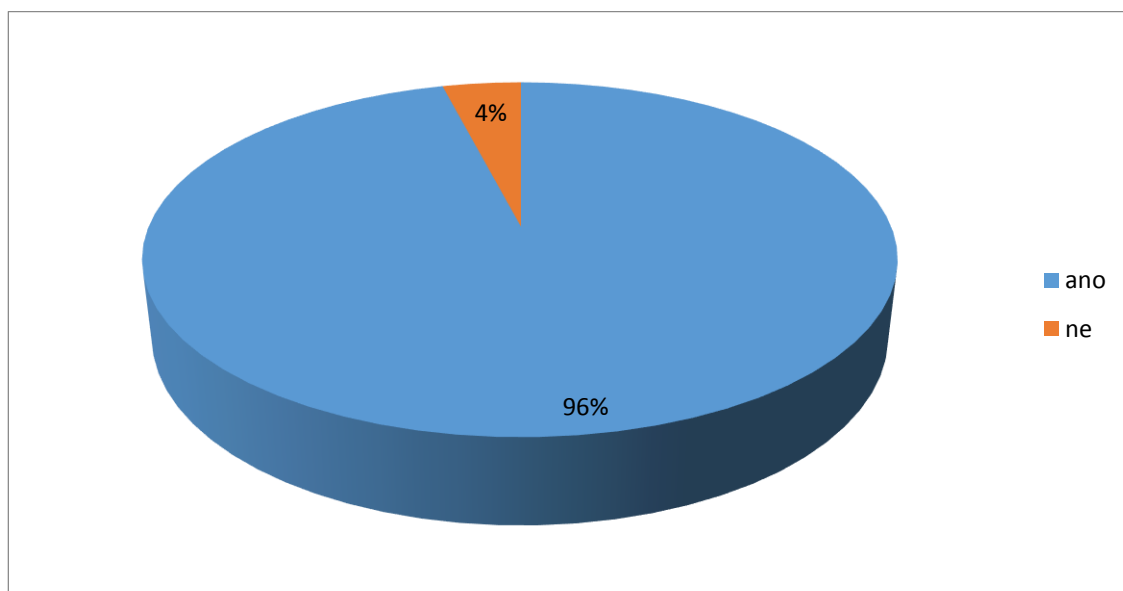
Graf 10: Oblast zlepšení služeb JHMD⁷⁶



Otázka 11: Jste spokojeni s cenami za poskytnuté služby?

Z odpovědí vyplývá, že drtivá většina respondentů je spokojena s cenami za poskytnuté služby, což představuje 96 %, zbytek, tedy 4 % nejsou spokojeni s cenami za služby.

Graf 11: Spokojenost s cenami za služby⁷⁷



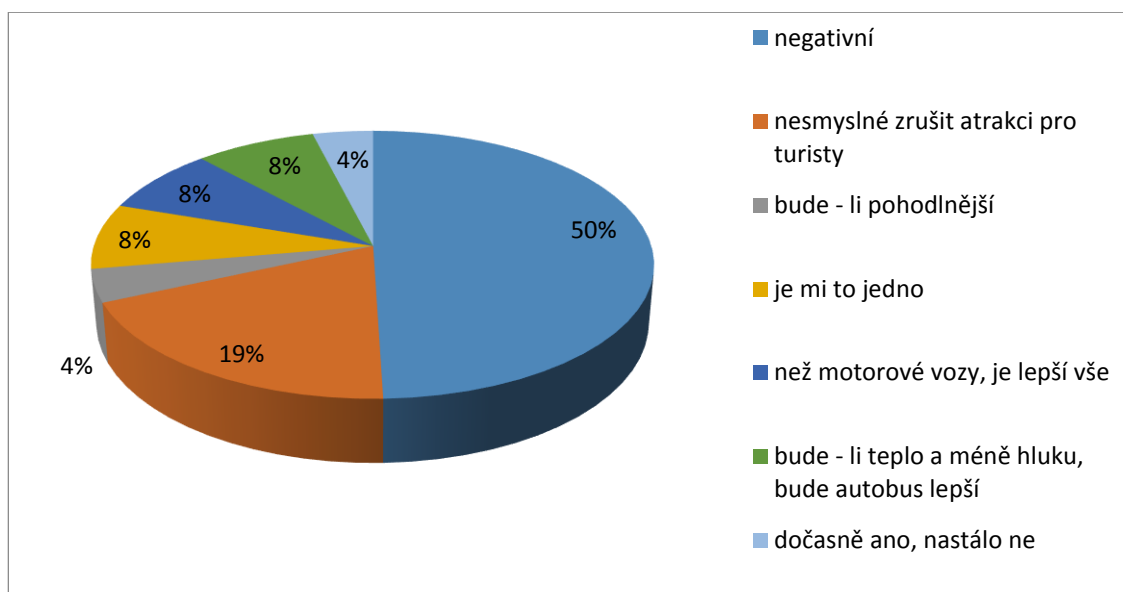
⁷⁶ Vlastní výzkum.

⁷⁷ Vlastní výzkum.

Otázka 12: Jaký je Váš názor na případné nahrazení dopravy JHMD autobusovou dopravou?

Graf poukazuje na názor respondentů na případné nahrazení dopravy JHMD autobusovou dopravou. 50 % cestujících vidí nahrazení dopravy JHMD negativně, 19 % si myslí, že je nesmyslné zrušit tuto atrakci pro turisty a po 8 % jsou odpovědi – je mi to jedno, než motorové vozy, je lepší vše, bude-li v autobuse méně hluku a více teplo, zbylá 4 % tázaných je pro dočasné nahrazení.

Graf 12: Názor na nahrazení dopravy JHMD autobusovou dopravou⁷⁸



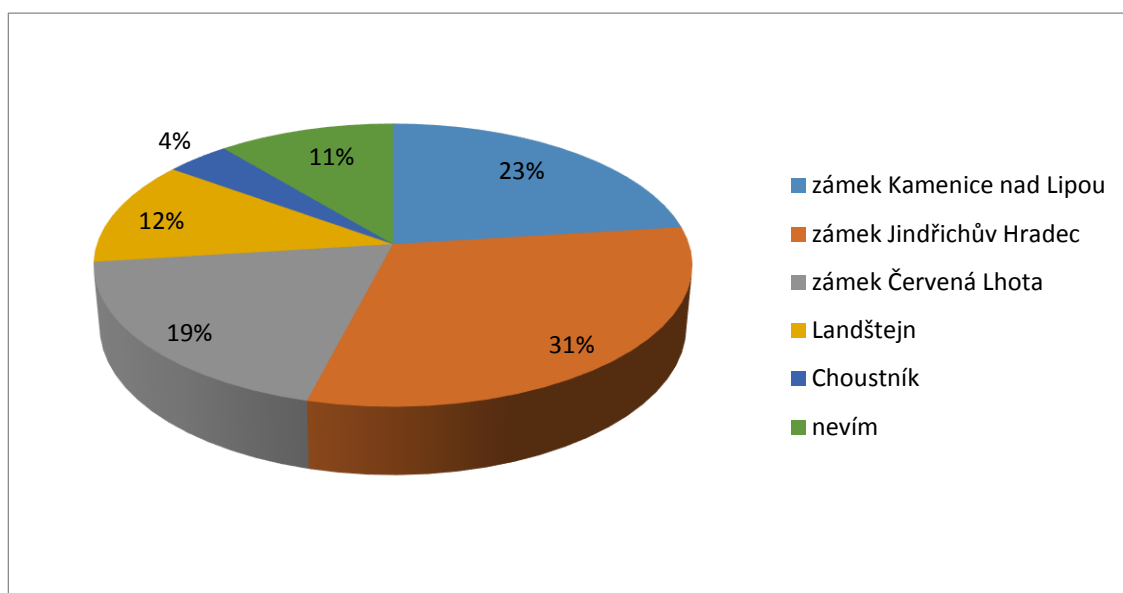
Otázka 13: Jakou památku poblíž tratě považujete za atraktivní a zajímavou?

Třináctá otázka v dotazníku se zaměřovala na kulturní a historické památky, které se nachází poblíž jindřichohradeckých úzkokolejek. Největší část grafu představuje památku zámek Jindřichův Hradec, tedy 31 %, druhý největší podíl zaujímá zámek Kamenice nad Lipou (23 %), 19 % dotazovaných považuje za atraktivní památku Červenou Lhotu, 12 % připadá zřícenině Landštejn, 4 % Choustníku a zbylých 11 % respondentů neví.

Jindřichohradecká úzkokolejka se nachází v poloze, kde turisté najdou široké spektrum využití volného času a historických památek. Region nabízí přírodní a kulturní bohatství, samotná železnice představuje turistickou atrakci, ale také dopravní prostředek, který nás zaveze k dalším turistickým cílům.

⁷⁸ Vlastní výzkum.

Graf 13: Atraktivita památek poblíž tratě jindřichohradeckých úzkokolejek⁷⁹



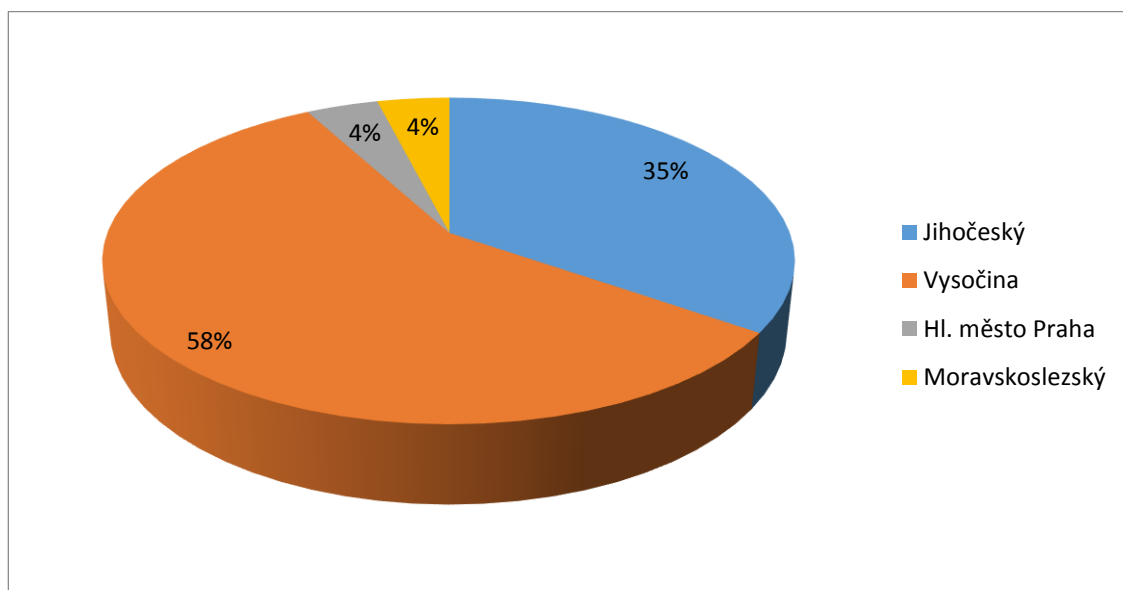
Posledních pět otázek bylo pouze profilovacích z několika hledisek, a to kraj, věk, pohlaví, dosažené vzdělání a zaměstnání. Nejvíce zastoupené regiony byly Jihočeský a Vysočina, a to z důvodu umístění úzkokolejky. Celkem 31 % dotázaných bylo ve věku v rozmezí 46 – 60 let. Druhou největší věkovou skupinou respondentů bylo 36 – 45 let, konkrétně celkem 19 %. 54 % dotázaných byli muži, zbytek ženy, výzkum byl tedy genderově vyrovnaný. Většina respondentů, konkrétně 54 %, má středoškolské vzdělání, pouze 19 % má dokončené vysokoškolské vzdělání. Veškeré ostatní procentuální zastoupení věku, bydliště, vzdělání a zaměstnání jsou zobrazeny v grafech uvedených níže.

Otázka 14: Z jakého kraje pocházíte?

Z předpokladů autorky nejvíce respondentů pochází z Jihočeského kraje a Kraje Vysočina, je to z důvodu umístění jindřichohradecké úzkokolejky. 35 % tázaných je z Jihočeského kraje, 58 % cestujících z Vysočiny, z Moravskoslezského kraje pochází 4 % respondentů a z hlavního města Prahy poslední 4 %.

⁷⁹ Vlastní výzkum.

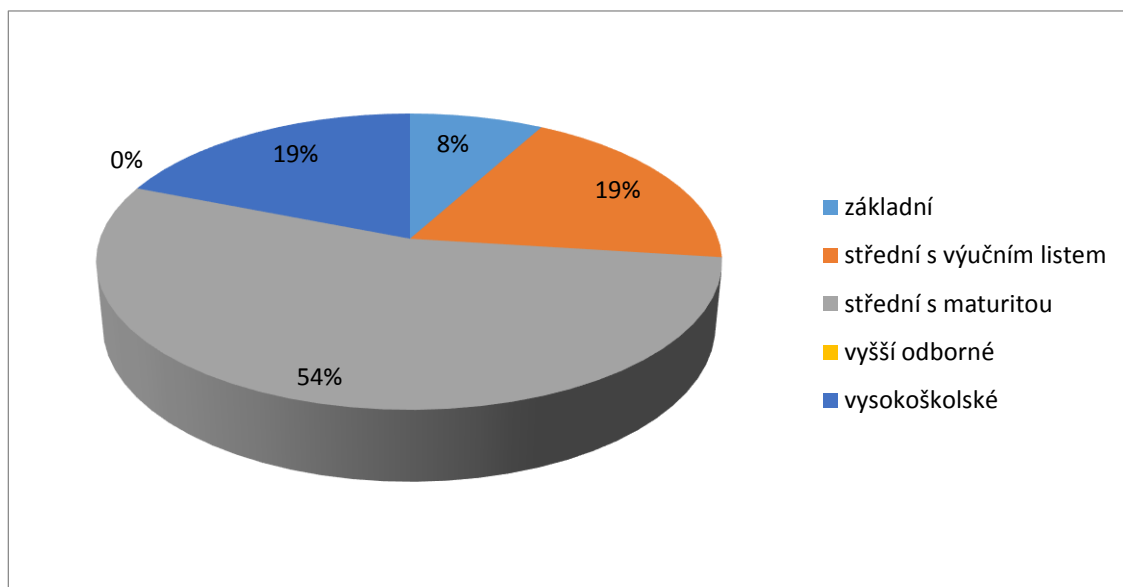
Graf 14: Původ respondentů⁸⁰



Otázka 15: Vaše dosažené vzdělání?

Největší podíl grafu, celých 54 %, jsou lidé s dosaženým vzděláním střední s maturitou, druhou a třetí největší částí s 19 % představuje střední vzdělání s výučním listem a vysokoškolsky vzdělaní lidé, posledních 8 % z grafu prezentuje cestující se základním vzděláním.

Graf 15: Vzdělání respondentů⁸¹



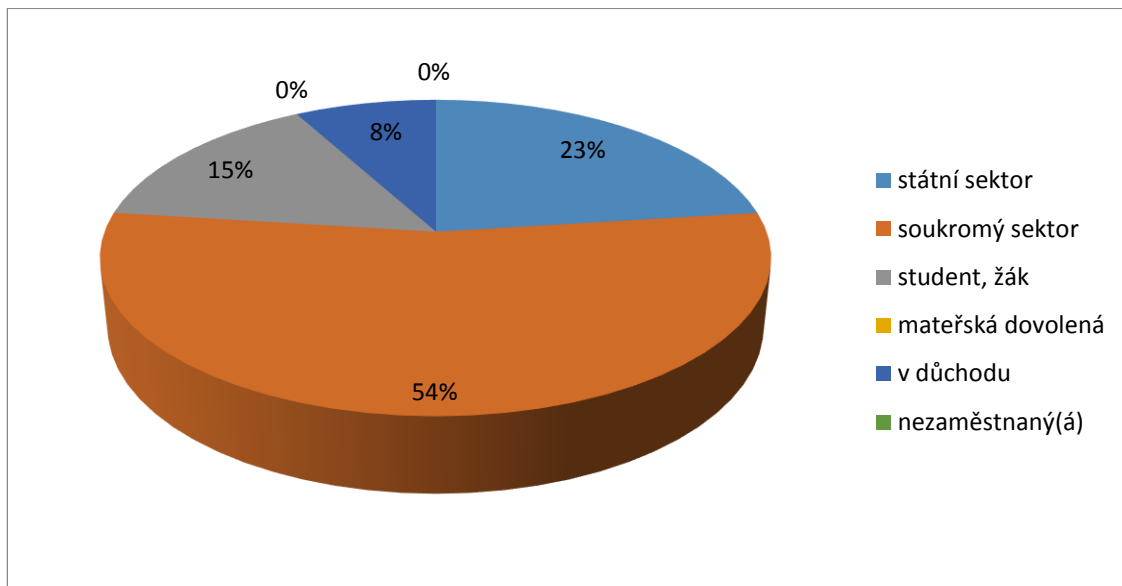
⁸⁰ Vlastní výzkum.

⁸¹ Vlastní výzkum.

Otázka 16: Vaše zaměstnání?

Graf ukazuje, že 54 % lidí pracuje v soukromém sektoru, 23 % ve státním sektoru, 15 % dotazovaných zastupuje studenty či žáky a 8 % lidí je již v důchodu.

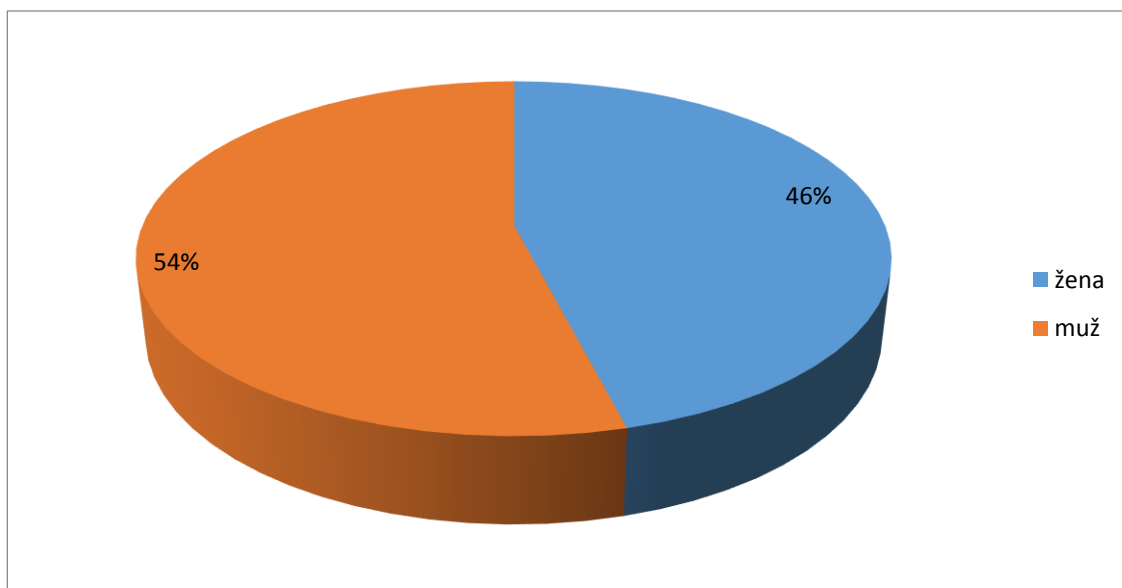
Graf 16: Zaměstnání respondentů⁸²



Otázka 17: Jaké je Vaše pohlaví?

Podíl žen představoval v grafu 46 %, 54 % respondentů byli muži.

Graf 17: Pohlaví respondentů⁸³



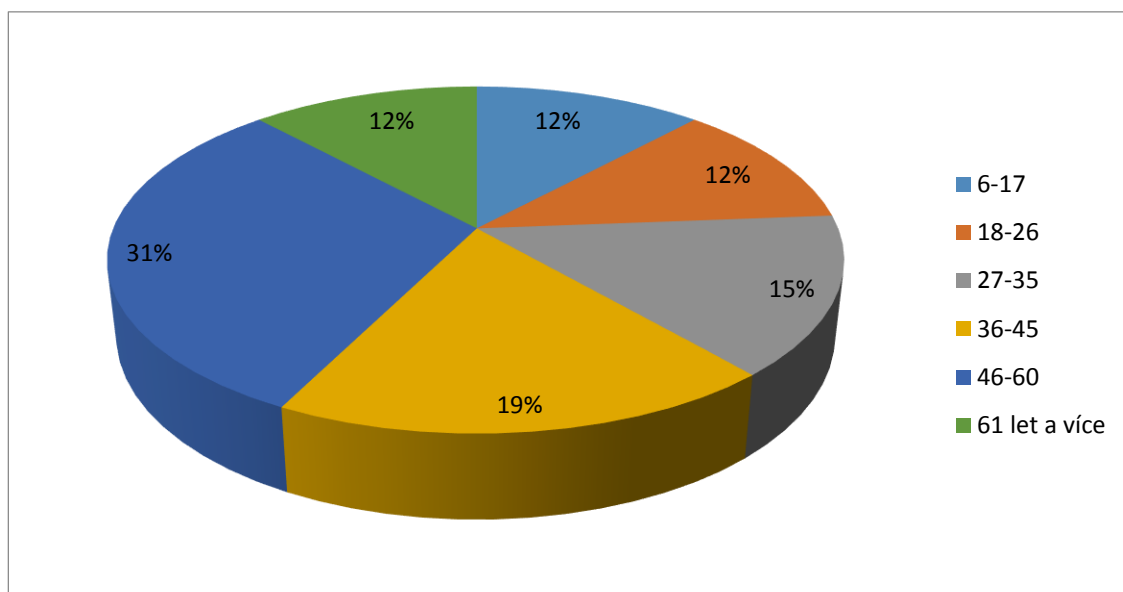
⁸² Vlastní výzkum.

⁸³ Vlastní výzkum.

Otázka 18: Jaký je Váš věk?

Cílem poslední otázky bylo zjištění věkového rozpětí cestujících. Nejvíce osob bylo ve věku 46 – 60 let (31 %), v 19 % představoval věk rozpětí 36 – 45 let, věk 27 – 35 byl zastoupen v 15 % dotazovaných, 12 % bylo ve věku 6 -17 let, stejně tak jako u věku v rozpětí 18 – 26 nebo 61 a více let.

Graf 18: Věková struktura respondentů⁸⁴



5.2 SWOT analýza

Je to analytická technika, která slouží k zhodnocení vnějších a vnitřních faktorů. Tyto faktory ovlivňují úspěch firmy. SWOT analýza určuje silné stránky (STRENGTHS), slabé stránky (WEAKNESS), příležitosti (OPPORTUNITIES) a hrozby (THREATS). Vzájemnou interakcí lze získat kvalitativní informace charakterizující a hodnotící úroveň vzájemného střetu silných a slabých stránek vůči příležitostem a hrozbám na druhé straně. SWOT analýza byla vytvořena na základě dotazníkového šetření (viz kapitola 5), výročních zpráv společnosti JHMD a oficiálních webových stránek JHMD.

Silné stránky:

- jedinečnost úzkokolejek,
- provoz parních vlaků,
- soukromé vlastnictví,
- široká nabídka služeb (ubytování, přeprava kol, akce s párou),

⁸⁴ Vlastní výzkum.

- zkušený a vstřícný personál,
- provoz o víkendech a svátcích,
- častá frekvence spojů,
- cenová dostupnost služeb,

Slabé stránky:

- nedostatečná propagace v médiích,
- nákladnost dopravy,
- odlehlost některých zastávek,
- provoz motorového vozu NAUTILUS,
- nákladná údržba vozů a tratí,
- hlučnost, zima, občasný nepořádek v motorových vozech,
- finanční problémy firmy,

Příležitosti:

- unikátnost úzkokolejky v této oblasti,
- poloha v turisticky atraktivním regionu s velkou poptávkou po cestovním ruchu,
- finanční podpora z fondů EU,
- podpora místních samospráv,
- dotovaná osobní doprava,
- nárůst cestovního ruchu díky turistům,
- zviditelnění se pomocí reklamy,

Hrozby:

- sezónnost,
- nedostatek finančních prostředků,
- růst náročnosti cestujících na kvalitu přepravy a služeb,
- působení ekonomických a politických trendů,
- rozkol vlastníků firmy,

Z analýzy jasně vyplývá, že jindřichohradecké úzkokolejky mají vysoký potenciál pro rozvoj cestovního ruchu v tomto regionu. Hlavní výhodou je jedinečnost

úzkorozchodných drah (pro 70 % respondentů) a atraktivní oblast, kde se nachází tento dopravní prostředek. Pro obyvatele z okolních obcí je úzkokolejka nezbytným dopravním prostředkem (15 %), který slouží k přepravě do práce nebo školy (53 %). Ve volném čase, především v sezónním období, stoupá počet cestujících, kteří jezdí na pěší nebo cyklistické výlety a jako zpestření využívají tyto vláčky k přesunu do cílového místa. Firma svou širokou nabídkou služeb a zkušeným a vstřícným personálem uspokojí široké spektrum zákazníků. Podle autorky cestující především ocení provoz o víkendech a svátcích. Výhodou jsou časté frekvence spojů (8% respondentů) a hlavně cenová dostupnost přepravy a služeb (96 %). Dalším lákadlem jsou bezesporu parní vlaky, které jsou v tomto místě bezkonkurenční a zajímavé. Podle názoru autorky je úzkokolejka sama o sobě atraktivní technickou památkou a zrušení by znamenalo vysoký pokles návštěvníků, kteří přicestovali do tohoto regionu. Pro mnoho lidí by to znamenalo obrovský problém, jak se dopravit do zaměstnání.

6 NÁVRH MOŽNOSTÍ ZLEPŠENÍ ÚZKOKOLEJJKY

6.1 Současné využití úzkokolejky

Společnost JHMD se nevěnuje jen základní dopravní obsluze regionu. Jindřichohradecké místní dráhy jsou významnou a oblíbenou atraktivitou stimulující rozvoj cestovního ruchu na Jindřichohradecku. Během letních měsíců je součástí běžné dopravy také turistická dopravní obslužnost, která cestujícím poskytuje lepší přístupnost na velké části území této oblasti. Úzkokolejka je mnohdy jediným spojením s menšími obcemi v regionu. Vlaky jsou upraveny potřebám cyklistů (přeprava jízdních kol v každém vlaku) a pěších turistů.

Složení cestujících je těžké odhadnout. Zejména v posezónním období je osobní přeprava největší část příjmu společnosti JHMD, kdy místní obyvatelstvo využívá tento prostředek pro transport do práce, školy apod. Naopak v sezónní době, tedy v letních měsících, se setkáme s opačnou situací na tratích, kdy mají převahu turisté a návštěvníci.

Jindřichohradeckou úzkokolejku můžeme považovat za jedinečnou technickou památku. JHMD v letních měsících a prostřednictvím akcí s párou vysílá na trať parní vlaky, tzv. zážitkovou turistiku. Lokomotivy a jízda s nimi je výjimečný zážitek sám o sobě, navíc je spojen s dalšími formami cestovního ruchu, jako jsou rekreace v přírodě, poznávání historických a kulturních památek anebo aktivní vyžití spojené s různými sporty, turistikou atd. Společnost tyto vlaky využívá k oživení běžného provozu v podobě různých kulturních akcí. Několikrát v roce se pořádají speciální jízdy parního vlaku s určitým programem (mikulášská jízda, velikonoční jízda). Tímto přispívají k nabídce kulturních programů v regionu.

Jindřichohradecké místní dráhy se věnují i doplňkovým službám cestovního ruchu, nabízí např. ubytování v drážních budovách, prodej občerstvení ve vlacích a stanicích, převoz jízdních kol atd. Dle autorčina názoru úzkokolejka působí v cestovním ruchu jako podpora rozvoje v této oblasti a je osobitým činitelem. Zejména ubytovací a stravovací infrastruktura je budována ve spojení s úzkokolejkou. Návštěvníci Jindřichohradeckých místních drah, ať už se jedná o pravidelné cestující, nebo turisty, ve většině případů převládají domácí návštěvníci (Jihočeský kraj, kraj Vysočina). V letních měsících jsou hlavními skupinami návštěvníků rodiny s dětmi nebo skupinky přátel na dovolené. Aktivní dovolená s turistikou nebo cykloturistikou a poznávání památek je spojená právě s jízdou na úzkokolejce.

6.2 Konkurence JHMD

V regionu je jindřichohradecká úzkokolejka unikátní, v jižních Čechách nenajdeme žádná železniční muzea a také nenarazíme na pravidelné jízdy historických a parních vlaků. Konkurenci můžeme spatřovat pouze v elektrifikované trati z Tábora do Bechyně, ale ta pořádá jen několik nepravidelných jízd historickým vozem ročně. Na Českobudějovicku se nachází koněspřežní železnice, a to v podobě muzeální památky. V Telči a okolí na jeden víkend v roce jezdí parní vlaky v rámci akce Parní léto na Horácku.

Jindřichohradecká úzkokolejka se nachází v poloze, kde turisté najdou široké spektrum využití volného času. Region nabízí přírodní a kulturní bohatství, samotná železnice představuje turistickou atrakci, ale také dopravní prostředek, který nás zaveze k dalším turistickým cílům.

Osoblažka a Kolínská řepařská drážka jsou oproti jindřichohradecké úzkokolejce více osamocenými technickými atraktivitami. Podobný charakter trati má úzkokolejka Waldviertler Schmalspurbahn, ale v zásadě si nekonkurují.

6.3 Návrhy zlepšení turistického potenciálu jindřichohradecké úzkokolejky

Jindřichohradecká úzkokolejka pozitivně ovlivňuje své okolí v regionu, směřování společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. s ohledem na cestovní ruch je správné, a není nutné navrhovat zásadní změny.

6.3.1 Propojení s úzkokolejkou Waldviertel Schmalspurbahverein

Propojení jindřichohradecké úzkokolejné železnice s dolnorakouskou úzkokolejkou Waldviertel Schmalspurbahverein v Gmündu-Litschau podle autorky by podpořilo přeshraniční spolupráci v turistickém ruchu v regionech Jindřichův Hradec a Gmünd. Sladěním jízdních řádů a výměna provozně technického know-how se společnou prezentací na internetu by přilákala další cestující a turisty. Plány na toto propojení existují již od roku 1902, bohužel zatím nikdy nebyly uskutečněny pro investičně a finančně náročnou realizaci.

6.3.2 Zkvalitnění služeb jindřichohradeckých úzkokolejek

Jindřichohradecké místní dráhy nabízí širokou škálu služeb pro turisty a cestující. Služby zahrnují nejen dopravu, ale také například ubytování v drážních budovách,

kavárnu, přepravu kol, tematické jízdy s párou, tisk lepenkových jízdenek, navíc je společnost ochotna udělat individuální balíčky pro zájemce ve stylu country vlak, přeapadení vlaku, teambuildingové akce, foto vlak, občerstvení ve vlaku, raut na nádraží, opékání selete atd. Je tedy těžké navrhnout novou službu, která by doplnila mezeru v nabídce.

Podle dotazníkového šetření by chtělo 31 % návštěvníků vrátit na trať předchozí motorové vláčky, stěžují si na hlučnost (4 %), nestabilitu (4 %), někdy na nepořádek (12 %) a zimu uvnitř vlaků (4 %). Nejnovější motorový vlak zn. NAUTILUS je pro cestující neatraktivní a nepohodlný. Z pohledu autorky by kladný ohlas u cestujících mělo znovu zprovoznit předchozí motorové vozy, které by nechala společnost opět uvést do provozu, v dalších ohledech jsou cestující spokojeni.

V letních měsících jsou cílovým segmentem děti s rodinami. V posezonním období je osobní přeprava největší část příjmu společnosti JHMD. Dotazník poukázal, že v těchto zimních měsících nejvíce cestujících míří do práce nebo školy, nebo nemají jinou možnost přepravy. Rozšíření nabídky tematických akcí pro děti, například karneval, poznávací výlet nebo různé soutěže o lístky na další akce s párou, v této době by také přinesl změnu k lepšímu. Pro cílový segment 61 a více let, tedy pro osoby v důchodovém věku, společnost Jindřichohradecké místní dráhy vůbec nenabízí žádné programy. Náplní by byla jízda parním vlakem a v některé zastávce posezení s občerstvením a hudbou, nebo naučná exkurze do depa a dílen či historická ukázka tisku jízdenek pro tento cílový segment.

Společnost ve spolupráci s městem Jindřichův Hradec a dalšími subjekty, jako jsou plavecký bazén anebo zimní stadion, by mohla vypravovat vlaky z okolních obcí v zimě kvůli bruslení na zimním stadionu, či za cestou na vánoční trhy ve městě, nebo v létě kvůli koupání v plaveckém bazénu a na plovárně.

Souhlasně, na pár výjimek, cestující hodnotí kladně ceny za poskytované služby (96 %), ať už se jedná o osobní dopravu, nebo akce s párou. Přínosem pro tuto společnost by také bylo nabízet cenové zvýhodnění balíčků na přání každého zákazníka.

6.3.3 Propagace jindřichohradeckých úzkokolejek

Nejžádanější a nejúčinnější propagací jindřichohradeckých úzkokolejek, dle šetření, je šířena přes známé, ze školy, z nádraží, tedy ústní formou, což představuje celých 96 % z celkových respondentů. Ačkoli Jindřichohradecké místní dráhy nabízí na

webovém portálu Slevomat zážitkovou jízdu se strojvedoucím a ubytování v místních drážních budovách, měla by se společnost JHMD také více zaměřit na propagaci své firmy pomocí propagačních materiálů v podobě letáčků a brožur, kde by bylo mimo jiné zobrazeno logo a také slogan této společnosti (podle dotazníků valná většina (88 %) nezná slogan této společnosti). Letáčky by byly umístěny v hotelech, pensionech, restauracích i také v odlehlých obcích. Tímto by firma lákala cestující například na různé tematické akce lokálkou, nebo prostřednictvím facebookových stránek rozesláním pozvánek na tyto události. Pozvánky by byly zasílány nejenom lidem z regionů jižní Čechy a Vysočina, ale také do ostatních krajů. Právě tak by se firma měla orientovat na propagaci dalších služeb (mimo dopravy). Z terénního šetření vyplynulo, že celých 62 % respondentů nezná jiné služby, než je přeprava. Zbytek tázaných uváděl služby jako je kavárna, ubytování a přeprava kol. Služby, jako jsou programové akce s párou, sestavení balíčků na přání zájemců, fotozastávky, exkurze do depa a dílen v Jindřichově Hradci nebo exkurze do historické tiskárny jízdenek v Kamenici n. Lipou, jsou cestujícím neznámé. Propagace těchto služeb by mohla také probíhat na základě reportáží v místní televizi.

Podle předpokladů autorky a výsledků dotazníku, nejvíce známé kulturní a historické památky poblíž tratě, které mají největší návštěvnost, jsou zámek Jindřichův Hradec (31 %), zámek Kamenice nad Lipou (23 %), Červená Lhota (19 %), zřícenina Landštejn a Choustník (4 %). Celých 11 % si vůbec nevybaví žádné památky. Jindřichohradecké místní dráhy by vydáním mapky, kde by byly zobrazeny a vyznačeny všechny významné památky či místa, ať už se jedná o pomníky, kostely nebo technické památky, zvýšili povědomí, dokonce i návštěvnost těchto míst. Tento problém by mohl být také řešen sestavením tematických pobytových balíčků odkazujících na tyto památky.

ZÁVĚR

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo zhodnotit význam a potenciál Jindřichohradeckých místních drah pro rozvoj cestovního ruchu jindřichohradeckého regionu. V rámci cestovního ruchu jsou Jindřichohradecké místní dráhy unikátní technickou památkou, které nejenže slouží k osobní dopravní obsluze regionu, ale také jako doprava k dalším formám cestovního ruchu, jako jsou například rekreace v přírodě, poznávání historických a kulturních památek anebo aktivní vyžití spojené s různými sporty a turistikou.

Dráhy nepochybně slouží jako dopravní obsluha regionu, jak vyplývá z dotazníkového šetření. Lidé v posezónním období, tedy v zimních měsících, využívají tento dopravní prostředek na přepravu do práce, školy (23 %), 15 % cestujících dokonce nemá jinou možnost dopravy, nebo o víkendu nejezdí žádné spoje kromě jindřichohradeckých úzkokolejek. Platí to především pro obyvatele bydlících v okolních menších obcích a toto spojení je pro ně většinou jediná možnost. Také 15 % respondentů uvedlo využití tohoto prostředku za účelem výletu. Nahrazení této dopravy autobusovou považují cestující za nesmyslné a měli by k tomu kroku negativní přístup.

Společnost JHMD svou rozmanitou nabídkou služeb oslovuje stále více turistů a přispívá k rozvoji cestovního ruchu v této oblasti. Jak vyplynulo z terénního šetření, lidé jsou z velké míry spokojeni s nabízenými službami a podle většiny cestujících JHMD poskytuje dostatek informací o památkách. Klíčovým turistickým produktem společnosti jsou bezesporu parní vlaky, které jsou vypravovány především v letních měsících a pak během roku v podobě různých programových a tematických akcí. Pro cestující úzkokolejkou je také výhodná četnost spojů (8 % respondentů), cena za nabízené služby (15 %), vstřícnost zaměstnanců (15 %), 15 % vidí lokálku jako kuriozitu a 12 % osob vnímá za přednost firmy dopravu s parními vlaky. Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. jsou schopny přizpůsobit nabídku pro každého zákazníka na přání. V oblasti znalosti nabídky služeb poskytovaných JHMD někteří respondenti byli schopni uvést několik nabízených služeb, ale většina tázaných téměř žádné neznala (62 %), přitom JHMD nabízejí daleko více rozmanitých služeb pro turisty, o kterých by bez pochyby měli návštěvníci této historické památky vědět. Služby, jako jsou programové akce s párou, sestavení balíčků na přání zájemců, fotozastávky, exkurze do depa a dílen v Jindřichově Hradci nebo exkurze do historické tiskárny jízdenek v Kamenici n. Lipou, jsou cestujícím neznámé.

Město Jindřichův Hradec a okolí je spojené s četnou koncentrací přírodních a kulturních památek, využití úzkokolejky je v této oblasti žádoucí, protože potenciál cestovního ruchu je zde veliký. Z dotazníkového šetření vyplývá, že neznámějšími a nejnavštěvovanějšími místy jsou zámek Jindřichův Hradec (31 %), zámek Kamenice nad Lipou (23 %), Červená Lhota (19 %), zřícenina Landštejn (12 %), 11 % cestujících však nezná žádné památky podél tratí. Turistické objekty v regionu představují unikátní prvek, který spojuje jednotlivé atraktivity v celkový komplex – turistický region Jindřichohradecko. Jindřichohradecké místní dráhy nemají na tomto území konkurenci pro její specifický charakter, polohu v atraktivním regionu a velký rozsah provozu.

Z hodnocení jindřichohradeckých místních drah také vyplývá, že svou existencí pozitivně ovlivňují okolí. Provedené analýzy potvrdily, že směřování společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. s ohledem na cestovní ruch je správné, a není nutné navrhovat zásadní změny. Firmě JHMD by autorka doporučila více se zaměřit na propagaci akcí parních vlaků a ostatních služeb (mimo dopravy). Podle dotazníkového šetření slogan „Trochu jiná dráha“ nezná 88 % tázaných a vyjmenovat další služby mimo dopravy dokázalo pouhých 38 % respondentů. Další možné doporučení firmě by bylo v podobě propojení úzkokolejky s dolnorakouskou úzkokolejkou, která by jistě podpořila přeshraniční spolupráci v turistickém ruchu a poslední zlepšení autorka vidí ve spolupráci s dalšími subjekty, jako jsou například město Jindřichův Hradec.

Autorka věří, že bakalářská práce a její výsledky by mohly přinést možné opatření ke zlepšení dosavadních činností a také rozšířit nabídku služeb a zvýšit návštěvnost Jindřichohradecka.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. FORET, M. *Cestovní ruch v regionálním rozvoji*. 1. vyd. Brno : Mendelova univerzita v Brně, 2013. 137 s. ISBN 978-80-7375-739-7.
2. FORET, M. *Tourism in regional development*. Issue 1st. Brno : Mendel University in Brno, 2013. 141 s. ISBN 978-80-7375-808-0
3. INDROVÁ, J. *Cestovní ruch I*. Vyd. 1. Praha : Oeconomica, 2004. 113 s. ISBN 80-245-0799-4.
4. *Jihočeský kraj*. 1. vyd. Praha : Kartografie, 2003. 158 s. Průvodce po České republice (Kartografie). ISBN 80-7011-734-6.
5. *Jindřichohradecko: mapový průvodce mikroregionem*. 1. vyd. České Budějovice : Reklamní agentura eF, 2004. 50 s.
6. KADERÁBKOVÁ, J. *Region a regionální vědy: (vybrané sociální, kulturní a environmentální aspekty)*. Vyd. 1. Praha : Vysoká škola finanční a správní, 2008. 77 s. ISBN 9788074080098.
7. KICLOVÁ, R. *Jindřichův Hradec: hrad a zámek, historické město a okolí*. Vyd. 1. České Budějovice : UNIOS, 2002. 56 s. Uniosguide. ISBN 80-86141-32-2.
8. MALÁ, V. *Základy cestovního ruchu*. Vyd. 1. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 2002. 97 s. ISBN 80-245-0439-1
9. NOVOTNÁ, D. *Technické památky v Čechách, na Moravě, ve Slezsku*. 1. vyd. Praha : Olympia, 2004. 91 s. ISBN 80-7033-831-8.
10. NUNVÁŘ, B. *Kudy kam na Jindřichohradecku: turistický průvodce = Waarheen in de regio Jindřichův Hradec : toeristische gids = Por dónde ir en la zona de Jindřichův Hradec : guía turística*. 1. vyd. České Budějovice : Reklamní agentura eF, 2006. 112 s. ISBN 80-239-8298-2.
11. *Průvodce po hradech a zámcích: a některých dalších vybraných památkách v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha : Památkový ústav středních Čech v Praze, 2000. 196 s. ISBN 8085094908.
12. *Strategie regionálního rozvoje České republiky*. Vyd. 1. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2006. 163 s. ISBN 80-239-7497-1.
13. ŠATAVA, J. *Jindřichohradecké úzkokolejky*. 1. vydání. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy a.s., 1996. 90 s.
14. TRNKOVÁ, O. *Území a cestovní ruch*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 1993. 95 s. ISBN 8070791233.

15. VAŠKO, M. *Cestovní ruch a regionální rozvoj*. Vyd. 1. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 2002. 95 s. ISBN 8024504456.

Elektronické zdroje

1. *Cestovní ruch* [online]. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2015 [cit. 2015-06-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Cestovni-ruch>>.
2. *Historie* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/o-nas/historie>>.
3. *Jindřichohradecké úzkokolejky* [online]. 2015 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://hradeczije.cz/jindrichohradecke-uzkokolejky/>>.
4. *Jindřichův Hradec a Česká Kanada: turistický informační portál novadomus* [online]. Jindřichův Hradec : Ing. Martin Musil, 2013 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <http://www.novadomus.cz/jhradec/pamatky/cirkev_ksjk.php>.
5. *Kostel sv. Jakuba: Jindřichův Hradec* [online]. Praha : Atlas Česka, 2015 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.atlasceska.cz/jihocesky-kraj/kostel-sv-jakuba-jindrichuv-hradec/>>.
6. *Kostely: farnost Jindřichův Hradec - probošství* [online]. Jindřichův Hradec : Probošství Jindřichův Hradec, 2015 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.proboستstvi-jh.cz/index.php?stranka=hl-kostely>>.
7. *Kraje připlatí úzkokolejce. Ale upozorňují, že ji dotují z nostalgie* [online]. Praha : MAFRA, a. s., 2016 [cit. 2016-01-30]. Dostupné z WWW: <http://budejovice.idnes.cz/kraje-priplati-uzkokolejce-dfq-/budejovice-zpravy.aspx?c=A150330_105205_budejovice-zpravy_khr>.
8. *Kudy z nudy: Dům gobelínů – historie tkání v Jindřichově Hradci* [online]. Praha : CzechTourism, 2015 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.kudyznudy.cz/aktivity-a-akce/aktivity/dum-gobelinu-%E2%80%93-historie-tkani-v-jindrichove-hradci.aspx>>.
9. *Kudy z nudy: Klášter u Nové Bystřice s kostelem Nejsvětější Trojice* [online]. CzechTourism : Praha, 2015 [cit. 2015-06-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Klaster-u-Nove-Bystrice-s-kostelem-Nejsvetejsi-Tro.aspx>>.
10. *Langrův dům na náměstí Míru čp. 138 a 139: Městské informační centrum Jindřichův Hradec* [online]. Jindřichův Hradec : Městské informační středisko Jindřichův Hradec, 2011 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW:

- <<http://infocentrum.jh.cz/cs/pamatky-a-zajimavosti-mesta/sakralni-pamatky-a-vyznamne-historiske-stavby/langruv-dum-na-namesti-miru-cp-138-a-139.html>>.
11. *Lovecký zámek Jemčina: tip na cyklozávěž* [online]. 2015 [cit. 2015-07-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.trebonsko.cz/zamek-jemcina>>.
 12. *Mapa turistických regionů a oblastí* [online]. Praha : CzechTourism, 2013 [cit. 2015-07-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.czechtourism.cz/institut-turismu/podpora-subjektu-v-cestovnim-ruchu/spoluprace-s-regiony/mapa-turistickyh-regionu-a-oblasti,-kontakty/>>.
 13. *Mikroregion Jindřichohradecko - svazek obcí: Město Jindřichův Hradec* [online]. Jindřichův Hradec : Vladislav Sochna, 2011 [cit. 2015-07-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.jh.cz/cs/mesto/mestske-organizace/spoluucast-mesta-v-organizacich/mikroregion-jindrichohradecko-svazek-obci-jindrichohradecko.html>>.
 14. *Místní části: Město Jindřichův Hradec* [online]. Jindřichův Hradec : Vladislav Sochna, 2011 [cit. 2015-07-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.jh.cz/cs/mesto/mistni-casti/>>.
 15. *Motorové vlaky* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/ceny-jizdenek/motorove-vlaky>>.
 16. *Náš tým* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., 2013 [cit. 2016-01-17]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/o-nas/nas-tym>>.
 17. *Naše služby* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/sluzby>>.
 18. *Nové rozdělení turistických regionů České republiky* [online]. Praha : CzechTourism, 2015 [cit. 2015-07-10]. Dostupné z WWW: <<http://old.czechtourism.cz/media/tiskove-zpravy/nove-rozdeleni-turistickyh-regionu-ceske-republiky.html>>.
 19. *O muzeu: Muzeum Jindřichohradecka* [online]. Jindřichův Hradec : Muzeum Jindřichohradecka, 2014 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.mjh.cz/o-muzeu>>.
 20. *O nás: Muzeum fotografie a moderních obrazových médií* [online]. Jindřichův Hradec : Muzeum Jindřichohradecka, 2013 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.mfmom.cz/o-nas.html>>.
 21. *Parní vlaky* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/sluzby/parni-vlaky>>.

22. *Pravidelné motorové vlaky* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/jizdni-rad/pravidelne-motorove-vlaky>>.
23. *Provaznické muzeum Deštná: tipy na výlet* [online]. 2015 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.vlastiveda.cz/muzea-galerie-skanzeny/provaznicke-muzeum-destna/>>.
24. *Sbírka listin* [online]. Praha : Ministerstvo spravedlnosti České republiky, 2015 [cit. 2016-01-17]. Dostupné z WWW: <<https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=709782>>.
25. *Slavnostní ponor „Nautila“* [online]. 2014 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/5516-Slavnostni-ponor-Nautila/>>.
26. *Uměleckoprůmyslové museum v Praze* [online]. 2015 [cit. 2015-07-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.upm.cz/index.php?language=cz&page=174&id=5>>.
27. *Úzkorozchodná trať do Nové Bystřice oslavila 115. narozeniny* [online]. 2012 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/4700-Uzkorozchodna-trat-do-Nove-Bystrice-oslavila-115-narozeniny/>>.
28. *Veřejný rejstřík a Sbírka listin* [online]. Praha : Ministerstvo spravedlnosti České republiky, 2015 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://or.justice.cz/ias/ui/rejstrikfirma.vysledky?subjektId=709782&typ=UPLNY>>.
29. *Vlaky na objednávku* [online]. Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., 2013 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://jhmd.cz/sluzby/vlaky-na-objednavku>>.
30. *Výlety po kolejích: projed'te si čtyři unikátní vlakové tratě v Česku* [online]. Praha : MAFRA, a. s., 2010 [cit. 2016-01-16]. Dostupné z WWW: <http://cestovani.idnes.cz/vylety-po-kolejich-projedte-si-ctyri-unikatni-vlakove-trate-v-cesku-1gz-/po-cesku.aspx?c=A100528_114815_igcechy_tom>.
31. *Základní informace - Město Jindřichův Hradec* [online]. Jindřichův Hradec : Vladislav Sochna, 2013 [cit. 2015-06-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.jh.cz/cs/mesto/zakladni-informace-2.html>>.
32. *Zámek Žirovnice atlasceska* [online]. 2015 [cit. 2015-07-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.atlasceska.cz/kraj-vysocina/zamek-zirovnice/>>.

SEZNAM ZKRATEK

JHMD – Jindřichohradecké místní dráhy

ČD – České dráhy

UPM – Uměleckoprůmyslové muzeum v Praze

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Seznam obrázků

Obrázek 1: Mapa turistických regionů České republiky	18
Obrázek 2: Mapa turistických oblastí České republiky	19
Obrázek 3: Mikroregion Jindřichohradecko	21
Obrázek 4: Město Jindřichův Hradec a místní části obce	23
Obrázek 5: Mapa trati Jindř. Hradec – N. Bystřice, Jindř. Hradec – Obrataň	44
Obrázek 6: Logo společnosti JHMD	44
Obrázek 7: Počet přepravených osob za rok 2000 až 2012 společností JHMD	48
Obrázek 8: Parní vlak ve stanici Kaproun	84
Obrázek 9: Motorový vůz Nautilus	84

Seznam tabulek

Tabulka 1: Hospodářské výsledky a obraty v tis. Kč v jednotlivých rocích	45
Tabulka 2: Tým společnosti JHMD	47
Tabulka 3: Ceník jízdného v osobní přepravě na tratích JHMD (jedním směrem)	49
Tabulka 4: Ceník zlevněného jízdného – týdenní traťové jízdenky	50
Tabulka 5: Přehled tematických parních vlaků za rok 2015	51
Tabulka 6: Jízdné a dovozné v parních vlacích za rok 2015 v Kč (N. Bystřice)	51
Tabulka 7: Jízdné a dovozné v parních vlacích za rok 2015 v Kč (Obrataň)	52

Seznam grafů

Graf 1: Volba cesty prostředkem JHMD	55
Graf 2: Zdroj zjištění o společnosti JHMD	56
Graf 3: Slogan společnosti JHMD	57

Graf 4: Důvod cesty s jindřichohradeckými úzkokolejkami.....	58
Graf 5: Výhody společnosti JHMD	58
Graf 6: Spokojenost respondentů se službami JHMD	59
Graf 7: Znalost dalších služeb JHMD.....	60
Graf 8: Poskytování informací v oblasti cestovního ruchu.....	60
Graf 9: Atraktivnost jindřichohradeckých úzkokolejek.....	61
Graf 10: Oblast zlepšení služeb JHMD.....	62
Graf 11: Spokojenost s cenami za služby	62
Graf 12: Názory na nahrazení dopravy JHMD autobusovou dopravou.....	63
Graf 13: Atraktivita památek poblíž tratě jindřichohradeckých úzkokolejek.....	64
Graf 14: Původ respondentů	65
Graf 15: Vzdělání respondentů	65
Graf 16: Zaměstnání respondentů	66
Graf 17: Pohlaví respondentů.....	66
Graf 18: Věková struktura respondentů	67

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha I: Obrázková příloha JHMD 84

Příloha II: Dotazník..... 85

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA I: Obrázková příloha JHMD

Obrázek 8: Parní vlak ve stanici Kaproun⁸⁵



Obrázek 9: Motorový vůz Nautilus⁸⁶



⁸⁵ *Výlety po kolejích: projedte si čtyři unikátní vlakové tratě v Česku* [online]. Praha : MAFRA, a. s., 2010 [cit. 2016-01-16]. Dostupné z WWW: <http://cestovani.idnes.cz/vylety-po-kolejich-projedte-si-ctyri-unikatni-vlakove-trate-v-cesku-1gz-/po-cesku.aspx?c=A100528_114815_igcechy_tom>.

⁸⁶ *Slavnostní ponor „Nautilus“* [online]. 2014 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/5516-Slavnostni-ponor-Nautila/>>.

PŘÍLOHA II: Dotazník

DOTAZNÍK PRO CESTUJÍCÍ JINDŘICHOHRADECKÝCH MÍSTNÍCH DRAH

Vážení respondenti,
studuji 3. ročník obor Management a marketing služeb na Vysoké škole evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích. Ráda bych Vás požádala o vyplnění otázek v tomto dotazníku pro účely bakalářské práce. Otázky souvisí s kvalitou služeb, které nabízí společnost JHMD. V každé otázce prosím zakroužkujte pouze jednu odpověď. Děkuji Vám za Váš čas, který věnujete tomuto dotazníku.

1. Proč jste zvolili cestu právě tímto prostředkem? (vypište):

.....
.....

2. Kde jste se o JHMD dozvěděli?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> od známých | <input type="checkbox"/> z informačního centra |
| <input type="checkbox"/> z práce, ze školy | <input type="checkbox"/> z propagačních materiálů |
| <input type="checkbox"/> z internetu | <input type="checkbox"/> z televize |
| <input type="checkbox"/> z nádraží | |

3. Znáte reklamní slogan JHMD?

- ano, znám (vypište):

.....
.....

- neznám

4. Důvod Vaší cesty?

- | | |
|---|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> samotná jízda úzkokolejkou | <input type="checkbox"/> cyklistika |
| <input type="checkbox"/> turistika | <input type="checkbox"/> práce, škola |
| <input type="checkbox"/> jiná odpověď (vypište): | |

.....
.....

5. Co považujete za největší přednost společnosti JHMD? (vypište):

.....
.....

6. Jak jste spokojeni s kvalitou služeb JHMD?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> rozhodně spokojen | <input type="checkbox"/> spíše nespokojen |
| <input type="checkbox"/> spíše spokojen | <input type="checkbox"/> rozhodně nespokojen |
| <input type="checkbox"/> nevím | |

7. Znáte další služby (mimo dopravy), které nabízí JHMD?

- ano, znám (vypište jaké):

.....
.....

- neznám žádné

- 8. Poskytuje JHMD dostatečné informace pro turisty?**
 ano ne
 nevím
- 9. Je pro Vás úzkokolejka sama o sobě atraktivní?**
 rozhodně ano spíše ne
 spíše ano rozhodně ne
 nevím
- 10. Jaké služby by podle Vás měla společnost JHMD zlepšit? (vypište):**

- 11. Jste spokojeni s cenami za poskytnuté služby?**
 ano ne
- 12. Jaký je Váš názor na případné nahrazení dopravy JHMD autobusovou dopravou?(vypište):**

- 13. Jakou památku poblíž tratě JHMD považujete za atraktivní a zajímavou? (vypište):**

- 14. Z jakého kraje pocházíte? (vypište):**

- 15. Vaše dosažené vzdělání?**
 základní vzdělání vyšší odborné
 střední s výučním listem vysokoškolské
 střední s maturitou
- 16. Vaše zaměstnání?**
 státní sektor mateřská dovolená
 soukromý sektor v důchodu
 student, žák nezaměstnaný(á)
- 17. Jaké je Vaše pohlaví?**
 muž žena
- 18. Jaký je Váš věk?**
 6 – 18 let 36 – 45 let
 18 – 26 let 46 – 60 let
 26 – 35 let 61 let a více