

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti dopravy pro zatraktivnění nabídky cestovního ruchu
v Moravskoslezském kraji
Jaroslav Cetkovský

Bakalářská práce
2010

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jaroslav CETKOVSKÝ**
Osobní číslo: **D07099**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Možnosti dopravy pro zatraktivnění nabídky cestovního
ruchu v Moravskoslezském kraji**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Význam dopravy pro cestovní ruch
 2. Charakteristika Moravskoslezského kraje z hlediska cestovního ruchu
 3. Analýza dopravy jako atraktivity cestovního ruchu se zaměřením na Moravskoslezský kraj
 4. Možnosti využití dopravních atraktivit pro rozvoj cestovního ruchu v Moravskoslezském kraji
- Závěr

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

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

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2009**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2010**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2009

Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 31. 5. 2010


Jaroslav Cetkovský

Za poskytnutí interních materiálů, které napomohly vzniku této bakalářské práce, děkuji pánům Jiřímu Boháčkovi a Ing. Zdeňku Jurákovi. Zvláštní poděkování pak věnuji vedoucí bakalářské práce, Ing. Heleně Beckové, Ph.D. Její věcné náměty, připomínky a doporučení mají velký podíl na konečné podobě této bakalářské práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce je zaměřená na využití dopravy pro zatraktivnění nabídky cestovního ruchu. Význam dopravy v oblasti cestovního ruchu nespočívá pouze v přemísťování osob mezi turistickými destinacemi. Doprava je také sama o sobě atraktivitou a vyhledávaným cílem návštěvníků k zábavě a poznávání. Práce se zabývá analýzou dopravních atraktivit v Moravskoslezském kraji a návrhy k jejímu lepšímu využívání z hlediska cestovního ruchu.

KLÍČOVÁ SLOVA

doprava, cestovní ruch, Moravskoslezský kraj, regionální rozvoj

TITLE

Transportation options for attracting bids of tourism in the Moravian-Silesian Region

ANNOTATION

This thesis is focused on the use of means of transport for more attractive offers tourism. The importance of transport in tourism is not just moving people between tourist destinations. Transport is also itself a popular attraction for visitors for entertainment and learning. Work address the analysis of transport of attractions in the Moravian-Silesian Region and proposals to better use in terms of tourism.

KEYWORDS

transport, tourism, Moravian-Silesian Region, region development

OBSAH

Úvod	9
1 Význam dopravy pro cestovní ruch	10
1.1 Silniční doprava	10
1.1.1 Charakteristika silniční dopravy	10
1.1.2 Služby poskytované cestujícím v silniční dopravě	12
1.2 Železniční doprava.....	13
1.2.1 Charakteristika železniční dopravy	14
1.2.2 Služby poskytované cestujícím v železniční dopravě.....	15
1.3 Letecká doprava.....	17
1.2.1 Charakteristika letecké dopravy	17
1.2.2 Služby poskytované cestujícím v letecké dopravě.....	19
1.4 Vodní doprava.....	20
1.4.1 Charakteristika vodní dopravy	20
1.5 Městská hromadná doprava	21
1.5.1 Charakteristika městské hromadné dopravy	21
1.5.2 Služby poskytované cestujícím v městské hromadné dopravě	22
1.6 Ostatní druhy dopravy	22
1.7 Statistiky České republiky z hlediska cestovního ruchu.....	23
2 Charakteristika Moravskoslezského kraje z hlediska cestovního ruchu	27
2.1 Zeměpisná poloha	27
2.2 Historie.....	27
2.3 Významná města.....	28
2.4 Nejnavštěvovanější turistické cíle	31
2.5 Přírodní památky a zajímavosti	33
2.6 Historické památky	34
2.7 Sportovní a rekreační oblasti	35
2.8 Lázeňství.....	36
2.9 Dopravní dostupnost	36
2.10 Ubytování, stravování, nakupování, služby a instituce	39
2.11 Statistiky Moravskoslezského kraje z hlediska cestovního ruchu	40

3 Analýza dopravy jako atraktivita cestovního ruchu se zaměřením na Moravskoslezský kraj.....	45
3.1 Silniční doprava	45
3.1.1 Veteránské srazy a sjezdy jinak netradičních vozidel.....	45
3.1.2 Technické muzeum Tatra v Kopřivnici.....	46
3.1.3 Cyklistická doprava.....	47
3.2 Železniční doprava.....	50
3.2.1 Úzkorozchodná železniční trať Třemešná ve Slezsku – Osoblaha	50
3.2.2 Vagonářské muzeum ve Studénce	58
3.2.3 Jízdy historických vlaků.....	60
3.3 Letecká doprava.....	61
3.3.1 Snímkovací lety.....	62
3.3.2 Tandemové seskoky	65
3.3.3 Lety balonem.....	68
3.4 Vodní doprava.....	70
3.5 Městská hromadná doprava	71
3.6 Balíčky zážitků	75
4 Možnosti využití dopravních atraktivit pro rozvoj cestovního ruchu v Moravskoslezském kraji.....	79
4.1 Silniční doprava	79
4.2 Železniční doprava.....	80
4.3 Letecká doprava.....	82
4.4 Vodní doprava.....	82
4.5 Městská hromadná doprava	84
Závěr	86
Použitá literatura	89
Seznam tabulek	92
Seznam obrázků.....	93
Seznam zkratk.....	94
Seznam příloh	95

ÚVOD

V současné době patří cestovní ruch k nejvýznamnějším oborům světového hospodářství. Podle dosahovaného obratu je v popředí spolu s ropným a automobilovým průmyslem. Cestovní ruch je také největším zaměstnavatelem na světě a má výrazný pozitivní vliv na rozvoj dalších odvětví národního hospodářství, jakými jsou obchod, stravovací a ubytovací služby, stavebnictví či bankovníctví. Opomenout nelze ani kulturu a sport. Cestovní ruch ovlivňuje zejména rozvoj dopravy.

Podle literatury je doprava odvětvím, které realizuje přemísťování osob i věcí, umožňuje tak ekonomický rozvoj společnosti a všeobecně zvyšování životní úrovně. Lze ji také charakterizovat jako záměrnou pohybovou činnost uskutečňovanou pohybem dopravních prostředků za účelem přemístění osob a věcí v prostoru po dopravních cestách. Pojem doprava představuje veškeré složky dopravní technologie a dopravní infrastruktury a všechny dopravní služby. A právě doprava, představovaná součinností těchto jednotlivých složek, je hlavním předpokladem pro vznik cestovního ruchu. [1, str. 3]

Doprava však v současné době neslouží pouze k přemísťování osob a věcí, ale také k jiným účelům. Ve druhé polovině 20. století se doprava začíná objevovat v nové roli, a to v pozici turistické atrakce. Tuto skutečnost zapříčinil zejména technický pokrok, který souvisel s celkovým hospodářským rozvojem po 2. světové válce. V tomto období se začaly v železniční dopravě objevovat alternativní typy pohonů lokomotiv ke klasické páře, značným vývojem prošel také automobilový průmysl. S velkou oblibou se v padesátých letech 20. století zakládaly aerokluby z řad nadšenců a vedle vojenského parašutismu zaznamenal rozkvět také parašutismus sportovní.

Cílem této bakalářské práce je podrobná analýza dopravních atraktivit, které v současné době napomáhají k rozvoji cestovního ruchu v Moravskoslezském kraji. V tvůrčí části práce budou předloženy nápady a návrhy, jak by se daly aktuální dopravní atrakce inovovat nebo ještě lépe využít. Tato práce se věnuje všem druhům dopravy.

1 VÝZNAM DOPRAVY PRO CESTOVNÍ RUCH

Cestovní ruch je mezinárodně definován jako činnost osob cestujících do míst a pobývajících v místech mimo své obvyklé prostředí po dobu kratší než ucelený jeden rok, za účelem trávení volného času, obchodu a za jinými účely nevztahujícími se k činnosti, za kterou jsou z navštíveného místa odměňovány. [2]

Z této definice je patrné, že realizace cestovního ruchu se uskutečňuje na základě cestování a pobytu. Mezi služby související s pobytem lze zařadit stravovací, ubytovací, průvodcovské či různé fakultativní služby, kterými jsou nepovinné výlety do okolí či jiné vyhlídkové jízdy.

Cestování je zajišťováno dopravou. Každý dopravní obor nabízí cestovnímu ruchu specifické možnosti, které jsou důvodem realizování cestování právě tímto druhem dopravy.

V cestovním ruchu jsou využívány **všechny dopravní obory**:

- Silniční doprava
- Železniční doprava
- Letecká doprava
- Vodní doprava
- Městská hromadná doprava
- Ostatní druhy dopravy

1.1 Silniční doprava

Podle literatury je silniční doprava souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí, jakož i přemísťování vozidel samotných po pozemních komunikacích. Přeprava osob je uskutečňována linkovou osobní dopravou, kyvadlovou dopravou, vykonávanou mezi týmiž místy, nebo taxislužbou. Silniční doprava je jako jediná využívána v osobní dopravě pro individuální dopravu, vynecháme-li zanedbatelný podíl letecké a vodní dopravy, která se děje prostřednictvím vlastního dopravního prostředku. [1, str. 95]

1.1.1 Charakteristika silniční dopravy

Nejčastěji využívanými formami silniční dopravy v cestovním ruchu jsou pravidelná

a nepravidelná autobusová doprava, individuální automobilová doprava a cyklistická doprava.

Pravidelná mezinárodní a vnitrostátní autobusová doprava je konkurencí zejména železniční dopravy a individuální automobilové dopravy.

Nejznámějším provozovatelem vnitrostátní autobusové dopravy je podnik ČSAD, ve vnitrozemí i v Evropě se hojně vyskytují v posledních letech autobusy společnosti Student Agency. Ty nelze přehlédnout vzhledem k jejich známému žlutému zbarvení. Vnitrozemské linky začaly být Student Agency obsluhovány v roce 2004 a v současnosti zajišťují spojení mezi významnými městy České republiky.

Kromě těchto dvou uvedených dopravců existuje celá řada dalších, zajišťujících dopravu ve vnitrozemí, ale i do zahraničí. Jedná se třeba o Tourbus. Novinkou od léta 2009 je také zavedení autobusové linky Českých drah, tzv. SC Bus, která zajišťuje každodenní spojení Prahy z Norimberkem šesti páry autobusových spojů.

Nepřavidelná autobusová doprava je v současnosti nejdůležitějším druhem dopravy pro cestovní ruch. Jejími hlavními objednateli jsou cestovní kanceláře, které svým zákazníkům kromě místa ubytování, pobytového programu a jiných doprovodných služeb ve velké míře zajišťují i dopravu do cílové oblasti.

Největší výhodou **individuální automobilové dopravy** je možnost svobodné volby cesty, její délky a zvolení počtu zastávek. Výraznější zájem o tento způsob dopravy v České republice nastává v pátcích a o víkendech, kdy obyvatelé krátkodobě opouštějí svá trvalá bydliště za účelem rekreace, návštěvy blízkých a příbuzných nebo výletů do okolí. V neděli a o svátcích nastává opačný jev, kdy se obyvatelé měst vracejí z odpočinku zpět do jejich domovů.

Těchto výhod si jsou vědomi také turisté, kteří využívají automobil k dalekým cestám na dovolenou. Cestovní kanceláře tak v tomto případě zajišťují pouze ubytování ve zvolené destinaci, stravování, průvodce či jiné sjednané služby, ale samotná doprava je soukromou záležitostí účastníka zájezdu. Při využití osobního automobilu na cestě do zahraničí je povinnost řidiče být vybaven příslušnými dokumenty, kterými jsou rozšířené zákonné pojištění odpovědnosti za provoz motorového vozidla nebo havarijní pojištění pro zahraničí.

Vzhledem k tomu, že cyklisté využívají při své jízdě kromě cyklostezek nebo cyklotras i veřejné komunikace, ovlivňují tím jejich bezpečnost a provoz, řadí se **cyklistická doprava** také mezi dopravu silniční.

Cyklistická doprava se uskutečňuje s dopravním nebo sportovně-turistickým zaměřením. V prvním případě se podle literatury jedná o cyklistiku, která je alternativou

k pozemním typům dopravy za účelem přemístění se na kratší vzdálenosti do deseti kilometrů. Protože je jízda na kole relativně rychlá, s průměrnou rychlostí 15 – 25 km/h, jsou na tyto vzdálenosti často z hlediska času vhodnějším dopravním prostředkem než třeba automobil. Zejména jsou tyto výhody patrné v časech ranních nebo odpoledních dopravních špiček. [3, str. 110]

Cykloturistiku lze charakterizovat jako rekreační a turistickou jízdu na kole převážně po značených cyklostezkách nebo cyklotrasách. Dále se také užívá jízda na kole za účelem cyklosportu, která k samotné jízdě po značených trasách využívá různých adrenalinových aktivit.

Cyklistické trasy se dělí na cyklostezky, cyklotrasy a cykloturistické trasy. Cyklostezky jsou pozemní komunikace nebo jízdni pásy vyhrazené dopravní značkou pro jízdu na kole. Cyklotrasy jsou naopak orientačně vedené a jsou trasované po silnicích a dobrých místních účelových komunikacích. Součástí cyklotras mohou tedy být také cyklostezky. Cykloturistické trasy jsou vedeny přes horší polní nebo lesní cesty nebo terénem. [4]

Za klady cyklistické dopravy lze všeobecně považovat její mobilitu bez ohledu na stáří a výši příjmu, cenovou výhodnost, bezhlučnost a pozitivní vliv na životní prostředí. Jízdni kolo je také rovnocenným dopravním prostředkem na cestách do škol, do práce, za nákupy nebo při trávení volného času. Rovněž jízda na kole působí blahodárně na zdravotní stav, je prevencí proti civilizačním chorobám. [12]

V cestovních kancelářích zaměřených na poskytování aktivní dovolené lze v současné době spatřit mezi širokou nabídkou sportovně orientovaných zájezdů i zájezdy na kole. Tyto v poslední době velmi oblíbené zájezdy jsou určeny jak pro cyklistiku horskou, tak i pro méně náročnou silniční. V nabídkách jednotlivých cestovních kanceláří si lze vybrat zájezd podle typu jízdniho kola, jeho technické výbavy a stupně obtížnosti tras.

1.1.2 Služby poskytované v silniční dopravě

Při využívání silniční dopravy za účelem cestovního ruchu jsou cestujícím poskytovány specifické služby, mezi které lze zařadit služby poskytované v autobusech, taxislužbu, autopůjčovny, okružní jízdy nebo odpočívadla.

Služby v dálkových vnitrozemských a mezinárodních autobusových spojích jsou cestujícím poskytovány ke zpříjemnění cesty. Student Agency ve svých autobusech nabízí

teplý nápoj, zapůjčení novin nebo časopisů ke čtení zdarma. Rovněž k pohodlnému cestování přispívá film promítaný na nainstalovaných monitorech nebo hudba prostřednictvím sluchátek. Tento servis zajišťuje stewardka, která je samozřejmostí každého spoje společnosti.

Součástí moderního cestování autobusy cestovních kanceláří jsou polohovatelná opěradla sedaček, sklápěcí stolky, kávovary a klimatizace. Svě opodstatnění mají také tzv. hotelbusy. Jedná se o autobusy s místy k sezení v přední části za řidičem. V zadní části vozidla a v horní části nad sedadly se však nachází prostor ke spaní. Jedná se o samostatné uzavřené kajuty s jedním nebo se dvěma lůžky. Ve střední části hotelbusu pak bývá kuchyňka a chemické WC s umývárnu.

V České republice jsou ve velké míře vypravovány cyklobusy, resp. jejich zimní alternativa v podobě skibusů. Tyto speciálně upravené autobusy umožňují především obyvatelům velkých měst snadnou dopravu do cyklistických oblastí nebo zimních horských středisek.

Taxislužba je také služba. Setkat se s ní je možné převážně ve městech, zejména v oblastech velkých dopravních uzlů, letišť nebo nádraží. Taxislužba může sloužit k přesunům cestujících mezi těmito stanovišti nebo třeba k prohlídkám pamětihodností.

Autopůjčovny jsou z hlediska cestovního ruchu významné zejména v okolí turistického cíle účastníka zájezdu. Ten má možnost prostřednictvím zapůjčeného automobilu blíže a rychle poznat zajímavosti okolí, které třeba nejsou součástí programu cestovní kanceláře.

Okružní vyhlídkové jízdy jsou častým jevem ve velkých evropských městech. V Praze je také možnost využití autobusu turisty k okružním jízdám za památkami. S touto službou je úzce spojena i kvalifikovaná průvodcovská služba.

Silniční a dálniční odpočívadla slouží k odpočinku a regeneraci řidiče během jeho náročné cesty. Součástí takového plně vybaveného odpočívadla jsou čerpací stanice, parkoviště, restaurace, venkovní posezení, telefon a možnost relaxace.

1.2 Železniční doprava

Podle literatury je železniční doprava druh dopravy uskutečňovaný železničními dopravními prostředky, kterými jsou osobní a nákladní vozy, hnací vozidla, pomocná a speciální vozidla, po železničních tratích. Železniční trať je obecně chápána jako dráha, která je určena k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných k zajištění

bezpečnosti a plynulosti dopravy. [1, str. 52]

Dopravní cestou je tedy železniční trať. Na našem území se nacházejí tratě celostátní a regionální, jednokolejné, dvoukolejné a vícekolejné, elektrizované i neelektrizované i tratě úzkorozchodné. Souhrn železničních tratí se nazývá železniční síť, která patří v České republice k nejrozsáhlejším na světě.

Vlastníkem a provozovatelem dráhy je Správa železniční a dopravní cesty, provozovatelem železniční dopravy jsou České dráhy, a.s. a menší dopravci.

1.2.1 Charakteristika železniční dopravy

V České republice je železniční doprava převážně zajišťována Českými drahami, v zanedbatelné míře na regionální úrovni nebo v případě nepravidelné železniční dopravy pak jinými soukromými dopravci.

Podle literatury lze železniční osobní dopravu z hlediska pravidelnosti rozdělit na pravidelnou, nepravidelnou a mimořádnou. Mimořádná doprava je obstarávána při situacích vyplývajících z náhlé dopravní potřeby. [1, str. 176]

Pravidelná železniční doprava je uskutečňována pravidelnými jízdami vlaků, pro potřeby cestující veřejnosti zveřejněných v jízdních řádech. Ty jsou zpravidla sestavovány pro období jednoho roku, platnosti nabývají v polovině prosince.

V oblasti **mezinárodní osobní dopravy** je spojení ze strany Českých drah zajišťováno denními vlaky kategorie Eurocity, Intercity a nočními vlaky kategorie Euronight a rychlík. Z velké části je mezinárodní osobní doprava provozována po modernizovaných tratích, tzv. železničních koridorech. Ty jsou součástí mezinárodní tranzitní železniční sítě sloužící transevropské dálkové dopravě.

Vnitrostátní dálková osobní doprava je zajišťována mezinárodními nebo vnitrostátními vlaky kategorie Supercity, Eurocity, Intercity, Expres, rychlík a spěšný vlak. Některé rychlíky a spěšné vlaky současně v některých úsecích částečně doplňují nabídku regionálních osobních vlaků a tím zlepšují regionální obslužnost. Vlaky vnitrostátní dálkové dopravy jsou vedeny i po tratích, které nejsou součástí železničních koridorů. Na těchto tratích nelze v plné míře využít konstrukčních rychlostí a jiných schopností vozidel, dochází k prodlužování jízdních dob vlaků, v případě vedení spojů po jednokolejných tratích je snížena jejich traťová propustnost, což může mít za následek zpoždění vlaků a s nimi i ztrátu návaznosti na přípojný vlaky.

Zejména k dopravě do škol, zaměstnání či za nákupy, slouží **regionální a příměstská osobní doprava**. Úkolem této oblasti železniční dopravy je tedy základní dopravní obslužnost území s přípojnými vazbami na dálkové vlaky či ostatní regionální spoje do okolí. Výhodou zde je zvýšená možnost přepravy objemných zavazadel, jízdních kol a dětských kočárků, využívaná zejména u souprav složených z motorových vozů a motorových a elektrických jednotek.

Nepřavidelná železniční osobní doprava je uskutečňována zejména vlaky na objednávku. Vlakem na objednávku se rozumí zavedení zvláštního vlaku, historického vlaku či zvláštních vozů na základě požadavku objednavatele za účelem firemní akce, výročí měst a obcí či ostatních oslav. České dráhy po získání objednávky přezkouší technologickou proveditelnost požadavku, nabídnou technickou možnost řešení, které se bude přibližovat představám objednavatele. Dojde-li ke vzájemné shodě, bude objednavateli navržena smluvní cena, za kterou budou České dráhy ochotny požadovaný vlak vypravit. Smluvní cena nezahrnuje pouze přípravu a použití železničních vozidel, ale také použití a řízení dopravní cesty nebo nákladů na energii. V případě dohody obou stran se sestaví závazná objednávka a České dráhy začnou s její realizací. [5]

1.2.2 Služby poskytované cestujícím v železniční dopravě

Služby v železniční dopravě lze rozdělit na služby poskytované ve vlacích nebo na služby, které cestujícím poskytují železniční stanice.

Mezi **služby poskytované ve vlacích** lze zahrnout možnost přepravy zavazadel a živých zvířat, občerstvení ve vlaku, přítomnost ubytovacích vozů řazených v nočních vlacích nebo třeba možnost přepravy automobilu autovlakem. Ve vlacích se setkáváme se dvěma základními druhy cestovních tříd. Jedná se o první a druhou třídu. Tyto třídy se liší jak cenou, tak pohodlím.

Do služby **přepravy zavazadel a živých zvířat** lze zahrnout přepravu ručních zavazadel, spoluzavazadel, úschovu během přepravy, přepravu kočárků, jízdních kol a lyží. Zapomenout není možné na možnost cestování se živými zvířaty a se psy. Zajímavostí je třeba vnitrostátní přeprava jízdního kola, které může být přepraveno buď jako spoluzavazadlo za 25 Kč za přepravu jedním vlakem, nebo s využitím úschovy během přepravy za dohledu průvodčího vlaku za 30 Kč za jedno přepravení. Celodenní doklady činí 50 Kč, resp. 60 Kč. Při cestě do vybraných zahraničních zemí zaplatí cyklisté za přepravu

svých kol 5 Eur, na Slovensko 30 Kč. [5]

Služby **občerstvení ve vlaku** mohou cestující vyzkoušet ve vybraných vlacích Českých drah. Zájemci mohou využít nabídku jídelního vozu nebo vyčkat na roznášku občerstvení obsluhujícím personálem s pojízdným minibarem. Tyto služby jsou zajišťovány ve všech vlacích vyšší kvality, expresech a vybraných rychlících. České dráhy spolupracují při zajišťování služeb restauračních vozů s domácími i zahraničními společnostmi. [5]

Ubytovací vozy jsou nasazovány na noční spoje. Ve většině vlaku lze využít k přepravě dražších, ale pohodlnějších lůžkových vozů, nebo naopak levnějších, ale méně pohodlných lehátkových vozů.

Komfort v lůžkovém voze je zajištěn v jednolůžkových, dvoulůžkových a třílůžkových oddílech, jejichž součástí je plnohodnotně připravené lůžko, umyvadlo s teplou i studenou vodou, mýdlo, ručník a ústní voda. Toalety jsou společné. Novější vozy jsou již plně klimatizovány a vybaveny přípojkou na 230 V a navíc také společnou sprchou. Součástí ceny za lůžko je na vybraných spojích na Slovensko i drobné občerstvení. Nižší úroveň komfortu nabízejí lehátkové vozy, jejichž oddíly mohou být čtyřmístné nebo šestimístné. Na rozdíl od lůžkového vozu si zde cestující své místo musí připravit sám. Během denního cestování lze vozy snadno upravit na oddíly k sezení.

Lůžkové a lehátkové vozy jsou vypravovány jak na výkony celoroční, kde nejzajímavější z nich je cesta do Moskvy, tak i na spoje sezonní, směřující do Bulharska nebo Chorvatska či Řecka.

Servis je zde rovněž jako u restauračních vozů smluvně zajišťován posádkami specializovaných firem.

Historie **autovlaků** na našem území není dlouhá, nicméně se současná přeprava automobilů nebo motocyklů a cestujících na více než sto kilometrů dlouhých trasách těší mezi veřejností velké oblibě. V platném jízdním řádu je zaveden jeden denní a jeden noční pár autovlaků z Prahy do Košic a zpět a jeden noční z Prahy do Popradu a zpět. Velmi zjednodušeně lze tento způsob přepravy popsat tak, že cestující najede automobilem, popřípadě motocyklem ve speciálně určeném terminálu na nákladní vůz, noc stráví v ubytovacím voze a ráno sjede z tohoto nákladního vozu v areálu cílové stanice a pokračuje v jízdě po vlastní ose.

Mezi **služby poskytované v železničních stanicích** lze zařadit zejména půjčovny jízdních kol nebo půjčovnu automobilů.

ČD Bike se nově nazývá od roku 2006 služba **půjčovny jízdních kol**, která byla

u Českých drah zavedena v dubnu 2003. Od doby svého vzniku se rozšířila do většiny krajů, nejvýznamněji se tato služba uchytila v Jižních Čechách, na Šumavě a v Českém ráji, místě svého založení. Služba ČD Bike funguje od dubna do října, minimální půjčovné je 90 Kč, záloha na vrácení či poškození kola je 1000 Kč.

Služba **půjčovny automobilů** v blízkosti železničních stanic je poskytována díky autopůjčovně Hertz. Cestující si může automobil objednat buď telefonicky nebo prostřednictvím internetu, stejně tak i přímo komunikátorem v tzv. meeting pointu – prostoru autopůjčovny před železniční stanicí, kde již řidič s klíčky od automobilu při včasné objednávce čeká. [5]

Samozřejmostí významných železničních stanic je vybavenost pokladnami, čekárnami a úschovny zavazadel. Informace jsou ve většině z nich poskytovány prostřednictvím ČD center.

1.3 Letecká doprava

Podle literatury je letecká doprava využívána pro přepravu osob a nákladů vzdušnou dopravní cestou. Základními prvky dopravního systému jsou letadlo, popř. vrtulník a letecká dopravní cesta. Letecká dopravní cesta je tvořena letištěm, leteckými službami a vymezenou částí vzdušného prostoru. [1, str. 113]

Letecká doprava je jedním z nejdynamičtěji se rozvíjejících odvětví světového hospodářství, vyznačuje se trvalým růstem přepravních výkonů, rychlým rozvojem technologie a zvyšováním celkové bezpečnosti a efektivnosti. Její nejvýznamnější součástí je civilní letectví a jejím základním znakem je přeprava cestujících, zboží a pošty za úplat. Česká republika disponuje letišti pro vnitrostátní a mezinárodní lety. Za mezinárodní lety považují takové lety, které překračují hranice alespoň dvou států. [6, str. 81]

1.3.1 Charakteristika letecké dopravy

Z hlediska cestovního ruchu lze leteckou dopravu také jako dopravu železniční či autobusovou dopravu rozdělit na pravidelnou a nepravidelnou. Pravidelná letecká doprava se uskutečňuje podle schválených letových řádů jednotlivých dopravců, které se sestavují zvlášť na zimní a letní období. Ostatní letecká doprava je označována za leteckou dopravu nepravidelnou.

Pravidelná osobní vnitrostátní letecká doprava je především zajišťována společností České aerolinie, a.s.. Ta letecky spojuje města Prahu, Brno, Ostravu a Karlovy Vary.

České aerolinie však neprovozují pouze leteckou dopravu nad územím České republiky, ale jejími letadly dopravují cestující i za hranice státu. V období platnosti letního jízdního řádu dochází v **pravidelné osobní mezinárodní letecké dopravě** společnosti k rozšíření nabídky spojů na pravidelných letech do zahraničí, a to nejen do rekreačních a turisty vyhledávaných destinací, ale zejména do Hamburku, Stockholmu, Kodaně nebo na Blízký východ. U této společnosti se lze v rámci mezinárodní osobní dopravy setkat s tzv. code-sharovou spoluprací. Tato spolupráce spočívá v označování letů kódem partnerské společnosti a naopak. Tato forma spolupráce zvyšuje vlastní využití letů Českých aerolinií a rozšiřuje její distribuční síť. Praktickou výhodou pro cestujícího je nákup jedné letenky pro let uskutečněný více dopravci. V současnosti se jedná především o spolupráci se společností Delta Air Lines na její nové lince New York – Praha a dalšími dopravci na linkách z Prahy do italských destinací nebo do exotických Taškentu a Tel-Avivu, létá se i do Novosibirsku.

Nad územím České republiky provozuje mezinárodní dopravu mnoho jiných zahraničních leteckých dopravců, jakými jsou Lufthansa, Alitalia, British Airways, SwissAir, AirFrance nebo třeba Siberian Airlines na zmíněný Východ.

Nepřavidelná osobní letecká doprava, též nazývaná charterová, je zajišťována lety na objednávku. Tuto formu dopravy využívají především při organizaci svých zájezdů cestovní kanceláře. Častým jevem při uskutečňování charterových letů je plné využití kapacity letadla více cestovními kancelářemi, což je z hlediska nižší přepravní ceny pro každou z nich výhodné. Významnými poskytovateli těchto charterových letů jsou opět České aerolinie.

Zvláštním typem této formy letecké dopravy je Aerotaxi. Tento soukromý charterový let je plně přizpůsoben možnostem a přáním zákazníka, pro kterého je tento let oblíbený díky kratšímu času strávenému v odbavovací hale i samotnému času strávenému v letadle.

1.3.2 Služby poskytované cestujícím v letecké dopravě

V blízkosti letiště musí být střediska služeb, které zajišťují plynulý a bezproblémový provoz. Mezi takovéto služby se řadí Policie a cizinecká policie, celní a zdravotnická služba a služba protipožární ochrany.

Mezi **letištní služby** lze zařadit **způsob odbavování cestujících**. To lze uskutečnit několika způsoby. Kromě standardního typu odbavení prostřednictvím odbavovací přepážky lze v současnosti využít i odbavení internetové, s využitím elektronické letenky a internetu z pohodlí domova. Novinkou zavedenou na mezinárodním letišti Praha-Ruzyně v listopadu roku 2009 je nový systém samoodbavení cestujících, tzv. Self check-in kiosky.

Součástí vybavení a služeb moderních mezinárodních letišť jsou odbavení zavazadel, odbavovací hala, obchody a občerstvení, možnost připojení Wi-fi, přítomnost poboček cestovních kanceláří, salonky pro cestující, bankovní služby se směnárny, autopůjčovny, dále lze na nich setkat s lékárnami, modlitebnami, fotokabinami či třeba wellness centry.

Letiště jsou kvůli své rozlehlosti situovány v blízkosti velkých měst. Jiným důvodem tohoto umístění mimo jejich centra je i zatížení životního prostředí prostřednictvím značného hluku produkovaného letadly. Doprava z měst na letiště je možná několika způsoby, nejčastěji autobusem městské hromadné dopravy, taxislužbou, vypůjčeným automobilem nebo individuální automobilovou dopravou. Součástí letišť jsou také **přepravní společnosti**, které zajišťují spojení letiště s železničními nebo autobusovými nádražími v okolí nebo městy ležícími v blízkosti letišť.

Při samotném letu pak mohou cestující využít mnoha služeb dopravce, které slouží ke zpříjemnění cesty. Mezi tyto možnosti lze všeobecně zahrnout polohovatelná křesla, možnost občerstvení a podávání alkoholických a nealkoholických nápojů, ke zkrácení dlouhé chvíle čtením slouží tiskoviny, k poslechu slouží audio zařízení a promítají se i filmy. Existují tři základní druhy cestovních tříd, lišící se cenou a poskytovaným pohodlím. Jedná se o první třídu, ekonomickou třídu a třídu turistickou.

Přeprava zavazadel se v letecké dopravě vyznačuje výraznými specifiky oproti přepravě jinými dopravními prostředky. Je zde omezená hmotnost přepravovaných zavazadel pro každého cestujícího. Každý dopravce vzhledem k parametrům nasazovaných letadel stanovuje jiné hmotnostní hranice, které zavazadlo nesmí přesáhnout. Zakázáno je obecně v letadlech přepravovat zbraně, nože, střelivo či hořlaviny. [7]

Přeprava živých zvířat v kabině pro cestující je omezena. Takto se smí přepravovat

pouze malá zvířata s hmotností do 5 kg, výjimku tvoří slepecký pes. Zvířata s hmotností přesahující hranici 5 kg jsou přepravována v zavazadlovém prostoru v jim určených přepravních boxech. [7]

1.4 Vodní doprava

Podle literatury je vodní doprava uskutečňována dopravními prostředky, plavidly, po vodních cestách. Dělí se na vnitrozemskou vodní dopravu, neboli říční, a vodní dopravu námořní. Vnitrozemská vodní doprava využívá vnitrozemských vodních cest, kterými jsou řeky, umělé průplavy a jiné vnitrozemské vody. Od námořní dopravy se liší jak z hlediska sféry působnosti na přepravním trhu, tak i z hlediska technologického.

[1, str. 130]

1.4.1 Charakteristika vodní dopravy

Ve světě má **námořní doprava** z hlediska cestovního ruchu význam rekreační. Okružní plavby se stávají vyhledávaným cílem turistů. Další význam lze spatřit v trajektové přepravě, společné přepravě osob a automobilů mezi dvěma mořskými břehy.

Vzhledem ke geografické poloze České republiky, zejména pak nepřítomností moře, v ní existuje pouze **vnitrozemská vodní doprava**. Ta má v zemi charakter rekreační, zábavní i poznávací.

Plavební síť České republiky není podle literatury rozsáhlá. Je tvořena zejména labsko-vltavskou vodní cestou, která je splavná od Mělníka, resp. Chvaletic až po státní hranice s Německem. Dále se v ní vyskytuje několik izolovaných úseků, jakými jsou úsek středního Labe mezi Přeloučí a Sezemicemi. Vltava je splavná od Mělníka po Třebenice při vodní nádrži Slapy. Rekreační charakter pro turisty má také vodní cesta Otrokovice – Rohatec na řece Moravě, tzv. Bařův kanál. [1, str. 134]

V roce 2008 byla zahájena **pravidelná osobní lodní doprava** na Labi Labskou paroplavební společností, o.p.s. Podle jízdním řádu, který odděluje hlavní a vedlejší sezonu, se lze svézt lodí Porta Bohemica z Litoměřic do Ústí nad Labem-Vážova a z Litoměřic do Horních Počaplí. Tento druh dopravy má rekreační charakter, stejně jako okružní plavby v okolí samotných Litoměřic. [8]

Podobný název má i jiná významná společnost provozující na druhé nejdelší řece České republiky lodní dopravu, a to Labská plavební společnost, s.r.o. S jejími loděmi je možné se setkat mezi Ústí nad Labem a Mělníkem a Ústí nad Labem a německým Bad Schandau. Rovněž zde se jedná výhradně o rekreační plavby. [9]

Po Vltavě se lze svézt Pražskou paroplavební společností, a.s., která provozuje linkové i okružní rekreační plavby. Její plavidla vozí nadšence od Mělníka až po Slapy. Samozřejmostí jsou okružní plavby po Vltavě za zajímavými místy hlavního města České republiky. Z Rašínova nábřeží, přístaviště Pražské paroplavební společnosti, se mohou zájemci vydat třeba pod Vyšehrad nebo k Národnímu divadlu, výjimkou není ani pořádání diskoték při plavbě noční Prahou. Na Moravě jsou nejznámější rekreační plavby po Baťově kanále. [10]

Vyhlídkové plavby se uskutečňují i ve známých rekreačních střediscích, jejichž centry jsou jezera či jiné vodní plochy. Patří zde Máchovo jezero, vodní nádrž Orlík nebo Brněnská přehrada.

1.5 Městská hromadná doprava

Městskou hromadnou dopravu lze definovat jako činnost spjatou s cílevědomým přemísťovanými osobami a definovanými hmotnými předměty v předpokládaných objemových a definovaných časových a prostorových souvislostech za použití pro tento typ vhodných dopravních prostředků a technologií. [11, str. 7]

1.5.1 Charakteristika městské hromadné dopravy

V současnosti lze pozorovat ve městech preferenci městské hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy. Subsystemy městské hromadné dopravy slouží zejména k základní dopravní obslužnosti měst a jejich blízkého okolí. Pro turisty mají význam především v přemístění mezi jednotlivými stanovišti železniční, silniční, letecké, popřípadě vodní dopravy, dále pak přibližují návštěvníky k turistickým zajímavostem města.

V České republice existují ve velkých městech autobusové, trolejbusové a tramvajové subsystemy, v Praze pak také subsystem metra. Každá forma subsystemu má přednosti a specifika, která upřednostňují právě tento způsob dopravy před jiným systémem.

Městská hromadná doprava je také součástí integrovaného dopravního systému měst.

Jedná se o systém obsluhy určitého území s využitím více druhů dopravy, kde je podstatnou složkou právě městská hromadná doprava. Výhodou tohoto systému pro cestující, obyvatele měst nebo návštěvníky, je jednotnost používaných jízdenek i přesto, že je doprava v integrovaném dopravním systému zajišťována více dopravci.

1.5.2 Služby poskytované cestujícím v městské hromadné dopravě

Omezování individuální automobilové dopravy ve městech ve prospěch městské hromadné dopravy je podle literatury uskutečňováno jak finančními a umělými překážkami, mezi které patří vysoké parkovné, resp. zúžení vozovek nebo šikany, tak i výstavbou záchytných parkovišť. Formy záchytných parkovišť a podobných zřízení mají názvy Park & Ride, Bike & Ride a Kiss & Ride. [11, str. 61]

V případě **Park & Ride** se jedná se o formu záchytného parkoviště s návazností individuální automobilové dopravy na městskou hromadnou dopravu, popř. na vozidla integrovaného dopravního systému. Parkoviště jsou budována v těsné blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů veřejné dopravy.

Systém **Bike & Ride** je založený na podobném principu jako předchozí, zde se však jedná o návaznost městské hromadné dopravy a cyklistické dopravy.

U možnosti **Kiss & Ride** se jedná rovněž o návaznost individuální automobilové dopravy s prostředky integrovaného dopravního systému, kde jsou v blízkosti terminálů veřejné dopravy budována místa k vyčkávání automobilů. Řidič přepravuje k terminálům osoby, které pokračují dále v jejich cestě prostředkem veřejné dopravy. Stejně se tak může vyčkávat na speciálně vymezených místech na jejich příjezd.

1.6 Ostatní druhy dopravy

Mezi druh dopravy se zařazuje také chůze, neboli **pěší doprava**. Ta je počáteční a koncovou fází veškerého cestování. Chůzi slouží pěší zony s velmi omezeným pohybem dopravních prostředků a chodníky.

K turistickým i dopravním účelům slouží **lanové a horské dráhy**. Nejproslulejšími lanovými dráhami u nás jsou rarita Českých drah, lanová dráha z Horního Hanychova v Liberci na vrchol Ještěd, a poté v Praze dráha na Petřín.

Lyžařské vleky lze také zahrnout mezi ostatní druhy dopravy.

1.7 Statistiky České republiky z hlediska cestovního ruchu

Následující tabulka a obrázky poukazují na vývoj příjezdového a cestovního ruchu České republiky ve sledovaném období s využitím tzv. hraniční statistiky, která se řadí mezi statistiky cestovního ruchu. Hraniční statistika je zaměřena na využívání silniční, železniční a letecké dopravy při cestách nerezidentů do České republiky a rezidentů do zahraničí.

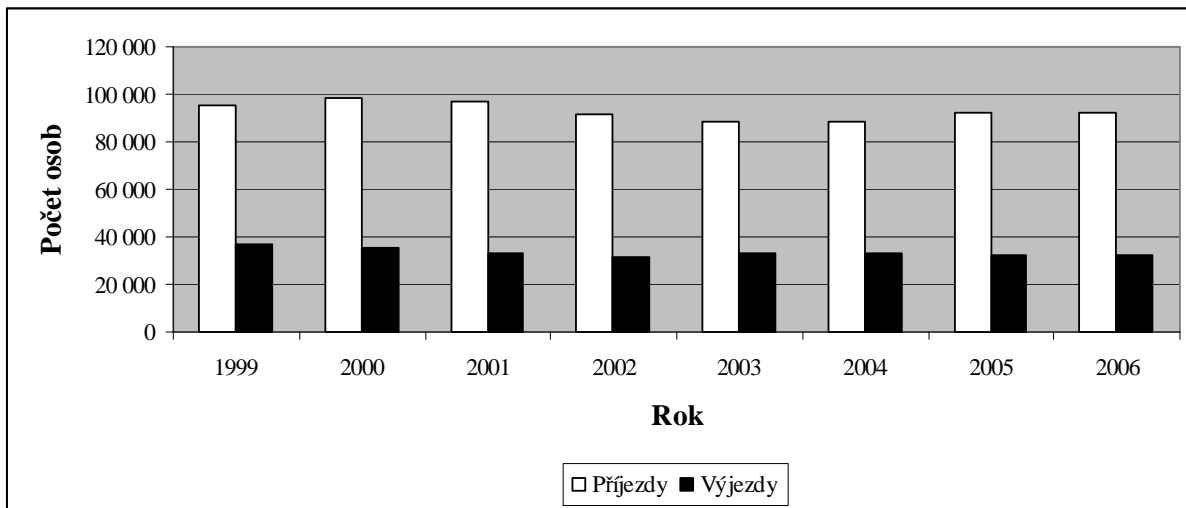
Tabulka č. 1 Počet osob překračujících hranice České republiky v letech 1996 až 2006

Počet osob překračujících hranice České republiky v letech 1996 až 2006								
Rok	Příjezdy nerezidentů (v tis.)			Výjezdy rezidentů (v tis.)			Příjezdy	Výjezdy
	Silniční doprava	Železniční doprava	Letecká doprava	Silniční doprava	Železniční doprava	Letecká doprava	Celkem	
1996	103 313	4 578	1 514	46 772	1 305	536	109 405	48 614
1997	101 860	4 532	1 492	43 556	1 321	1 193	107 884	46 070
1998	96 493	4 870	1 480	40 820	1 382	1 406	102 844	43 608
1999	95 315	4 080	1 438	37 221	1 371	1 386	100 832	39 977
2000	98 317	4 011	1 918	35 427	1 344	1 406	104 247	38 177
2001	97 020	3 931	2 118	33 095	1 348	1 781	103 070	36 224
2002	91 760	3 369	2 465	31 498	1 115	1 691	97 594	34 303
2003	88 714	3 117	3 154	32 946	1 090	2 038	94 984	36 074
2004	88 663	3 080	4 153	33 231	1 023	2 395	95 897	36 650
2005	92 608	3 132	4 727	32 522	1 038	2 625	100 466	36 186
2006	92 639	3 187	4 295	32 491	1 046	3 120	100 120	36 657

Zdroj: www.czso.cz

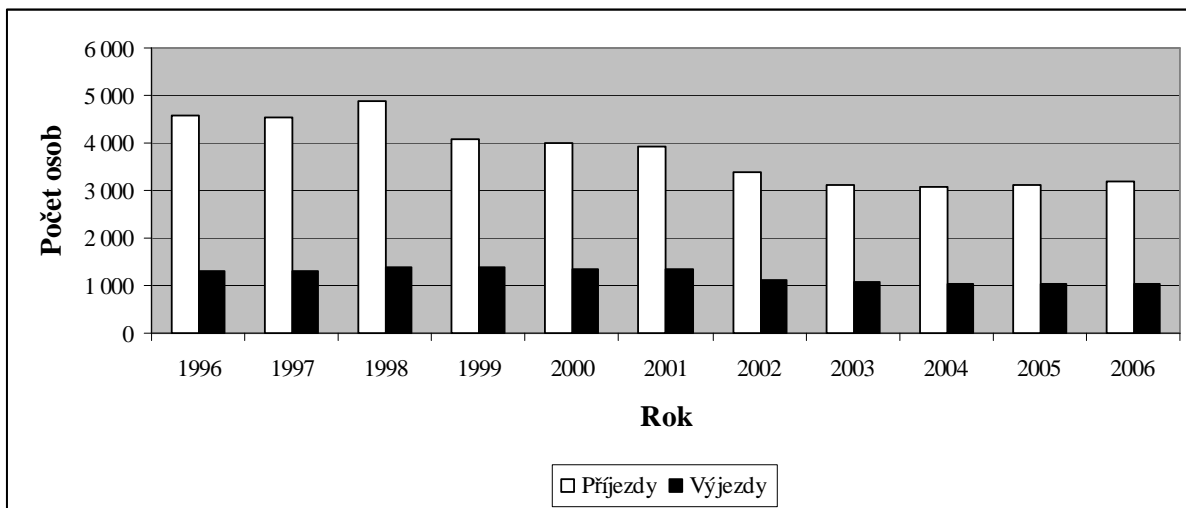
Pro lepší přehlednost je níže uvedeno grafické znázornění příjezdů a výjezdů zahraničních osob do České republiky a výjezdů Čechů do zahraničí.

Obrázek č. 1 Porovnání příjezdů a výjezdů s využitím silniční dopravy v letech 1999 až 2006



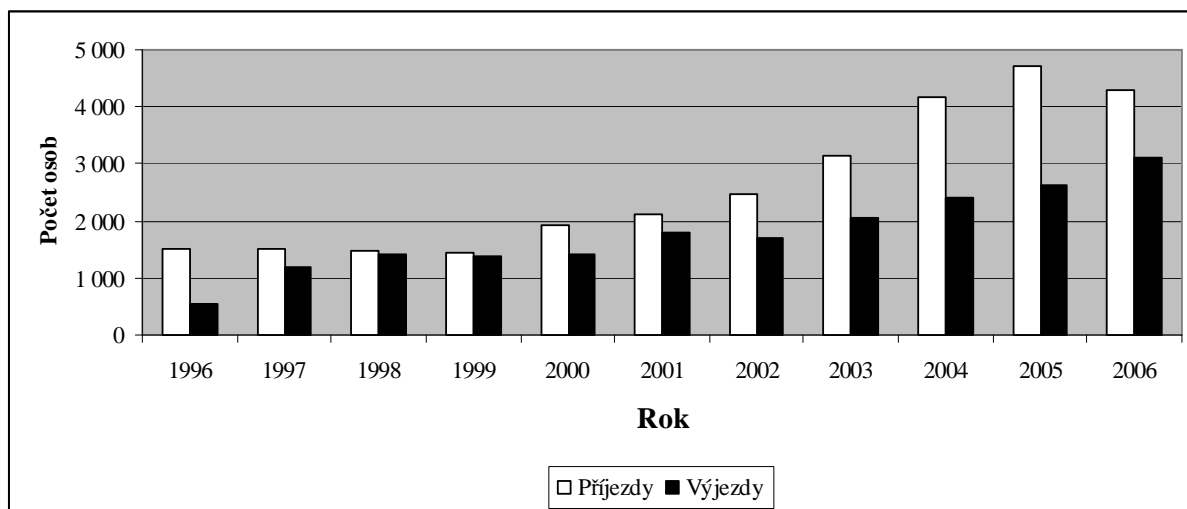
Zdroj: www.czso.cz

Obrázek č. 2 Porovnání příjezdů a výjezdů s využitím železniční dopravy v letech 1996 až 2006



Zdroj: www.czso.cz

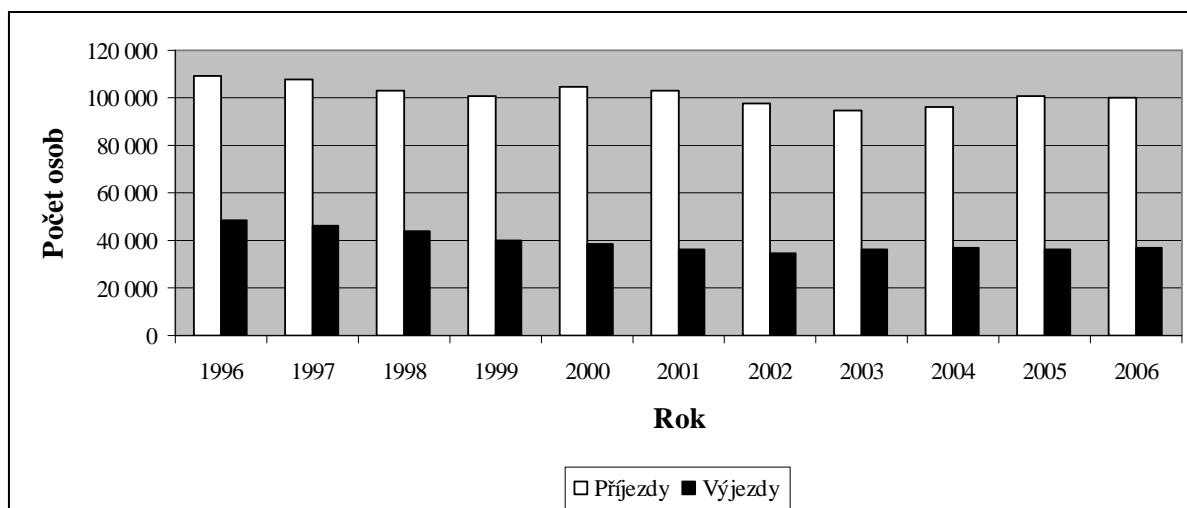
Obrázek č. 3 Porovnání příjezdů a výjezdů s využitím letecké dopravy v letech 1996 až 2006



Zdroj: www.czso.cz

Z Obrázku č. 3 je patrný nárůst využívání letecké dopravy pro cestovní ruch. Z Tabulky č. 1 lze vypočítat, že oproti roku 1996 se zvýšil počet zahraničních nerezidentů, kteří k dopravě do České republiky využili leteckou dopravu, v roce 2006 o 183, 69 %. K dopravě do zahraničí byla letecká doprava v roce 2006 využita rezidenty o 482, 09 % více, než v porovnávaném roce 1996.

Obrázek č. 4 Porovnání příjezdů a výjezdů s využitím všech tří druhů dopravy dohromady v letech 1996 až 2006



Zdroj: www.czso.cz

Z Tabulky č. 1 a Obrázku č. 4 je také patrné, že počet příjezdů nerezidentů je vyšší, než počet výjezdů rezidentů. V roce 2006 byl počet zahraničních nerezidentů, kteří do České republiky přicestovali, o 173, 13 % větší než počet tuzemských rezidentů, kteří naopak republiku opustili.

2 CHARAKTERISTIKA MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE Z HLEDISKA CESTOVNÍHO RUCHU

Moravskoslezský kraj vznikl společně s ostatními 13 kraji České republiky 1. ledna 2001. Nachází se ve východní části České republiky a sousedí s Olomouckým krajem na západě, s krajem Zlínským na jihu, na východě pak sousedí s Žilinským krajem na Slovensku a jeho severní část tvoří hranici s polskými vojvodstvími Opolským a Slezským.

Území kraje je tvořeno územími 6 okresů, kterými jsou Bruntál, Frýdek-Místek, Karviná, Nový Jičín, Opava a Ostrava-město a územími 22 obcí s rozšířenou působností. V kraji se nachází celkem 5 statutárních měst, 35 měst, 3 městyse a 256 obcí. [12]

2.1 Zeměpisná poloha

Horopisně leží území kraje na rozhraní Českého masívu a Západních Karpat. Nejvyšším pohořím je Hrubý Jeseník na západě, o nějž se Moravskoslezský kraj dělí s krajem Olomouckým, s nejvyšší horou Pradědem. Na jihovýchodní straně území se rozléhají Moravskoslezské Beskydy, pohoří s nejvyšší Lysou horou. Jihozápadní část kraje tvoří pohoří Nízkých Jeseníků a Oderských vrchů. Mezi horami leží i níže položené oblasti, kterými jsou nejjižnější výběžek Slezské nížiny, Opavsko-Ostravská pánev a Moravská brána. Nejnižšími polohami protékají nejvýznamnější řeky Moravskoslezského kraje, kterými jsou Odra, Opava, Ostravice a Olše. [12]

2.2 Historie

Dějiny regionu ovlivnilo několik významných událostí, milníků, jejichž stopy jsou patrné i v současnosti. Osídlování Moravskoslezského kraje nastalo rodem Přemyslovců, kteří koncem 12. století začali obydlovat oblasti okolo významných obchodních cest současného kraje a podél řek. Pro region se stalo přelomovým 18. století. V roce 1763 bylo totiž objeveno v Petřkovicích, dnes městské části Ostravy, ložisko černého uhlí. Ihned se začalo s jeho těžbou. Postupem času byla objevena další naleziště v současné Ostravsko-karvinské uhelné pánvi, kde se tento druh uhlí těží jako v jediné oblasti České republiky doposud. Rychle rozrůstající se těžba vtiskla regionu jeho průmyslovou tvář, která mu s rozvojem těžkého hutního a strojírenského průmyslu po druhé světové válce

zůstala. Rozmach strojírenství a příbuzných oborů přilákal zejména do její východní části obyvatelé za účelem získání zaměstnání. Pro jejich ubytování začala být ve městech budována velká sídliště, která v nich existují v mnoha případech v jejich původním provedení dodnes. Od roku 1989 po nedávnou současnost však nastal v průmyslu značný útlum, v kraji rostla kvůli propouštění velkých podniků nezaměstnanost. V současnosti ke zvýšení zaměstnanosti přispívají pracovní příležitosti automobilek a ostatních podniků nově vybudovaných průmyslových zón.

Těžba uhlí se spolu s těžkým průmyslem projevila také v životním prostředí regionu. Moravskoslezský kraj patří k oblastem s nejvíce poškozeným ovzduším v rámci České republiky. V některých sledovaných parametrech zaujímá přední postavení i v rámci celoevropského měřítka.

2.3 Významná města

V Moravskoslezském kraji je 5 statutárních měst, seřazených podle počtu obyvatel sestupně Ostrava, Havířov, Karviná, Opava, Frýdek-Místek. Dalšími okresními městy jsou Nový Jičín a Bruntál. Významnými městy kraje jsou také Třinec a Krnov.

Ostrava je statutární město ležící ve východní části kraje na soutoku řek Lučiny, Odry, Opavy a Ostravice. Dělí se na dvě základní části, na Moravskou a Slezskou Ostravu. Po objevení naleziště černého uhlí ve Slezské části v 18. století se Ostrava stala městem průmyslovým. Zanedlouho se v ní rozšířil průmysl, zejména hutní, později i chemický. Po ukončení důlní činnosti v Ostravě v roce 1994 a výrazným omezením hutnictví se pozvolna začíná obnovovat i špatné životní prostředí. Ostrava však není místem jen průmyslovým, ale věnuje se i jiným oborům. Město je bohaté na pořádání každoročních kulturních a sportovních akcí, je protkáno sítí kin, divadel a muzeí, významnými rodáky jsou z oblasti kultury zpěváci Jaromír Nohavica, Marie Rottrová nebo Věra Špinarová, ze sportovního odvětví je slavným rodákem tenista Ivan Lendl.

Ostrava je bohatá na památky, které upozorňují na nedávnou těžařskou minulost a skomírající hutnictví. Nejvýznamnější technickou památkou města je celým názvem Národní technická památka Důl Hlubina a vysoké pece a koksovna Vítkovických železáren. Tento tříčlenný komplex je znám zejména pod názvem Dolní oblast Vítkovic, ale známý je i pod přívlastkem Ostravské Hradčany. Tato památka je zapsána na seznamu Evropského kulturního dědictví, je také aspirantem na zapsání do celosvětového seznamu světového

dědictví UNESCO. Dalšími památkami symbolizujícími zašlou slávu uhlí a těžařských věží jsou Kulturní památka důl Anselm, známější pod názvem Hornické muzeum OKD Ostrava a Národní kulturní památka Důl Michal. V těchto památkách mají návštěvníci jedinečnou možnost seznámit se z úst průvodců, převážně vysloužilých horníků, o historii hornictví na Ostravsku, prohlédnout si expozice těžařských strojů a mnoho dalších nevšedností. Mezi jiná zajímavá muzea města lze zahrnout Hasičské muzeum, Muzeum cifer nebo Pivovarské muzeum.

Toto největší moravskoslezské město je také pořadatelem významných kulturních akcí. Mezi ně patří Mezinárodní festival vážné hudby Janáčkův Máj, který je pořádán každoročně stejně jako hudební festival Colours of Ostrava. Jinou zajímavostí je každoročně se konající přehlídka vojenské, především letecké, techniky na nedalekém mošnovském letišti pod názvem Den NATO.

Havířov je statutárním městem oblasti Těšínského Slezska a leží v těsné blízkosti města Ostravy východním směrem. Jedná se o nejmladší město České republiky, které bylo založeno v roce 1955 v souvislosti s rozvojem hornictví v okolí a potřebou výstavby sídlišť pro zaměstnance dolů a hutí.

Mezi zajímavostí města lze zařadit každoročně pořádané Hornické slavnosti. Jedná se o kulturní akci spojenou s návštěvou známých umělců a kapel, se soutěžemi a občerstvením. Výročí založení města připomíná akce Květy pro Havířov. Město je bohaté na méně známé zámky, kostely, zvonice či památníky

Karviná je dalším městem, které je v Moravskoslezském kraji spjata s těžbou černého uhlí. Patří mezi nejdříve osídlená města kraje, leží na hranicích České republiky s Polskem východně od Ostravy. V minulosti patřila Karviná k oblastem s vysokým soustředěním průmyslu, v současnosti se město orientuje na obchod a turistiku.

K zajímavostem města patří městská památková zóna, zámek v empírovém stylu, zámecká zahrada, litinová kašna s městským znakem nebo Lázně Darkov. Karviná je proslulá také díky známému házenkářskému klubu. Slavnými karvinskými rodáky jsou olympijská vítězka v hodu oštěpem Dana Zátopková nebo tenista Radek Štěpánek.

Opava se naopak řadí k nejstarším městům kraje. K největším zajímavostem a lákadlům patří městské divadlo a muzeum. Základní kámen Slezského divadla Opava byl položen již v roce 1804, během své existence bylo provedeno několik oprav a rekonstrukcí, prošlo dokonce i požárem. S profesionálním hraním se začalo po konci druhé světové války. V současnosti má divadlo dva soubory, operní a činoherní.

Frýdek-Místek vznikl v roce 1943 spojením slezského města Frýdku s moravským městem Místek, kde historickou a zároveň přírodní hranici mezi nimi tvoří řeka Ostravice. Město se v současnosti orientuje spíše na strojírenský průmysl, přínosem pro město je zejména provoz nedaleké automobilky Hyundai.

Zajímavostí a hlavním rekreačním cílem města je vodní nádrž Olešná. Koná se zde také mezinárodní folklorní festival.

Nový Jičín je okresní město ležící jižně od Ostravy. Toto historické město je známo především výrobou a distribucí klobouků. Firma Tonak, továrna na klobouky, byla založena v roce 1799 a od té doby je spjata s výrobou různých druhů klobouků a jejich vyvážením i za hranice. Známa je také nedaleká obec Kunín, a to pro její mlékárnu a zámek.

Zajímavostí je samotný Nový Jičín, který se v roce 1967 stal městskou památkovou rezervací. V roce 2001 byl dokonce oceněn titulem Historické město roku. Tyto dva primáty si město vysloužilo unikátním čtvercovým náměstím lemovaným po celém svém obvodu podloubím, renesančním domem Starou poštou, Žerotínským zámkem nebo sídlem Muzea Novojičínska.

Bruntál lze považovat za bránu do pohoří Hrubého Jeseníku. Mezi největší zajímavosti tohoto města patří původně renesanční zámek s arkádovým nádvořím později zasažen částečnou barokní přestavbou. Přírodními atraktivitami okolí města je vyhaslá Venušina sopka, další sopečné vrcholy nesou název Malý a Velký Roudný a Uhlířský vrch. Nedaleko se nacházejí také Rešovské vodopády na říčce Huntavě nebo vodní nádrž Slezská Harta.

Třinec je průmyslové město, ležící na východní straně Moravskoslezského kraje. Město sousedí s pohořími Moravskoslezské Beskydy a Slezské Beskydy, významnými vrchy v okolí jsou Javorový a Ostrý. Město je spjata od 19. století s hutnickým průmyslem, v současnosti jsou zdejšími nejdůležitějšími podnikem Třinecké železářny. Železářny se zaměřují na výrobu a produkci dlouhých válcovaných výrobků. Hrají důležitou úlohu v regionu, neboť zaměstnávají jeho obyvatele a také poskytují finanční podporu zdejšímu hokejovému klubu.

Krnov leží v severní části Moravskoslezského kraje při hranicích s Polskem. V minulosti textilní město je v současnosti známé díky výrobě nápojů Kofola nebo výrobě varhan.

Zajímavostí města je více. Na vrchu Cvilín se tyčí kamenná rozhledna, v její blízkosti je mezi stromy schovaný barokní kostel. Jinou zajímavou lokalitou je přírodní památka Staré

hlinišťe, útočiště chráněných rostlin a živočichů. Pestrou faunou se také pyšní Chářovský park. [12].

2.4 Nejnavštěvovanější turistické cíle

V Tabulce č.1 je uvedeno pořadí návštěvností turistických cílů Moravskoslezského kraje v roce 2008.

Tabulka č. 2 Nejnavštěvovanější turistické cíle kraje v roce 2008

Nejnavštěvovanější turistické cíle kraje v roce 2008		
Pořadí	Turistický cíl	Návštěvnost (v tis.)
1.	Zoologická zahrada Ostrava	364
2.	Ostravské výstavy, a.s., Ostrava	362
3.	Slezské zemské muzeum, Opava	164
4.	Regionální muzeum v Kopřivnici, o.p.s.	95
5.	Hornické muzeum OKD Ostrava	84

Zdroj: www.czechtourism.cz

Zoologická zahrada Ostrava se nachází v ostravské Stromovce ve Slezské části Ostravy. Je zakládajícím členem Unie českých a slovenských zoologických zahrad, členem Unie botanických zahrad České republiky, Evropské a světové asociace zoologických zahrad a akvárií.

Expozice zvířectva je velice rozmanitá. Návštěvníci se zde mohou setkat s africkou, australskou, jihoamerickou nebo čínskou faunou, dravými ptáky, expozicemi rysů, jelenů, slonů, medvědů, zajímavé jsou také pavilony hrochů a nosorožců, vodního ptactva, tygrů nebo lvů. Nachází se zde také několik voliér, třeba voliéry supů, výrů nebo severských sov.

Od roku 2007 je součástí komplexu také botanický park. První tři zpřístupněné botanické stezky v areálu Stromovky zahrnují velice vzácné partie nazvané Cesta vody, Cesta stínu a Cesta lesa. Vybudovány byly také nové pobytové prostory, jmenovat lze Sluneční nebo Ptačí louku. V rámci botanizace bylo vysázeno několik druhů nových rostlin. Z původní flory má nejpočetnější zastoupení buk lesní.

Zoologická zahrada Ostrava byla v posledních letech zpřístupněna handicapovaným

spoluobčanům a vozíčkářům, objevily se zde cedulky a interaktivní prvky pro nevidomé, vícejazyčné popisky a vznikly také nové internetové stránky. Pořádají se zde také výukové programy pro školy a veřejnost, které probíhají ve výukovém centru. Dále ZOO pořádá zajímavé akce pro veřejnost, např. krmení zvířectva, Den dětí nebo Den zvířectva, je zde zavedena i možnost adopce vybraných druhů zvířat. [13]

Ostravské výstavy, a.s., byla založená v roce 1998. V současnosti patří tato obchodní společnost mezi pět nejvýznamnějších českých veletržních správ. Vlastníkem této společnosti je Statutární město Ostrava. Činnost této obchodní společnosti se soustřeďuje zejména na pořádání výstav, veletrhů, kongresů a konferencí na několika scénách a na správu těchto scén. Akce pořádané touto společností se uskutečňují na čtyřech místech a to v prostorách Výstaviště Černé louky, Slezskoostravského hradu, Pohádkového sklepa strašidel a areálu Miniuni. [14]

Výstaviště Černá louka se nachází v centru města v blízkosti Masarykova náměstí. Dílčími součástmi výstaviště jsou Pohádkový sklep strašidel, městská tržnice, dětské hřiště a parkovací budova. Ročně se v areálu výstaviště uskuteční okolo 95 výstav, konferencí, seminářů a podobných kulturně-společenských akcí. Nejznámější každoročně konanou akcí ve zdejších prostorách je hudební festival Colours of Ostrava. [14]

Slezskoostravský hrad je proslulým dějištěm mnoha kulturních akcí, mezi nejzajímavější z nich patří Majáles Ostravské univerzity, Hradní slavnosti k výročí otevření hradu, Colours of Ostrava nebo letní Shakespearové slavnosti. [14]

Stálá expozice **Pohádkového sklepa strašidel** je od roku 2000 připravena především pro děti a milovníky pohádek.

Miniuni je venkovní areál, v jehož upraveném exteriéru mohou zájemci zhlédnout okolo 30 modelů světových staveb, jakými jsou například Eiffelova věž nebo 7 starodávných divů světa. Modely jsou upraveny v měřítku 1:25. V interiéru jsou k nahlédnutí nejslavnější lodě a chrámy světa. Dále je areál protkán sítí železničních drah. Každým rokem areál připravuje nové modely a atrakce, dětem slouží indiánské hřiště. [14]

Slezské zemské muzeum je nejstarším muzeem v České republice a je rozděleno na dvě základní oddělení. Prvním je oddělení přírodních věd, jehož součástí jsou botanické, paleontologické nebo zoologické pracoviště. Druhou část tvoří oddělení společenských věd. To zahrnuje pracoviště archeologické, divadelní, etnografické, fotografické nebo historické. Dalšími součástmi muzea jsou přidružené objekty Arboretum Nový Dvůr, Památník Petra Bezruče, Památník druhé světové války umístěný v Hrabyni, Areál čs. opevnění

v Hlučíně-Darkovičkách a Slezský ústav. Slezské zemské muzeum pořádá také přednášky nebo doprovodné programy pro školy nebo pro širokou veřejnost v rámci výstav. Součástí muzea je i knihovna. [15]

Regionální muzeum Kopřivnice, o.p.s., vzniklo v roce 1997 transformací z původního Technického muzea Tatra. Tato současná nezisková, obecně prospěšná společnost, byla založena dvěma společníky – městem Kopřivnice a akciovou společností Tatra. V současnosti jsou pro návštěvníky muzea připraveny čtyři expozice, a to Technické muzeum Tatra, Lašské muzeum, Muzeum Fojtství a Expozice Emila a Dany Zátopkových. [16]

Technické muzeum Tatra nabízí sbírku věnovanou kopřivnické vozovce, později proslavenou jako automobilku Tatra, Lašské muzeum obsahuje expozici věnovanou někdejší místní továrně na hliněné zboží a také slavným kopřivnickým rodákům, zejména pak Zdeňkovi Burianovi. V Muzeu Fojtství návštěvníci nahlízejí do způsobu života lidí v minulosti, mohou se zde seznámit s lidovými zvyky, tradicemi a způsobem dávného cestování s využitím bryček a kočárů. Část Technického muzea je vyhrazena expozici nejslavnějšímu českému sportovci, několikanásobnému olympijskému vítězi a také českému olympionikovi století, Emilu Zátopkovi, a jeho ženě, rovněž olympijské vítězce, Daně Zátopkové. Prohlédnout si zde zájemci mohou autentické fotografie manželů, medaile, trofeje, plakety a upomínkové předměty.

Hornické muzeum OKD, největší české hornické muzeum, se rozprostírá na jihovýchodním úpatí vrchu Landek v severní části města Ostravy, v Petřkovicích. V roce 1992 byl Landek vyhlášen Národní přírodní památkou. Jedná se o světoznámou lokalitu archeologie, geologie, hornictví a přírody a o naleziště jediné štíhlé venuše v Evropě.

Lokalita, navržená na zařazení na seznam UNESCO, obsahuje zachovalý areál dolu Anselm. Návštěvníci se zde mohou kromě povrchové expozice strojů a zařízení a podzemní expozice prohlédnout i expozici báňského záchranářství. Unikátem je také rekonstrukce pravěkého sídliště lovců mamutů.

V areálu jsou také četná sportoviště, jmenujme hřiště pro plážový volejbal, tenisové kurty nebo lanové centrum.

2.5 Přírodní památky a zajímavosti

S využitím internetu jsou uvedeny přírodní zajímavosti kraje, mezi které patří tři

chráněné krajinné oblasti, arboreta, naučné stezky nebo známé či méně známé jeskyně.

CHKO Beskydy obsahuje 50 samostatných maloplošně chráněných území. Jedná se o 7 národních přírodních rezervací, z nichž nejznámější je Radhošť, dále 20 přírodních rezervací a 23 přírodních památek. Nejvyšší horou je Lysá hora.

CHKO Jeseníky je rozdělena do 4 národních přírodních rezervací, Pradědu, Šeráku-Keprníku, Rejvízu a Rašeliniště Skřítek, dále do 18 přírodních rezervací a 6 přírodních památek.

CHKO Poodří je zachovalé území údolní nivy řeky Odry, typické a ojedinělé zachovalým vodním režimem s každoročním zaplavováním rozsáhlých částí nivy. Největší hodnoty představují meandry a slepá ramena řeky Odry, množství travnatých porostů, lužní lesy, rybniční soustavy i vzácné ptactvo.

Arboreta potěší zejména milovníky exotické flory. V kraji se nachází Arboretum Nový Dvůr u Opavy nebo Arboretum Štramberk, v Aqua Terra mini ZOO Štramberk a Tropicu Hukvaldy si na své přijdou i obdivovatelé vzácné fauny.

Jeskyně jsou také vyhledávaným cílem. Ve Štramberku se nachází světoznámá jeskyně Šipka, pod vrcholem Lysé hory se nachází jeskyně Ondrášovy díry.

Městskými památkovými rezervacemi kraje jsou Nový Jičín, Příbor a Štramberk, vesnickými památkovými rezervacemi pak Heřmanovice a Lipina. Dále se v kraji nachází 18 městských památkových zón, z toho čtyři v Ostravě, a 6 vesnických památkových zón.
[12]

2.6 Historické památky

Pozornost turistů si v kraji zaslouží také početné zastoupení hradů nebo jejich zřícenin, zámků nebo rozhleden, které jsou uvedeny s využitím internetových stránek Moravskoslezského kraje.

Hrady

Sovinec patřil mezi hrady obranné, střežil cestu vedoucí z Olomouce do Slezska. Prohlídková trasa vede pěti nádvořími na nejstarší část hradu, tzv. Horní hrad.

Starý Jičín je částečně opravenou zříceninou původně pevného zemského hradu. V roce 1996 byla zrekonstruována hradní věž, sloužící v současné době jako výhledna

do okolí. V patrech je nainstalovaná dobová expozice zbroje a dokumentů o hradě a panství Starý Jičín, v přízemí se nachází stylová restaurace. Na hradě se konají dobové slavnosti a oslavy.

Hukvaldy jsou hradní zříceninou, jednou z největších ve střední Evropě a druhou největší na Moravě. Kamenný hrad byl postaven ve 13. století a nikdy nebyl dobyt.

Dalšími známými hrady kraje jsou Slezskoostravský hrad, známými zříceninami hradů jsou Rabštejn, Šostýn a Štramberk.

Zámky

Bruntál se pyšní původně renesančním zámkem s barokními prvky a původním arkádovým nádvořím. Jeho součástí je i zámecký park.

Hradec nad Moravicí lze považovat za vstupní bránu do malebného údolí řeky Moravice. Zámek je tvořen komplexem Bílého a Červeného zámku, samozřejmě je i přilehlý park.

Raduň stojí na místě původní tvrze. Spolu s okolními rybníky vytváří tento pohádkově vyhlížející zámek návštěvníkům nezapomenutelnou atmosféru.

Moravskoslezský kraj je bohatý na krásné zámky, jiné zajímavé jsou v Bartošovicích, Kuníně nebo Frýdku-Místku. V Novém Jičíně je Žerotínský zámek.

Rozhledny

Štramberská Trúba není typickou rozhlednou. Původně se totiž jednalo o hrad. Začátkem 20. století byla však věž zchátralého hradu přestavěná na rozhlednu. Město Štramberk tvoří s rozhlednou, arboretem, jeskyní Šipkou a Muzeem Zdeňka Buriana městskou památkovou rezervaci.

Jinými významnými rozhlednami kraje jsou Bílá hora, Cvilín, Čantoryje, Landek, Praděd, Prašivá nebo Vyhlídková věž Nové radnice Ostrava. [12]

2.7 Sportovní a rekreační oblasti

Letních i zimních sportovních a rekreačních oblastí a středisek je v kraji pro návštěvníky dostatek.

V létě se pozornost obyvatel kraje i ostatním turistům obrací k **vodním nádržím**. Přehrady jsou vybaveny písčítými nebo travnatými plážemi, kempy, možnosti občerstvení, půjčovnami loďek nebo sportovních potřeb. K nejvyužívanějším vodním nádržím v kraji patří Baška, Čerták, Olešná, Těrlicko nebo Žermanice. Olešná je navíc vybavena i krytým bazénem.

Jízdou na kole nebo **na bruslích** lze využít sítě cyklostezek, cyklotras, tras pro in-line bruslení, početné zastoupení mají také **golfové areály**.

V zimě slouží desítky **lyžařských areálů** k aktivnímu odpočinku nebo rekreaci. Nejznámějšími jsou areály Sport centrum Figura Ovčárna pod Pradědem, dále pak Ski Karlov v Malé Morávce, Lyžařské středisko Skialpin Pustevny nebo Ski Mezivodí u Bílé v Beskydech.

2.8 Lázeňství

Kraj je navštěvován také díky lázeňství. Klientelu tří zdejších lázeňských míst tvoří však i obyvatelé Moravskoslezského kraje.

Lázně Darkov leží na hranici s Polskem v sousedství města Karviná. Tvoří je dva léčebné ústavy, které jsou špičkově vybaveny. Léčí se zde poruchy pohybové a oběhové soustavy pomocí jodobromové vody, tzv. solanky.

Lázně Karlova Studánka leží přímo v centru Hrubého Jeseníku. Areál klasicistních lázní je doplněn o okolní lesopark. Blahodárnými účinky uhličito-železitých pramenů se zde léčí problémy dýchacích cest a srdeční nebo cévní choroby.

Lázně Klimkovice patří k nejmodernějším lázním v České republice. V sanatoriích se léčí také nemoci pohybového a oběhového ústrojí, nemoci nervové a gynekologické. Jedinečné mikroklima vytváří jodobromová minerální voda. [12]

2.9 Dopravní dostupnost

Moravskoslezský kraj je velice dobře přístupný. Využívá ve velké míře všech druhů dopravy, kromě dopravy vodní. Charakteristika jednotlivých druhů dopravy z pohledu Moravskoslezského kraje je uvedena s využitím krajských internetových stránek.

Silniční doprava

Kvalita sítě pozemních komunikací vzrostla dostavěním úseku dálnice D1, která umožňuje rychlé spojení Moravskoslezského kraje s jinými oblastmi České republiky po trase Praha – Brno – Ostrava – Bohumín. V roce 2010 se dokončuje úsek Bohumín – státní hranice ČR s Polskem. Dálnice D1 je součástí tzv. VI.B multimodálního koridoru Transevropských sítí TEN a umožní spojení kraje s Katovicemi, Krakovem, Berlínem a Hamburkem. Rovněž jsou krajem vedeny důležité silnice E75 Budapešť – Gdaňsk a E462 Vídeň – Krakov, které vedou částečně po národních silnicích I/11 a I/48. Ve výstavbě je také právě současná silnice I. třídy I/48, která se transformuje na rychlostní silnici. Ta umožní rychlejší propojení Frýdku-Místku s Českým Těšínem a dále s Polskem. Významná města kraje propojují silnice I. třídy. Většina těchto silnic jsou čtyřpruhové, ostatní jsou dvoupruhové. Důležité pro zajištění základních podmínek měst a obcí jsou existence silnic II. a III. tříd.

Rozdělení jednotlivých druhů pozemních komunikací s délkovým vyjádřením na území Moravskoslezského kraje je ukázáno v Tabulce č. 2.

Tabulka č. 3 Délka jednotlivých typů pozemních komunikací v Moravskoslezském kraji v letech 2000 a 2004 až 2008

Typ komunikace	Délka pozemní komunikace v daném roce (v km)					
	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Dálnice					15	28
Rychlostní komunikace	12	17	16	24	33	32
Silnice I. třídy	707	713	713	707	716	704
Silnice všech tříd	3 411	3 344	3 344	3 352	3 360	3 366

Zdroj: Ročenka dopravy 2008

Hustá síť regionálních silnic, dokončované dálniční úseky a úseky rychlostních silnic umožňují **meziměstské autobusové spojení** do každé obce v kraji. Mezinárodní a vnitrostátní dopravu zajišťuje v kraji několik dopravců, mezi které patří ČSAD, Eurolines, Veolia Transport Morava nebo Student Agency. Většina mezinárodních spojů vyjíždí nebo projíždí Ostravou. V létě a v zimě jsou k dispozici cyklobusy, resp. skibusy, dopravující především sportovce z Ostravska i jiných měst do středisek Beskyd a Jeseníků.

Jízdní kolo je jedním z běžných dopravních prostředků v Moravskoslezském kraji. Cyklisté se pohybují buď po silničních komunikacích v plném provozu, nebo po cyklotrasách. Ty jsou značené žlutou navigací a označené čísly. Pro lepší orientaci při jízdě na kole v kraji slouží cyklomapy. Moravskoslezský kraj je k cyklistům velice vstřícný. Je zde okolo 50 stravovacích a ubytovacích zařízení, muzeí a dalších turistických cílů s certifikací Cyklisté vítáni. Takto označené objekty musí disponovat například bezpečnou úschovou kol nebo vhodnou nabídkou stravy pro cyklisty. Samozřejmostí jsou v kraji cyklobusy nebo půjčovny jízdních kol Českých drah. [12]

Železniční doprava

Kvalitní a rychlé železniční spojení Moravskoslezského regionu s dalšími kraji České republiky a okolními státy je zajištěno dopravou po dvou krajem vedoucích **koridorech**. Bohumín s jihem republiky spojuje 2. železniční koridor, 3. koridor pak Mosty u Jablunkova s Chebem. Přímé mezinárodní spojení v kraji je zajišťováno přes přechodové stanice Bohumín, Petrovice u Karviné a Český Těšín do Polska a přes Mosty u Jablunkova na Slovensko.

V posledních letech se výrazně modernizují železniční tratě a výraznou obnovou prochází také vozový park v kraji. Nejvíce změn si mohou návštěvníci všimnout v ostravské aglomeraci, kde došlo k elektrifikaci tratě Ostrava-Svinov – Opava východ, elektrifikovaný úsek Ostrava hlavní nádraží – Ostrava- Kunčice je součástí připravované elektrifikace tratě z Ostravy přes Frýdek- Místek do Valašského Meziříčí. Tyto dosavadní elektrifikace přivedly do kraje také moderní patrové elektrické jednotky **CityElefant**, zajišťující osobní dopravu od Opavy až po Mosty u Jablunkova. Dopravu na regionálních tratích zajišťují ve stále větší míře motorové jednotky **Regionova**. Železniční doprava na Ostravsku je součástí jejího integrovaného dopravního systému. V kraji jsou také v železničních stanicích zřizovány půjčovny jízdních kol.

Letecká doprava

K návštěvě Moravskoslezského kraje je možno využít také mezinárodních nebo vnitrostátních letů, které jsou provozovány výhradně na letišti Leoše Janáčka, vzdáleného 20 km od Ostravy. Toto letiště v Mošnově je druhé největší v České republice

a největší v Moravskoslezském kraji.

Pravidelnými leteckými linkami se mohou cestující dopravit třeba do Vídně a odtamtud pak do celého světa, letiště ke svým charterový letům využívají cestovní kanceláře.

Doprava z letiště do Ostravy je zajišťována expresní autobusovou linkou, linkou městské hromadné dopravy, taxislužbou nebo službou společnosti **Airport Shuttle**, která dopraví cestující dodávkami nejen do statutárního města, ale i do blízkého okolí. [12]

Městská hromadná doprava

V deseti velkých městech kraje funguje městská hromadná doprava, která je zajišťována systémem autobusových linek, v Opavě jsou zavedeny i linky trolejbusové. **Ostravská městská hromadná doprava** využívá jako jediná v kraji provozu autobusů, trolejbusů a tramvají a s okolními městy a obcemi Ostrava vytvořila vhodnou aglomeraci pro zavedení **Ostravského integrovaného dopravního systému** s jednotnými jízdními doklady, integrovaným taktovým nebo intervalovým jízdním řádem a s vysokou návazností spojů.

2.10 Ubytování, stravování, nakupování, služby a instituce

Tyto služby jsou v kraji provozovány hotely, penziony, hotelovými domy, ubytovnami, priváty, restauracemi, hospodami, jídelnami nebo stánky rychlého občerstvení.

V Ostravě je pro tuzemské i zahraniční návštěvníky **k ubytování** k dispozici 9 čtyřhvězdičkových a 22 tříhvězdičkových hotelů, dvě desítky penzionů, 6 hotelových domů a několik ubytoven.

Kromě tradičního **stravování** v hotelích a restauracích nabízejí neopakovatelnou atmosféru české hospůdky a pivnice. V nich se jako pivní specialita servírují nakládaný hermelín nebo utopenci, ochutnat k nim návštěvníci mohou místní pivo Ostravar.

Ostrava se stala **nákupním střediskem** Moravskoslezského kraje. V posledních deseti letech zde vyrostly obchodní domy, které jsou součástí světových obchodních řetězců. Největšími nákupními centry jsou Avion Shopping Park v Ostravě-Zábřehu a obchodní centrum Futurum v Ostravě-Mariánských Horách.

V kraji je zřízeno na šest **desítek městských a turistických informačních center**,

ve kterých si mohou zájemci kromě získání informací koupit vstupenky na kulturní akce, mapy, propagační materiály nebo jízdenky vybraných dopravců.

Mezi další důležité instituce pro chod kraje a pro veřejnou službu návštěvníkům patří regionální a lokální **úřady, pošty, banky, směnárny, městská policie a Policie České republiky**, dále pak velvyslanectví a ambasády. [12]

2.11 Statistiky Moravskoslezského kraje z hlediska cestovního ruchu

V závěrečném bodě této kapitoly je s využitím statistických údajů poukázáno na vývoj návštěvnosti Moravskoslezského kraje v meziročním srovnání.

Tabulka č. 3 vyjadřuje návštěvnost Moravskoslezského kraje z hlediska počtů hostů a s hlediska počtu přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních.

Tabulka č. 4 Návštěvnost Moravskoslezského kraje v letech 2000 až 2009

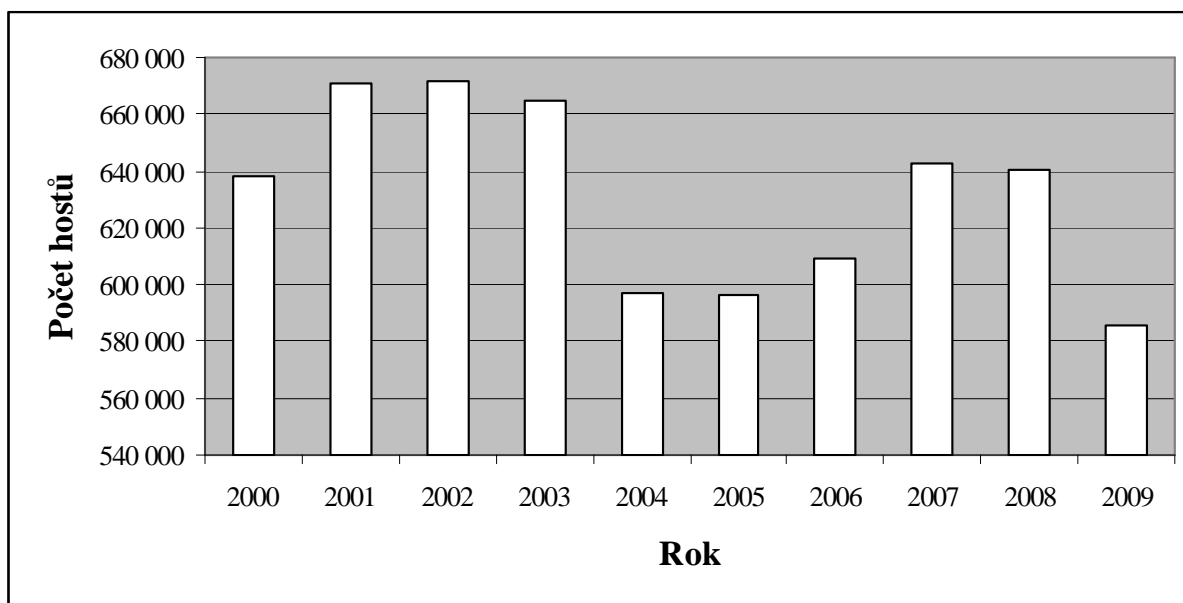
Návštěvnost Moravskoslezského kraje v období mezi roky 2000 až 2009						
Rok	Počet hostů	Počet nerezidentů	Počet rezidentů	Počet přenocování	Počet nerezidentů	Počet rezidentů
2000	638 516	97 040	541 476	3 102 599	335 487	2 767 112
2001	671 203	121 594	549 609	2 562 439	376 692	2 185 747
2002	671 310	139 249	532 061	2 579 886	412 292	2 167 594
2003	664 836	119 226	545 610	2 464 231	352 947	2 111 284
2004	597 136	108 193	488 943	2 118 693	287 772	1 830 921
2005	596 130	107 560	488 570	2 065 271	313 688	1 751 583
2006	609 436	112 668	496 768	2 055 704	328 943	1 726 761
2007	642 916	132 046	510 870	2 036 206	345 335	1 690 871
2008	640 128	136 316	503 812	1 928 769	333 284	1 595 485
2009	585 694	113 290	472 404	1 851 257	280 650	1 570 607

Zdroj: www.czso.cz

Obrázek č. 5 znázorňuje graficky vývoj návštěvnosti Moravskoslezského kraje v letech 2000 až 2009. Obrázek č. 6 představuje meziroční srovnání počtu nerezidentů a rezidentů, kteří kraj navštívili. Jde tedy o závislost roku s druhým a třetím sloupcem tabulky. Počet návštěvníků, kteří v kraji přenocovali, graficky vyjadřuje Obrázek č. 7. Počet rezidentů a nerezidentů, kteří v letech 2000 až 2009 přenocovali v Moravskoslezském kraji,

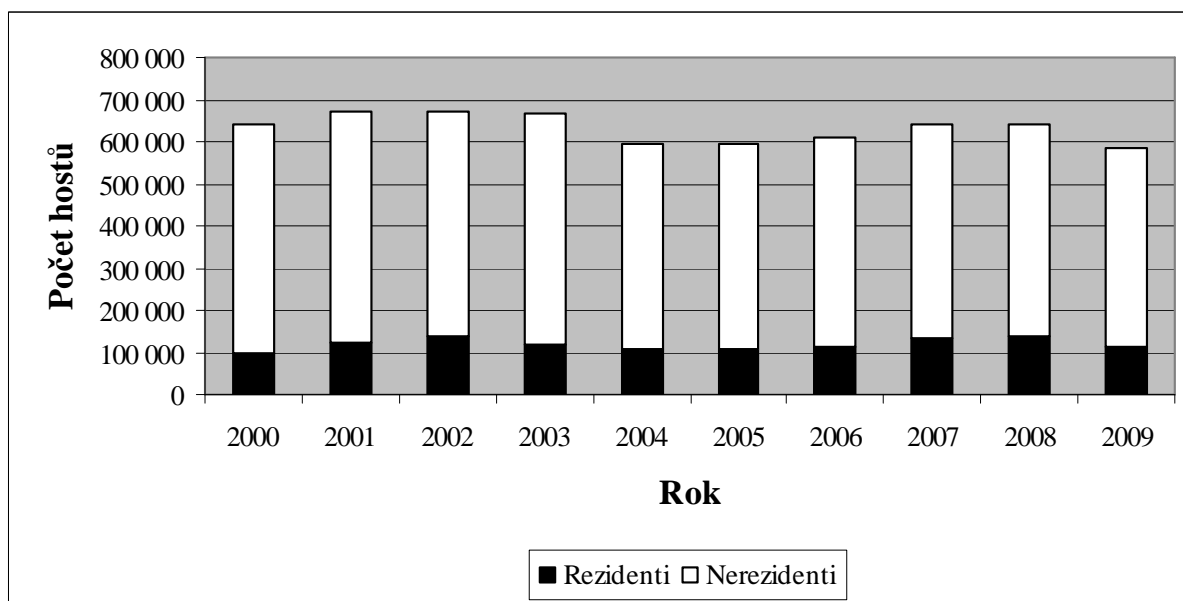
graficky ukazuje Obrázek č. 8.

Obrázek č. 5 Počet hostů v Moravskoslezském kraji v letech 2000 až 2009



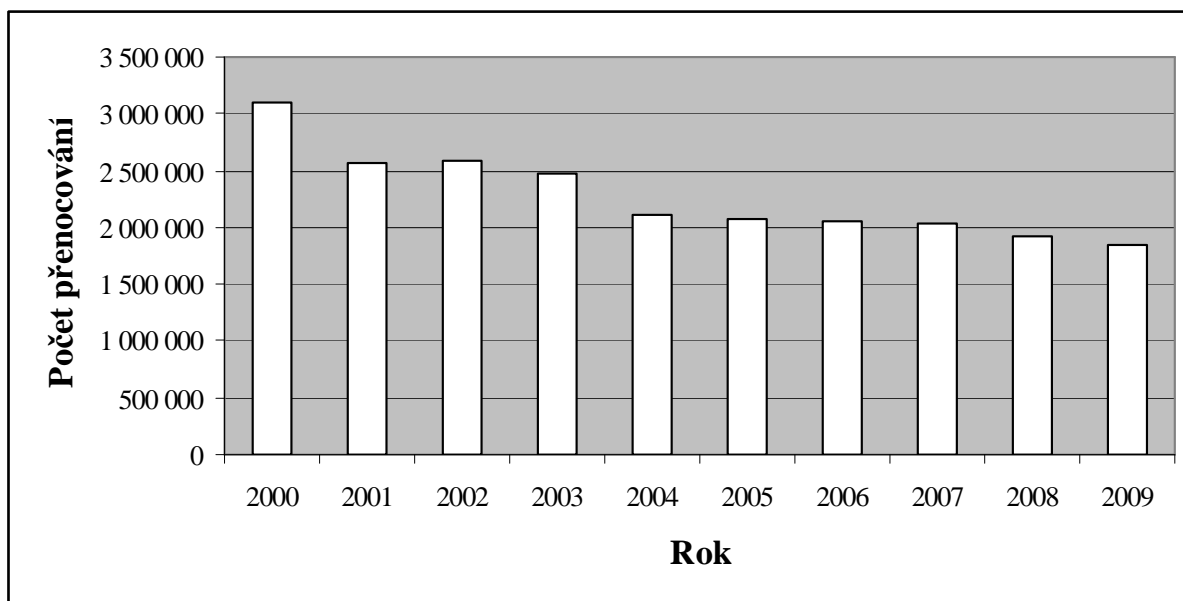
Zdroj: www.czso.cz

Obrázek č. 6 Porovnání počtu rezidentů a nerezidentů v celkovém počtu hostů v Moravskoslezském kraji v letech 2000 až 2009



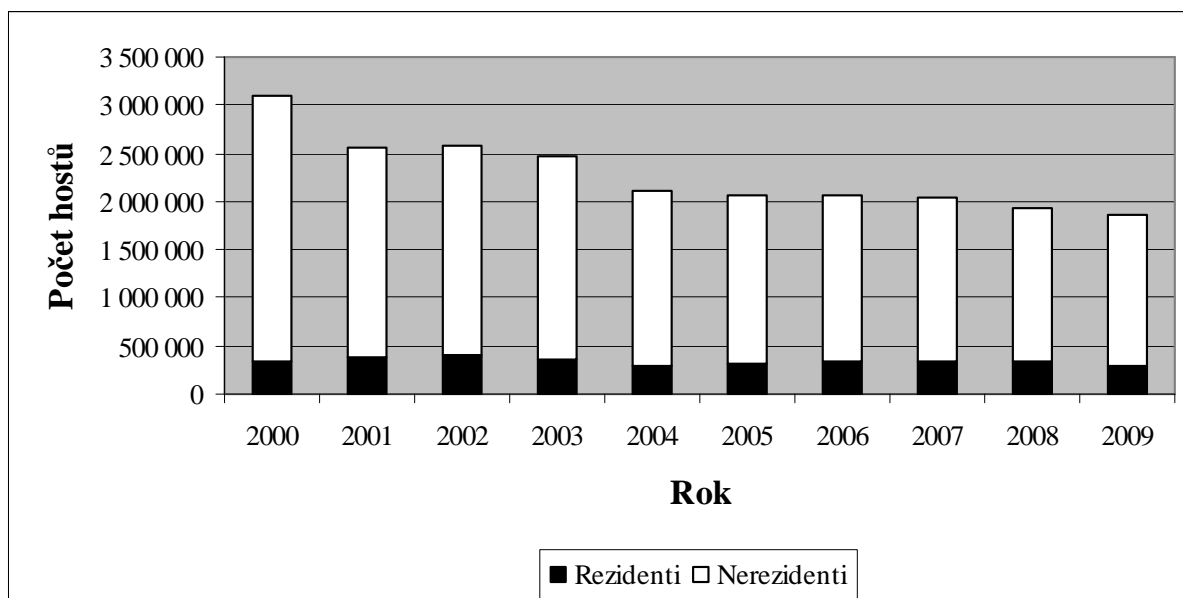
Zdroj: www.czso.cz

Obrázek č. 7 Počet přenocování hostů v Moravskoslezském kraji v letech 2000 a 2009



Zdroj: www.czso.cz

Obrázek č. 8 Porovnání počtu rezidentů a nerezidentů v celkovém počtu přenocování v Moravskoslezském kraji v letech 2000 až 2009



Zdroj: www.czso.cz

Z tabulky a čtyř obrázků je patrné, že v roce 2009 navštívilo Moravskoslezský kraj

méně hostů, než v roce předcházejícím. Konkrétněji o 8,50 %. Počet rezidentů, tedy osob s trvalým bydlištěm v České republice, kteří kraj v roce 2009 opustili, byl o 6,24 % **menší** než v roce předcházejícím. Návštěvníků nerezidentů se v Moravskoslezském kraji objevilo v roce 2009 dokonce o 16,89 % **méně** než v roce předcházejícím. V tomto případě se jedná o **nejvýraznější meziroční pokles** u této skupiny návštěvníků od roku 2000.

Oproti roku 2008 v Moravskoslezském kraji přenocovalo v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2009 o 4,02 % **méně** hostů. Z toho o 15,79 % **méně** nerezidentů a 1,56 % rezidentů. U nerezidentů se jedná o **druhý největší meziroční pokles** ve sledovaném období.

V Tabulce č. 4 je porovnán počet přenocování hostů v hromadných ubytovacích zařízeních v jednotlivých krajích České republiky.

Tabulka č. 5 Porovnání počtu přenocování v krajích v letech 2000 až 2009

Porovnání počtu přenocování v krajích mezi roky 2000 až 2009			
Kraj	2000	2009	Index 2009/2000
Hlavní město Praha	7 334 268	11 218 200	152,96 %
Středočeský kraj	2 862 335	1 713 592	59,87 %
Jihočeský kraj	4 098 376	2 855 936	69,68 %
Plzeňský kraj	1 891 737	1 428 491	75,51 %
Karlovarský kraj	3 769 166	4 189 554	111,15 %
Ústecký kraj	2 130 936	977 086	45,85 %
Liberecký kraj	3 490 055	2 344 293	67,17 %
Královehradecký kraj	4 562 151	3 140 596	68,84 %
Pardubický kraj	1 487 051	954 211	64,17 %
Vysočina	1 830 475	927 620	50,67 %
Jihomoravský kraj	3 227 741	2 063 247	63,92 %
Olomoucký kraj	2 139 340	1 443 050	67,45 %
Zlínský kraj	2 273 386	1 555 059	68,40 %
Moravskoslezský kraj	3 102 599	1 851 257	59,67 %

Zdroj: www.czso.cz

Z tabulky je patrné, že v Moravskoslezském kraji bylo v roce 2009 ubytováno k přenocování o 40,33 % hostů **méně** než v roce 2000, což je mezi 14 krajů České republiky **třetí nejhorší výsledek**.

Moravskoslezský kraj se snaží zviditelňovat na různých veletrzích cestovního ruchu v tuzemsku, ale i v zahraničí. Nejvýznamnější jsou prezentace kraje a jeho měst na veletrzích Regiontour v Brně, HolidayWorld v Praze nebo Dovolená a Region Ostrava. V roce 2010 se kraj zúčastní také veletrhů IFT SlovakiaTour v Bratislavě nebo také prezentace v polských Katovicích.

3 ANALÝZA DOPRAVY JAKO ATRAKTIVITY CESTOVNÍHO RUCHU SE ZAMĚŘENÍM NA MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

Moravskoslezský kraj je oblastí, ve které se nachází hned několik dopravních zajímavostí a nevhedností jednotlivých druhů dopravy. Jedná se o atraktivity, které lze navštívit celoročně, sezónně nebo o akce, které se uskutečňují pouze ve vybrané dny určené pořadateli nebo dopravci. Některé z níže popisovaných skutečností se dějí prostřednictvím různých sdružení nebo klubů. Rovněž se v kraji nacházejí muzea s dopravní tematikou.

3.1 Silniční doprava

Silniční doprava je v Moravskoslezském kraji jako atraktivita cestovního ruchu reprezentována automobilovými a motocyklovými sjezdy, závody a s nimi souvisejícími prohlídkami vystavených exponátů. Těm nejzajímavějším a tradičním akcím je věnován podrobně další text. Stejně tak není možné opomenout na muzeum nejznámějšího moravskoslezského výrobce osobních a nákladních automobilů, ale i jiných dopravních prostředků, kopřivnické Tatry. Pozornost je také věnována současnému stavu cyklistické dopravy v kraji a jejímu rozvoji.

3.1.1 Veteránské srazy a sjezdy jinak netradičních vozidel

Automobilové sjezdy lze rozlišit do dvou kategorií. Do jedné z nich lze zařadit sjezdy upravených vozů s netypickým motorem a jinými vnitřními či vnějšími úpravami, tzv. tuningové srazy. Druhým typem srazů jsou sjezdy pečlivě udržovaných historických automobilů a motocyklů. Nejznámější tuningové srazy v Moravskoslezském kraji jsou **TipCars Tuning show** v Kopřivnici a **Masters of Tuning** v Třinci. Opakovaně úspěšnými veteránskými akcemi jsou **Velká cena Hlučína** nebo **Prajzská rely**.

Větší propagaci a tím i většímu počtu návštěvníků se těší tuningové srazy. Tuningové akce bývají propagovány v motoristických časopisech distribuovaných i na Slovensko, před konáním akcí jsou nainstalovány velké reklamní poutače u velkých silničních tahů, samozřejmě jsou prezentace na internetových motoristických serverech nebo v televizních motoristických pořadech. Většinou jsou doprovázeny kulturními vystoupeními známých

osobností. TipCars Tuning show byl spojen s vystoupením slovenského zpěváka Miro Šmajdy, třinecký Masters of tuning zase s diskotékou Radia Helax.

Naopak skromnější na propagaci a návštěvnost bývají veteránské závody nebo srazy. Propagují se formou letáků v oblasti konání nebo na internetových stránkách pořadatelských nebo spřátelených autoklubů. Samotné jízdy nebo závody vozidel bývají stejně jako tuningové srazy spojeny s výstavou vozidel.

V Příloze č. 1 jsou uvedeny podrobnější popisy akcí Tipcars Tuning show, veteránské akce Nedělní odpoledne s veterány a dalších akcí.

V Příloze č. 2 jsou představeny kopřivnický polygon a prostranství Penzionu Pod Kozubovou, dějiště TipCars Tuning show a Nedělního odpoledne s veterány.

3.1.2 Technické muzeum Tatra v Kopřivnici

Toto muzeum se v roce 1997 stalo součástí Regionálního muzea Kopřivnice, o.p.s., spolu s Muzeem Fojství, Lašským muzeem a Expozicí Emila a Dany Zátopkových. O posledních dvou muzeích a expozici sportovců je pojednáno v předchozí kapitole.

První automobil President byl vyroben ještě v továrně, jež nesla původní název Nesseldorfer Wagenbaufabrik, přeloženo jako Kopřivnická vagonka. V současné době je možné vidět v muzeu jeho repliku s roku 1977. Dále mohou návštěvníci v muzeu zhlédnout **vývoj osobních a nákladních silničních dopravních prostředků**, kde nejznámějším typem osobního vozu je Tatra 11. Mezi nákladními automobily je zajímavý typ Tatra 815 VD 4x4, účastník Rallye Paříž – Dakar. Dále jsou v muzeu ke shlédnutí speciální vozidla v podobě **drezíny** nebo **aerosaní**, zpestřením je pak prostor věnovaný epizodní **letecké výrobě**. Venkovní dominantou muzea je **železniční motorový vůz** řady M 290.001.

Vystavené exponáty jsou doplněny informacemi s technickými údaji, popř. krátkou historií vozu nebo účelem jeho výroby. Popisky jsou psány v českém, anglickém a německém jazyce. Některé exponáty jsou také doplněny figurínami symbolizující řidiče, spolujezdce nebo techniky. V muzeu je možnost pořídit si modely vyrobených a vystavených exponátů nebo jiné upomínkové předměty. Rovněž je zde nabídka doprovodných akcí školám nebo možnost objednání průvodce v cizím jazyku.

V březnu roku 2010 se na konferenci Moravskoslezský kraj – kraj technických atraktivit rozhodlo využít Technické muzeum Tatra jako lákadlo návštěvníků

do Moravskoslezského kraje. Vzhledem k faktu, že toto muzeum je nejnavštěvovanějším technickým muzeem v kraji, je podle náměstka hejtmána Moravskoslezského kraje pana Jiřího Vzientka jisté, že bude Technické muzeum Tatra zařazeno do projektu, jehož cílem bude vytvořit v kraji jednotně propagovanou síť technických památek. Tento projekt bude v řádech milionů korun podpořen evropskými dotacemi. Podle pana Vzientka bude také Technické muzeum Tatra pomáhat propagovat Moravskoslezský kraj na podzimní tour po šesti velkých městech České republiky. Technické muzeum bude na propagaci reprezentovat dakarský speciál Tatra 815 VD 4x4 s Karlem Lopraisem. [17]

V Příloze č. 3 je uveden podrobnější přehled exponátů vystavovaných v Technickém muzeu Tatra.

V Příloze č. 4 jsou ukázány fotografie vybraných exponátů Technického muzea Tatra.

3.1.3 Cyklistická doprava

V první kapitole v charakteristice cyklistické dopravy jsou zmíněny některé výhody jízdy na kole. K dalším z nich patří rozvoj cykloturistiky, potažmo pak cestovního ruchu. Cykloturistika se uskutečňuje po značených cyklotrasách nebo cykloturistických trasách.

Podle Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje, kterou lze najít v sekci Veřejná správa na internetových stránkách kraje, jsou **cyklotrasy** zařazeny do čtyř tříd. O jejich značení se stará Klub českých turistů. Člení se na mezinárodní, resp. evropské cyklotrasy **I. třídy**, dále na dálkové národní, resp. nadregionální cyklotrasy **II. třídy**, regionální cyklotrasy **III. třídy** a místní cyklotrasy **IV. třídy**.

Základem sítě mezinárodních cyklotras je **program EuroVelo**, který organizuje Evropská cyklistická federace jako síť 12 dálkových tras napříč evropským kontinentem. Jsou značeny EuroVelo 1 až 12, Moravskoslezským krajem prochází cyklotrasa s označením **EuroVelo 4**, vedoucí z Francie přes území kraje do ukrajinského Lvova. Součástí evropských cyklotras jsou i ty mezi sousedními zeměmi, které jsou doplněny symbolem regionu. Moravskoslezský kraj je součástí **Cyklistického okruhu Euroregionem Těšínské Slezsko**. Národní cyklotrasy vychází ze sítě dálkových tras v ČR, do Moravskoslezského kraje zasahuje **Beskydsko-karpatská magistrála**, trasy č. 43 až 47 z Brna do Českého Těšína, dále pak **Slezská magistrála** č. 55 z Jeseníku do Ostravy a **Jantarová stezka**, spojující Vídeň s Krakovem. Regionální cyklotrasy vycházejí se základní sítě cyklotras střední a severní

Moravy, krajem prochází **cyklotrasa Jihlava – Český Těšín**, trasovaná z Valašského Meziříčí přes Starý Jičín, Frýdek-Místek, Raškovice, Milovice až do konečné destinace. Jinými cyklotrasami jsou **Moravská brána**, spojující Nový Jičín se Štamberkem, Příborem, Petřvaldem, Mošnovem a Kunínem a trasa **Jablunkovským údolím**. Místní cyklotrasy vycházejí se základní sítě a z místních studií, jedná se o síť cyklotras navazující na výše uvedené typy cyklotras, jsou značeny čtyřmístně. Dále se pak mezi ně řadí speciální okruhy a trasy, např. pro nevidomé či slabozraké v regionu Těšínské Slezsko. Speciálními okruhy jsou pak **Beskydy Radegast cyklo track**, **Radegast Slezsko**, **Radegast Trojmezí** a **Radegast Opava**, které jsou doplněny symbolem pivovaru Radegast, cyklookruh **Po stopách hutnictví** na Jablunkovsku s logem Třineckých železáren, **Permoníkova stezka** trasována náročným terénem průmyslem poznamenané krajiny Ostravsko-Karvinska.

Rozvoj cykloturistiky v regionech a mikroregionech kraje probíhá dle vlastních zájmů obcí a mikroregionů, které si tento rozvoj financují ze svých finančních prostředků. Značení nových tras se koordinuje se současnými trasami a napojeními na ně. Samozřejmostí je také při budování nových cyklotras respektování zájmů chráněných krajinných oblastí, majitelů pozemků a komunikací, volba bezpečné trasy, naznačení duplicitní silniční trasy nebo využívání metodiky Klubu českých turistů.

Beskydská magistrála je projekt, který by měl po dokončení sloužit ke zvýšení atraktivity Moravskoslezského kraje, zejména pak jedné z jeho nejatraktivnějších součástí, Beskyd. Projekt má za cíl vytvořit **jednotný systém lyžařských běžeckých tras a cyklotras**. Stěžejním záměrem tohoto projektu je rozšíření běžeckého lyžování a cyklistiky mezi širokou veřejností všech věkových kategorií a rovněž zvýšení návštěvnosti kraje českými a zahraničními turisty. Projekt je připraven jak pro letní sezónu, cyklisty, tak i pro sezónu zimní, běžkaře. Bude vytvořen systém orientace pomocí **orientačně-informačního systému**, jehož součástí budou informační tabule s mapami a panoramatickými mapami, a **umístěného inventáře** v podobě zastřešených odpočívek, stolanů na kola, sad náradí na kola a lyže, odpadkových košů a elektronických informačních panelů. To vše by mělo být nainstalováno na všech propojených cyklotrasách a běžeckých trasách Beskyd. Orientačně-informační systém bude s využitím webových stránek obsahovat centralizované webové informace pro turisty o stavu upravenosti jednotlivých tras, výškové profily, stažení polohových souřadnic pro GPS zařízení, dynamickou mapu nebo zeměpisnou polohu. Samozřejmostí pak budou podrobnější popisky u významnějších míst nebo čísla silnic a cyklotras.

Cyklistická doprava je koordinována s ostatními druhy dopravy. V moravskoslezském

kraji jsou v současné době zřízeny tři **půjčovny jízdních kol** v železničních stanicích **Frýdek-Místek, Studénka a Suchdol nad Odrou**. Půjčovny jízdních kol jsou zájemcům k dispozici od 1. dubna do 31. října roku, na vybraných traťových úsecích lze tato vypůjčená jízdní kola přepravovat vlaky Českých drah bezplatně. Jízdní kolo lze vlaky Českých drah přepravit jako spoluzavazadlo nebo s využitím služby úschova během přepravy, kdy na jízdní kolo dohlíží drážní zaměstnanec. Tato služba je turisty využívána zejména na tratích z Ostravy pod Beskydy do Frenštátu pod Radhoštěm a na trati Olomouc – Opava východ. Ve vybraných vlacích jsou také řazeny speciálně upravené vozy pro přepravu většího počtu jízdních kol. V oblasti autobusové dopravy je využíváno cyklobusových linek do dvou destinací. Z Ostravy a z Nového Jičína jezdí cyklobusy do Beskyd a z Olomouce, Krnova a Šumperka do Jeseníků, do střediska Ovčárna. Tuto službu poskytuje dopravce Veolia Transport Morava, a.s. Nedávnou minulostí bylo také upravení ostravského tramvajového vozu na cyklotramvaj. Jejím smyslem bylo bezpečné přepravení cyklistů přes střed města k výchozím cyklotrasám. V roce 2010 však tyto speciálně upravené tramvaje pro nedostatek cestujících nejezdí. [12]

Tabulka č. 5 uvádí otevírací doby půjčoven jízdních kol v železničních stanicích v Moravskoslezském kraji.

Tabulka č. 6 Otevírací doby půjčoven jízdních kol v Moravskoslezském kraji v roce 2010

Otevírací doba půjčoven jízdních kol v železničních stanicích Moravskoslezského kraje v roce 2010			
Stanice	Otevírací doba		Úseky s bezplatnou přepravou vypůjčených jízdních kol
	Dny	Hodiny	
Frýdek-Místek	Po – Ne	6 00 – 20 00	Studénka – Suchdol nad Odrou
Studénka	Po – Pá	5 00 – 10 40	Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou
		12 40 – 17 30	Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město
	So	5 55 – 16 55	Studénka – Bílovec
	Ne	8 55 – 13 25 14 45 – 20 45	
Suchdol nad Odrou	Po – So	4 45 – 10 40	Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí
		12 40 – 17 15	Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
	Ne	10 20 – 21 00	Studénka – Veřovice

Zdroj: www.cd.cz

Rozvojem prochází také cyklistická doprava v jednotlivých městech kraje. Ostrava má vypracovanou Koncepti rozvoje cestovního ruchu z roku 2004. V plánu je vybudovat 330 km cyklostezek a cyklotras navazujících na cyklotrasy v okolí Ostravy. K 31. prosinci 2009 jich je v provozu 200 km. Každým rokem jsou na zřizování nových stezek a tras uvolňovány finanční prostředky z městského rozpočtu. Do tohoto financování jsou zapojovány i dotace státu a prostředky Evropské unie. Městské trasy jsou značeny písmeny A až Z. [12]

3.2 Železniční doprava

V Moravskoslezském kraji se nacházejí také atraktivity, které se uskutečňují pomocí železnice nebo jsou s ní spjaty v jiné podobě. Pozornost je věnována technické památce, jediné úzkorozchodné trati v kraji, spojující Osoblahu s Třemešnou ve Slezsku. Dále pak Vagonářskému muzeu ve Studénce, které mapuje historii tamního velkovýrobce kolejových vozidel, především motorových vozů a vývoj předželezniční a železniční dopravy vůbec. Na konci této části práce je vysvětlena situace okolo konání historických jízd vlaků v kraji.

3.2.1 Úzkorozchodná železniční trať Třemešná ve Slezsku – Osoblaha

Unikátnost popisované železnice tkví zejména v uspořádání jejího rozchodu. Jedná se totiž o jedinou trať na síti Českých drah, na které je zajišťován **provoz na úzkém rozchodu o délce 760 mm**. V České republice se nacházejí ještě dvě stejně úzkorozchodné tratě. Provoz však zde není zajišťován nejvýznamnějším českým dopravcem v oblasti osobní železniční dopravy. Na jihočeských lokálkách Jindřichův Hradec – Obrataň a Jindřichův Hradec – Nová Bystřice dopravu zajišťují Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.

Základní údaje této atypické a jedinečné trati v Moravskoslezském kraji jsou přehledně uvedeny v Tabulce č. 6.

Tabulka č. 7 Základní údaje železniční trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha

Základní údaje železniční trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha	
Délka trati	20, 218 km
Rozchod kolejí	760 mm
Největší sklon	26 %
Nejmenší poloměr oblouku	75 m
Počet oblouků	102
Největší nadmořská výška	385 m n.m.
Zahájení stavby a provozu	1898
První motorový vůz řady M 11.0	1928
První modernizované řady M 21.0	1948
První motorové lokomotivy řady TU 47.0	1958
Největší povolená rychlost	40 km/h

Zdroj: www.osoblazsko.com

Výchozím bodem více než dvacet kilometrů dlouhé slezské úzkokolejky je železniční stanice Osoblaha. Konečnou stanicí je pak Třemešná ve Slezsku, která je zároveň součástí tratě Českých drah číslo 292 Krnov – Šumperk. Návazné rychlíkové spoje zabezpečují jejím prostřednictvím poměrně rychlou dostupnost regionu Osoblažska k ostravské aglomeraci (do jedné a půl hodiny) a také k lázeňským a turistickým cílům v oblasti Jeseníku (do jedné hodiny).

Historie tratě se datuje k roku 1898. Nutná potřeba hromadného odvozu zemědělských produktů a dále pak návoz a odvoz surovin z osoblažského cukrovaru byl důvodem postavení této úzkokolejné napojovací trati. Vzhledem k jejímu lepšímu přizpůsobení k terénu byla železnice stavěna mezi cílovými stanicemi oklikou a vzhledem k až o třetinu nižším nákladům nebyla také ke stavbě zvolena klasická trať o rozchodu 1435 mm, nýbrž dráha o rozchodu užším.

Doprava byla po zahájení provozu zajišťována třemi parními úzkorozchodnými lokomotivami a čtyřmi osobními vozy. Nákladní dopravě sloužily tři kryté a čtyři otevřené nákladní vozy. Provoz byl zajišťován třemi páry smíšených vlaků, přechodu nákladních vagonů z tratě normálního rozchodu bylo dosaženo pomocí podvalníků.

V roce 1928 se na trati objevily první motorové vozy řady M 11.0, vyrobené v Tatře Kopřivnice. Tím došlo také k převedení většiny smíšených vlaků na vlaky osobní, ke zkrácení jízdnicích dob vlaků a ke zřízení dalších zastávek.

Po překonání válečných bojů a částečném zastavení provozu se trať opět zprovoznila. V roce 1948 byly do provozu nasazeny nové motorové vozy řady M 21.0, které nahradily starší M 11.0. Původní i postupně dodávané parní lokomotivy dosluhovaly, až byly v roce 1958 nahrazeny zánovními motorovými lokomotivami řady T 47.0, sloužícími na severomoravské úzkokolejce pod označením 705.9 dosud. Rovněž tak osobní vozy řady Btu, dodané v roce 1966 pod označením Balm/ú, které nahradily válečné osobní vozy, přepravují cestující dodnes.

Poslední generální oprava trati byla provedena v letech 1985 až 1989. V současnosti je na trati Třemešná ve Slezsku – Osoblahu pouze pravidelná a nepravidelná osobní doprava. Nákladní doprava byla 31. 5. 1997 omezena pouze na přepravu uhlí, ta byla však také s koncem GVD 1998/1999 ukončena. Nepravidelná osobní doprava je zajišťována historickými soupravami nebo vlaky na objednávku uskutečňovanými společnostmi Slezské zemské dráhy. [18]

Pravidelná osobní železniční doprava na trati skomírá, slouží základní dopravní obslužnosti a je dlouhodobě ztrátová. Železnice není vedena přímým směrem, ale obloukovitě. Obec Dívčí Hrad je proto od stejnojmenné obce vzdálená 1,5 km a obec Slezské Rudoltice od vlaku více než 0,5 km. Velkým konkurentem železnice je autobusový dopravce Osoblažská dopravní společnost, s.r.o.. Autobusové linky spojují Třemešnou ve Slezsku s Osoblahou na rozdíl od železnice přes centra obcí Liptaň, Horní Povelice, Slezské Rudoltice a Bohušov a zajišťují také bezpřestupové spojení z Krnovem. V některých obcích mají autobusy i více zastávek.

Ze statistického výčtu zveřejněného v Tabulkách č. 8, 9 a 10 je patrný každoroční úbytek cestujících využívající k dopravě v osoblažském regionu úzkokolejnou železnici.

Tabulka č. 8 Denní průměry přepravených osob v roce 2009 podle dnů v týdnu

Denní průměry přepravených osob v roce 2009 podle dnů v týdnu							
Den	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Objem	118	113	106	114	147	173	124

Zdroj: interní materiály

Tabulka č. 9 Průměrný počet přepravených osob na jeden den v měsíci listopadu v letech 2006 až 2009

Průměrný počet přepravených osob na jeden den v měsíci listopadu v letech 2006 až 2009				
Rok	2006	2007	2008	2009
Objem	195	163	155	107

Zdroj: interní materiály

Tabulka č. 10 Průměrný počet přepravených osob na jeden den v měsíci lednu v letech 2008 až 2010

Průměrný počet přepravených osob na jeden den v měsíci lednu v letech 2008 až 2010			
Rok	2008	2009	2010
Objem	164	121	88

Zdroj: interní materiály

Objem představuje každého cestujícího, který využil vlaku alespoň mezi dvěma zastávkami.

Z Tabulky č. 8 je patrné, že na trati převládá spíše víkendová rekreační železniční doprava, Tabulky č. 9 a 10 zaznamenávají, že od listopadu roku 2006 do ledna roku 2010 klesla poptávka cestujících po železnici mezi Třemešnou ve Slezsku a Osoblahou o více než polovinu, konkrétně o 54,87 %.

Tabulka č. 11 přehledně uvádí denní průměry nástupu a výstupu cestujících v jednotlivých stanicích a zastávkách tratě v roce 2009 ve směru z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy, resp. ve směru opačném.

Tabulka č. 11 Denní průměry nástupů a výstupů cestujících mezi zastávkami v roce 2009 a průměrné obsazení mezi nimi

Denní průměry nástupů a výstupů cestujících mezi zastávkami v roce 2009 a průměrné obsazení mezi nimi							
Zastávka	Nástup	Výstup	Celkem	Zastávka	Nás	Výs	Cel
Třemešná ve Slezsku	56			Osoblaha	29		29
Liptaň	1	11	47	Bohušov	11	4	35
Dívčí Hrad		3	44	Koberno	1		36
Horní Povelice		3	42	Slezské Rudoltice	10	4	42
Amalín	1	2	41	Amalín	1	1	42
Slezské Rudoltice	4	11	34	Horní Povelice	2		44
Koberno		2	33	Dívčí Hrad	2		45
Bohušov	2	11	23	Liptaň	12	2	56
Osoblaha		23		Třemešná ve Slezsku		56	

Zdroj: interní materiály

Tabulka jenom potvrzuje, jak je trať z pohledu cestujících málo využívána. Za celý jeden den nastoupilo v roce 2009 do vlaku průměrně 64 cestujících, z toho 56 v Třemešné ve Slezsku. Z průměrných 67 cestujících, kteří za den vystoupili, využilo 56 z nich vlaku až do Třemešné ve Slezsku. Patrné je, že na některých zastávkách průměrně za den v roce 2009 cestující nenasotupili nebo nevystoupili.

Nepravidelná železniční osobní doprava se ale naopak stala v posledních sedmi letech obrovským lákadlem turistů do tohoto kraje z celé České republiky a z příhraniční části Polska. Nebývalé oživení lokálky letními výletními vlaky vedenými parními a motorovými lokomotivami společnosti Slezské zemské dráhy znamená také značnou propagaci regionu Osoblažsko. To se tak dostává do podvědomí nejen železničním fandům, cestovatelům za nevšednostmi a ostatním milovníkům atypična, ale také podnikatelům, pro které se dříve zapomenutý kraj stává atraktivnější pro svou obchodní činnost.

Slezské zemské dráhy, o.p.s. začaly na osoblažské úzkokolejce působit v roce 2003 pod názvem 1. parní úzkorozchodná společnost. V tomto roce byla zakoupena z Rumunska parní úzkorozchodná lokomotiva U 46.002, veřejnosti byla představena na Dni Dráhy koncem června roku 2004. V listopadu téhož roku Rešica, jak je tato lokomotiva pojmenovaná, poprvé po zprovoznění vyjela na trať při konání Martinských hodů v Bohušově. V roce 2005 byla spolu s pivním vagonem vystavena na veletrhu Dovolena, Region a Domov 2005

v Ostravě. 1. května 2005 začala první oficiální sezona parního provozu na Osoblažce. V roce 2006 se rozšířil lokomotivní park společnosti o motorovou lokomotivu Faur TU 38.001, vozidlový park pak o otevřené výletní vozy. V letní sezoně roku 2007 se ve vedení víkendových vlaků střídaly výše zmíněné lokomotivy, novinkou bylo v tomto roce zavedení Mikulášského vlaku. Rok 2008 proběhl ve znamení oslav 110. výročí vzniku tratě a zahájení provozu na úzkokolejce. Rok 2009 byl pro Slezské zemské dráhy přelomovým. Nejenže se lokomotivní park rozrostl o druhou parní lokomotivu řady U 57.001, ale rekordní byla také prázdninová návštěvnost kraje prostřednictvím výletních vlaků. Mezi více než 10 000 svezivšími se nadšenci byla podle předsedy představenstva společnosti Jaromíra Foltýna více než polovina polských příznivců. [18] [19]

Lokomotivní park se pro 6. letní sezonu společnosti v roce 2010 skládá ze zmíněných parních lokomotiv „Rešicy“ U 46.002 a „Malého štokru“ U 57.001 a motorové lokomotivy Faur TU 38.001. Vozový park se skládá ze dvou výletních vozů Ca/ú 31 a 32, přestavěných z původních nákladních vozů, dále pak ze dvou vozů D/ú 823 a 842. V případě vozu 842 se jedná o úpravu na pivní vagon s nainstalovaným výčepem. Novinkou by letos měl být cyklovůz, před dokončením je také vůz určený pro vozíčkáře. [18]

Společnost neustále rozšiřuje svou nabídku atraktivit pro veřejnost. V roce 2010 by se na trati měl objevit cyklovůz, možná se stihne připravit i vůz pro vozíčkáře. Dále Slezské zemské dráhy pořádají příležitostné jízdy normálněrozchodných historických souprav v okolí Krnova. Předseda představenstva společnosti, pan Jaromír Foltýn, seznámil veřejnost s výhledovými plány týkajícími se zainteresované tratě. Mezi tyto budoucí plány lze zahrnout zrestaurování několika vraků na **vozy s topením**, které by sloužily k provozu i v zimním období. Další zatraktivnění vidí ve spolupráci s Depem historických vozidel v Lužné u Rakovníka. V případě zapůjčení normálněrozchodných nostalgických vozidel depem by se podle jeho slov daly skloubit víkendové výletní vlaky na Osoblažce s jízdami **parních vlaků z Opavy nebo Olomouce**. Tyto jízdy by se tak daly spojit i s **prohlídkou zámku v Linhartovech**. Dalším cílem je snaha **zvýšit kapacitu parkovacích míst** pro osobní automobily v Třemešné ve Slezsku. Opravdu výhledovou možností je **propojení úzkorozchodné tratě** s její 3 km vzdálenou polskou kolegyní, čímž by bylo možné vytvořit unikátní mezistátní úzkorozchodný provoz. Další uvažovanou možností je **odkoupení** úzkokolejné tratě od Českých drah a zajišťování jejího celoročního provozu vozidly Slezských zemských drah. Připraven je také **historický stroj** na ražbu data jízdy na lepenkové jízdenky. [19]

Technických zajímavostí je na této rozmanité dráze více, než si pouhý cestující při jízdě uvědomí. Některých z nich si může všimnout přímo za provozu i v současnosti, jiné jsou odnedávna minulostí. **Uměle prodloužená trať se 102 oblouky** se v nezměněné poloze dochovala do současnosti. Ačkoliv vzdálenost obou koncových obcí tratě je okolo 15 km, železnice měří něco málo přes 20 km. Tradovalo se, že toto umělé prodloužení měly na svědomí předpisy Rakouských drah, kdy se nesměly stavět tratě kratší než 20 km. V blízkosti zdejší úzkokolejky však byla postavena podobná trať za stejným účelem jako Osoblažka, která měřila pouhých 11 km. Vysvětlením tohoto důvodu stavby je nejspíše lepší přimykání tratě k terénu. **Nejmenší pojížděný oblouk ČD** se nachází nedaleko za Třemešnou ve Slezsku. Jeho poloměr je pouhých 75 m a soupravy ho smí za silného lomozu pojíždět maximální rychlostí 20 km/h. **Nejkratší manipulační kolej ČD** se nacházela donedávna v Horních Povelicích. Vešel se na ni pouze jeden jediný nákladní vagon. Tato kolej zanikla v srpnu roku 2008. **První světly chráněný úzkorozchodný přejezd v ČR** byl vybudovaný v roce 2004 na silnici I/57 mezi Třemešnou ve Slezsku a Liptaní. Důvodem tohoto opatření byl nárůst počtu kamionů na silnici v souvislosti s otevřením nového nedalekého hraničního přechodu do Polska. [18]

Charakteristika osoblažského regionu z pohledu cestovního ruchu není příznivá. Při návštěvě osoblažského regionu mohou být na jednu stranu návštěvníci svědky zanedbaných pozemních komunikací, polorozpadlých staveb připomínajících boje dávno minulé, na druhou stranu však také pro ně atraktivních cyklotras, přírodních zajímavostí a hlavně železniční atrakce. Přínos železnice pro rozvoj cestovního ruchu na Osoblažsku je nezpochybnitelný, avšak zatím se nejedná prostřednictvím výletních vlaků o celoroční zpestření oblasti, nýbrž pouze o čtvrtletní. Pravidelné vlaky, jak je patrné z přiložených statistik v textu, návštěvníky do oblasti nelákají.

Úzkokolejka je trasována přes nejvýznamnější obce osoblažského regionu, jakými jsou Osoblaha, Bohušov, Slezské Rudoltice a Liptaň. V textu je níže uvedena charakteristika jednotlivých obcí a vesnic z hlediska cestovního ruchu, ve kterých vlak úzkorozchodné tratě zastavuje.

Třemešná ve Slezsku je místem napojení úzkorozchodné tratě číslo 298 na trať číslo 292 Krnov – Šumperk. Pro rekreanty jsou zde zajímavé turistické stezky a **cyklotrasy**.

Liptaň je prvním zastavením na trati směrem na Osoblahu. Čistý vzduch a klidné prostředí harmonické krajiny je vhodné především pro **cykloturistiku** a rybolov. Zajímavostí obce je dřevěná veřejnosti přístupná **rozhledna Strážnice**. Zajímavý je také **bludný**

balvan, vzdálený 1 km od úzkokolejné tratě. Tato přírodní památka patří k největším svého druhu v České republice a je složena ze severské jemnozrné žuly s červenými živci. Na severovýchodním svahu Strážného vrchu je **lyžařský vleč** délky 250 m, jediný v celém Osoblažsku.

Dívčí Hrad vznikl jako podhradí gotického hradu původního jména Děvčice nebo Děvice. První písemná zmínka pochází z roku 1385. Historickou památkou je také **socha sv. Jana Nepomuckého** v podhradí ve svahu při odbočce z hlavní silnice a **soubor dvou kašen**. V 16. století byl na místě původního hradu postaven renesanční **zámek**. Ten je však bohužel v současnosti veřejnosti uzavřen, na požádání je však možná prohlídka nádvoří.

Slezské Rudoltice se nachází přibližně uprostřed trati a jedná se o jedno z mála míst úzkokolejky, kde je díky většímu počtu kolejí umožněno křížování vlaků. Stejnomená obec včetně místních částí Amalín, Koberno, Víno, Nový Les a Pelhřimovy má 647 obyvatel. Pro sportovní vyžití slouží **tenisový kurt** a hřiště. Ke kulturním památkám obce patří zámek a socha na náměstí. **Zámek** Slezské Rudoltice stojí na místě původní středověké tvrze. Byl postaven v 16. století, později byl barokně upraven. Veřejnosti byl v roce 2009 zpřístupněn v letních měsících o víkendových odpoledních. Ke shlédnutí jsou k dispozici stále **expozice Obce Slezské Rudoltice, fotografií Osoblažska, Slezských zemských drah** nebo **historických předmětů a nástrojů**.

Ostrá Hora, dříve Dubský mlýn, je název obce i bývalé železniční zastávky. Ta byla zřízena s příchodem nových motorových vozů. V roce 1972 však zanikla.

Bohušov je předposledním zastavením při pouti do Osoblahy. Velká pozornost se v obci věnuje podpoře cestovního ruchu. **Informační centrum** je umístěno v budově obecního úřadu. Katastrem obce vede **cyklotrasa č. 6116** zařazena do sítě cyklotras Opavice, na kterou se napojují regionální cykloturistické stezky. V obci je také k dispozici sezónní **půjčovna jízdních kol**. Kombinace možnosti pěších i cykloturistických výletů v nádherné přírodě, kterou je možné vidět už při jízdě osoblažskou úzkokolejkou, tvoří dokonalé podmínky pro aktivně strávenou dovolenou. Dále je v obci k dispozici **rekreační areál s tenisovými kurty**, sportovním hřištěm a s chatkami. Ubytování je možné v sousedním Penzionu Pod Duby. **Indiánská vesnička** byla v roce 2009 velikou zajímavostí obce. Hlavním cílem tohoto projektu zábavného a rekreačního parku byla integrace dětí z České republiky a Polska. Integrace se uskutečňovala pomocí společné zábavy v rámci připraveného didaktického programu. Dávnou atmosféru Indiánů symbolizovaly indiánské stany tují, které byly rozesety po několik hektarů rozlehlé louce. Dopravu dětí zajišťovaly výletní letní

úzkorozchodné vlaky. V roce 2010 bude vesnička přestěhovaná do Osoblahy. **Zřícenina Fulštejn** bylo kdysi významné panské sídlo, které se ve formě zříceniny původního hradu dochovalo do dnešních dnů a tvoří další turistický cíl obce Bohušov. Je zde také možnost **rybolovu**.

Osoblahy je poslední stanicí trati. Možnosti kulturního a sportovního vyžití jsou **kino**, knihovna a půjčovna videokazet, **koupaliště**, **sportovní areál s tenisovými kurty**, volejbalové hřiště a hřiště na kopanou a **možnost rybolovu** na dvou rybnících. Zajímavostí je také **židovský hřbitov**. Ubytování v obci je možné zrealizovat v turistické ubytovně nebo v kempu. [18]

Ostatními zajímavostmi sousedícími s úzkokolejnou tratí v osoblažském výběžku jsou **barokní zámek Jindřichov** a **renesanční zámek Linhartovy**.

V oblasti cestovního ruchu je podle veřejné zprávy Moravskoslezského kraje v plánu do roku 2011 obnovit kulturní a řemeslnické tradice v Osoblaze doprovázeného **Festivalem Osoblažské léto**, dále je v plánu pro rozvoj regionu postavit v Osoblaze **rozhlednu**. Ta by měla být vybudována do roku 2013. Rekonstrukcí na multifunkční využití by měl projít i **zámek ve Slezských Rudolticích**. [12]

V Příloze č. 5 je znázorněn osoblažský výběžek protkaný sítí autobusových linek a železniční tratí.

V Příloze č. 6 jsou ilustrační fotografie současné podoby zastávek Amalín, Dívčí Hrad, Horní Povelice a Slezské Rudoltice, fotografie současného lokomotivního a vozového parku Českých drah a také vybraných vozidel Slezských zemských drah.

V Příloze č. 7 je vyobrazena zřícenina Fulštejn.

3.2.2 Vagonářské muzeum ve Studénce

Úspěšná výstava k 55. výročí zahájení výroby železničních vozidel ve Studénce, uspořádaná v roce 1956, se stala hlavním podnětem pro založení Vagonářského muzea. Po dohodě mezi tehdejší Vagonkou Tatra Studénka-Butovice, n.p., a Místním národním výborem ve Studénce se sídlem muzea stala věžovitá část zámku ve Studénce, kde se v květnu následujícího roku uspořádala výstava k historii podniku. [20]

Ve třech patrech věže mohou zájemci shlédnout vývoj doby předželezniční, koněpřežní a také prvních parostrojních železnic na starodávných fotografiích

s doprovodným textem. V muzeu se však výstavní expozice věnují počáteční, meziválečné, poválečné a nedávné výrobě ve Vagonce. Modely a fotografie mapují výrobu nejen motorových vozů, elektrických jednotek a železničních vagonů, ale také tramvajů, automobilů a přidružené letecké výroby. Součástí muzea je také modelové kolejiště velikosti H0 a fotografická upoutávka na zajímavosti okolí.

V Tabulce č. 11 je znázorněn vývoj návštěvnosti ve Vagonářském muzeu posledních let.

Tabulka č. 12 Návštěvnost Vagonářského muzea ve Studénce v letech 2005 až 2009

Návštěvnost Vagonářského muzea ve Studénce v letech 2005 až 2009					
Rok	2005	2006	2007	2008	2009
Počet osob	4 074	5 215	5 527	4 371	4 743

Zdroj: www.nipos-mk.cz, www.mesto-studenka.cz

Podle Kroniky města Studénky z roku 2006 začleněním muzea do nabídky agentury Czech Tourism, propagací v regionálních a celostátních novinách, v regionální televizi Odra a v celostátní televizi v pořadu Toulavá kamera po sezoně v roce 2005 vzrostla v roce 2006 návštěvnost o 28 %. [21]

Dalšího nárůstu návštěvnosti se muzeum dočkalo o rok později. Rok 2008 byl ve znamení poklesu návštěvnosti. Roli v tomto poklesu sehrálo i vyloupení muzea na konci měsíce srpna. Odcizeno bylo 40 m kolejiva, vzácné modely vystavených exponátů a veškeré lokomotivy a vagony modelového kolejiště. Muzeum tak třeba při této loupeži přišlo o model parní lokomotivy, která v roce 1845 přivezla první vlak z Olomouce do Prahy. Muzeum bylo poté na krátké období uzavřeno, následně návštěvníkům nabídlo pouze omezenou expozici. V roce 2009 již však návštěvník nepoznal v muzeu známky po vyloupení, chybějící modely byly buď znovu vyrobeny nebo jsou zapůjčeny z Národního technického muzea v Praze. Návštěvnost v roce 2009 byla o 8 % větší než v roce 2008.

V Příloze č. 10 je uveden podrobnější popis exponátů je Vagonářského muzea.. Je ukázána i vnější podoba zámku, ve kterém je muzeum umístěno, ukázky expozic a modelové kolejiště.

3.2.3 Jízdy historických vlaků

Dnem 1. ledna roku 2009 vzniklo v České republice v souvislosti s narůstajícím počtem adeptů na zařazení do seznamu historických vozidel, s nárůstem počtu nostalgických jízd, ale i s redukcí provozů a pracovníků, soustředná deponie nostalgických vozidel, tzv. **Depo historických vozidel** v Lužné u Rakovníka. Úkol tohoto depa spočívá v zastřešení a zodpovědně vykonávané údržbě těchto veteránů. Protože se v celkovém součtu jedná zhruba o 100 historických hnacích a 250 tažených do péče svěřených vozidel, byla kromě Lužné vytyčena další vzorně pracující depa, která vybraná vozidla zastřešují a udržují v provozním stavu.

V Moravskoslezském kraji se tak lze setkat pouze s několika málo historickými exponáty, o které se pečlivě starají moravská depa. Konkrétně se jedná o **depa Ostrava** a **Valašské Meziříčí**. Nejčastěji tak od vzniku historického depa mohou v čele vyhlídkových jízd objevit **parní lokomotivy** řady **313.432**, **423.041** a **433.002**. První dva jmenované exponáty jsou umístěny v depu Ostrava, 433.002 pak ve Valašském Meziříčí. Nadšenci se také mohou svést **motorovým vozem M 131.1549**, v čele jejich vlaku také může zazářit perla mezi českými **elektrickými lokomotivami**, **E 499.004**. Ta je známá jako „Modrá bobina.“ Jiná muzejní elektrická lokomotiva, **E669.2168**, občas ještě vypomáhá v nákladní dopravě. Unikátní prototypová **motorová lokomotiva řady T499.0**, které se neřekne jinak než „Kyklop“, prochází opravou. Výčet vozidel umístěných k deponii v Moravskoslezském kraji uzavírá posunovací motorová lokomotiva **T334.085**, „Rosnička.“

Při pohledu do nedávné minulosti je patrný současný ústup jízd nostalgických souprav v celorepublikovém měřítku. V kraji se na této situaci podepsala redislokace některých využívaných vozidel do soustředného depa historických vozidel v Lužné, druhou stránkou věci je způsob financování takovýchto akcí. Mnoho železničních historických akcí nejen v Moravskoslezském kraji bylo v minulosti podpořeno finančními prostředky silných podniků a firem, kterými jsou v Moravskoslezském kraji například Třinecké železářny, Vítkovické železářny, tehdejší Nová huť Ostrava, Radegast a mnoho jiných. Bez jejich výrazné finanční a materiální pomoci by se nikdy nemohly uskutečnit tak velkolepé čtyřdenní oslavy 150 let železnice na Ostravsku, konané v roce 1997 po období železniční stávky.

3.3 Letecká doprava

Atraktivita letecké dopravy jsou v Moravskoslezském kraji zastoupeny zejména vyhlídkovými lety, které jsou dnes po změně evropské legislativy provozovány pod fotolety, lety seznamovacími nebo pozorovacími. Jinými možnostmi, jak zhlédnout krajinu z ptačí perspektivy, jsou tandemové seskoky padákem nebo lety balonem.

3.3.1 Snímkovací lety

Na základě přijaté legislativy Nařízení Komise (ES) č. 8/2008 byly **vyhlídkové lety** provozované v souladu s Povoláním k provozování leteckých prací dnem 15. července 2008 **zrušeny**. Provozování vyhlídkových letů od 16. července 2008 spadá do kategorie obchodní letecké dopravy. Obchodní leteckou dopravu lze provozovat pouze na základě Osvědčení leteckého dopravce a Licence vydané Úřadem civilního letectví. Letečtí provozovatelé, kteří provozují vyhlídkové lety po uvedeném termínu, museli požádat Úřad o vydání Osvědčení leteckého dopravce v souladu s Nařízením Komise (ES) č. 8/2008. [22]

Provozovatelé aeroklubů se proti tomuto nařízení hájili tím, že na rozdíl od leteckých společností nepřeppravují cestující z jednoho místa na druhé, tudíž by neměli být zařazováni do kategorie obchodní letecké dopravy. Nicméně vyslyšení nebyli, takže k provozování vyhlídkových letů musí od července 2008 aerokluby splňovat stejné podmínky, jako velcí letečtí dopravci. Pro rekreačně zaměřené letecké kluby tedy toto nařízení přináší pro pokračující poskytování vyhlídkových letů nákup nové techniky, nárůst počtu zaměstnanců a garantování stejného systému údržby a služeb jako u velkých leteckých společností. O takovýto vyhlídkový let by zájemci zaplatili až trojnásobek ceny platné před komisionálním nařízením. Aerokluby nesplňující daná kritéria tak od 16. července 2008 provozují vyhlídkové lety pod jinou kategorií. Dosavadní nabídku služeb aeroklubů tedy mohou zájemci využít pod **snímkovacími lety**, resp. fotolety, **seznamovacími lety** nebo **lety pozorovacími**. V Moravskoslezském kraji se nacházejí čtyři aerokluby poskytující fotolety ve větší či menší míře .

Aeroklub Ostrava je veřejností nejvyužívanějším poskytovatelem fotoletů v kraji. Dobře propracovaný marketing, který propaguje aeroklub nejen na internetu, ale také v tisku, regionální televizi a na letácích, napomáhá k ročně nalítaným 250 až 300 hodinám s pasažéry. To odpovídá přibližně 600 letům průměrné délky 30 minut. Díky marketingu se již aeroklub

uchytil v paměti veřejnosti kraje, polovina z celkové klientely v současnosti navštěvuje klub na doporučení předchozích klientů, mnozí zájemci o lety využívají služeb tohoto sdružení opakovaně. Zmiňovaný aeroklub sídlí v Mošnově na Mezinárodním letišti Ostrava, ze kterého uskutečňuje své lety. Podle informací členů aeroklubu se drtivá většina fotoletů uskutečňuje na základě předchozí domluvy, vyjimečně se stává, že přijde zájemce o let osobně požádat do sídla klubu. Přibližně 80 % z celkových fotoletů je pasažérům pořízeno od jejich blízkých ve formě dárkového poukazu, který aeroklub poskytuje. Tato letenka, která je účastníkovi vytištěna s jeho jménem a s věnováním, má platnost 6 měsíců. V tomto období mohou obdarovaní využít svého letu libovolně podle svého volného času. Za dlouhodobě nepříznivých podmínek pro lety je poukázkám prodloužena jejich platnost. Klienti aeroklubů jsou rovnoměrně rozvrstveni do všech věkových kategorií od malých dětí až pro občany v pokročilém věku.

Zájemci o fotolet se mohou na webových stránkách ostravského aeroklubu seznámit se čtyřmi letovými trasami. Ty aeroklub uveřejnil nejen pro představu budoucím klientům o tom, co všechno za dobu trvání jejich letu na jednotlivých ramenech mohou vidět, kam až mohou doletět, ale také jako doporučení těch nejzajímavějších a nejatraktivnějších míst, které lze v kraji z útrob letadla vidět. Zájem o jejich zhlédnutí pak stačí nahlásit pilotovi před samotným startem a ten zaletí tam, kam si jen dotyční budou přát. Vyjimku tvoří pouze zakázané prostory, stanovené leteckými předpisy. Velkým problémem způsobujícím časté odkládání fotoletů je nepřízeň počasí. Aeroklub se v tomto případě snaží vyjít klientům maximálně vstříc. Při komunikaci s nimi dbá na profesionální přístup. Seznámí je s aktuální situací, doporučí buď okamžitý start s omezením letu do počasím postižených oblastí, anebo odložení letu na jinou hodinu téhož dne, popřípadě operativně naplánuje let na následující den či kterýkoliv jiný po vzájemné domluvě s nimi.

Piloti aeroklubu byly již několikrát svědky klientova požádání o ruku partnerky přímo během letu. Těmto nepříliš častým tzv. zásunbním letům, které se však na propagačních materiálech nenacházejí, vychází zájemcům při jejich plánování členové aeroklubu vstříc. Doporučují například ideální lokalitu pro zanechání vzkazu, vhodnou tloušťku písma a barvu pro dobrou viditelnost textu apod.

Členy aeroklubu jsou obchodní a dopravní piloti, kteří tyto fotolety uskutečňují pro veřejnost ve svém volném čase a také pro své potěšení. Vzhledem k umístění aeroklubu je vyloučeno bezmotorové létání. K fotoletům slouží jednomotorová čtyřmístná letadla typu Cessna 172, sportovní a turistický letoun Zlín 43, pětímístný dvoumotorový Piper 23 Aztec.

Opravdovou lahůdkou pak je dvanáctimístný dvoupolšník Antonov AN-2.

Aeroklub Krnov je výjimkou, kde se provozování fotoletů také letů udrželo. Klub je provozovatelem veřejného vnitrostátního letiště Krnov, které je také prezentováno spolu s aeroklubem na oficiálních webových stránkách města Krnov. Lety jsou uskutečňovány v sezóně od dubna do října zkušenými obchodními piloty na letadlech motorových, bezmotorových a kluzácích. Další forma propagace je formou internetu, tiskovin, letáků ve společenských zařízeních, např. na recepcích ubytovacích zařízení Mikroregionu Krnovska a v Jeseníkách vůbec. Podle slov předsedy Aeroklubu Krnov nemá sdružení o zájemce o snímkovací lety nouzi. Pravidelně každý víkend se uskutečňují snímkovací lety nejen za krásami Jeseníků, ale i širokého okolí v kraji. Tento aeroklub, který v roce 2006 oslavil 60. let od svého založení, se také zabývá leteckou školou a parašutismem pod vedením tzv. paraklubu. Aeroklub pravidelně pořádá tzv. Dětské dny, konající se na přelomu května a června, a vydává vlastní kalendář pro rok 2010.

Ceník snímkovacích letů s nabídkou typů letadel obou výše zmíněných aeroklubů je uveden v Tabulkách č. 12 a 13.

Tabulka č. 13 Ceník snímkovacích letů Aeroklubu Ostrava

Aeroklub Ostrava					
Typ letadla	Obsazení	Délka letu v minutách	Cena v Kč včetně DPH	Kč/min pro obsazení	Kč/min pro osobu
Motorové					
Cessna 172 Zlín 43	pilot+3	15	2 400	160	54
		30	3 600	120	40
		45	4 900	109	36
		60	6 200	103	34
Piper 23 Aztec	pilot+5	30	8 900	297	59
		45	12 200	271	54
		60	15 500	258	52
Antonov AN-2	pilot+12	15	6 000	400	33
		30	11 000	367	31
		45	15 000	333	28
		60	18 000	300	25

Zdroj: www.aeroklub-ostrava.cz

Tabulka č. 14 Ceník snímkových letů Aeroklubu Krnov

Aeroklub Krnov				
Typ letadla	Obsazení	Kč/min pro obsazení	Kč/min pro osobu	Kč/hod
Motorové				
Zlín 143	pilot+3	95	32	5 700
Bezmotorové				
L-13, L-23 Blaník	pilot+1	10	10	600
vzlet pomocí motorového letounu	pilot+3	95	32	5 700
vzlet pomocí navijáku	100/start			
Motorový kluzák				
L-13 SE Vivat	pilot+1	39	39	2 340

Zdroj: www.letistekrnov.cz

Z tabulek je na první pohled patrná odlišná strategie jednotlivých aeroklubů při sestavování ceníků. Zatímco krnovský aeroklub vsadil na pevnou sazbu 95 Kč za jednu minutu letu, ostravský aeroklub stanovil pro výpočet ceny minimální délku letu tří a dvanáctimístným letadlem na 15 minut, pro pětimístné letadlo pak čas 30 minut. Z ceníku ostravského aeroklubu vyplývá, že čím déle trávající let si klient objedná, zaplatí v přepočtu na jednu minutu letu méně korun než při letu kratším. Při hodinovém letu motorovým třímístným letadlem zaplatí jeden klient u ostravského aeroklubu v přepočtu na minutu letu 34 Kč, zatímco u krnovského aeroklubu pouze 32 Kč. Pokud by však klient nebyl náročný a stačil by mu pouze patnáctiminutový let třímístným letadlem, zaplatil by u ostravského aeroklubu v přepočtu na jednu minutu letu 54 Kč, zatímco u krnovského aeroklubu by však stále zaplatil jen 32 Kč za minutu letu. Vzhledem k nabídce krnovského aeroklubu se vyplatí při dostatečném počtu zájemců využít dvanáctimístné letadlo Antonov AN-2 ostravského aeroklubu. Při hodinovém letu v tomto letadle by pak jednotlivec zaplatil v přepočtu 25 Kč za minutu letu, zatímco u krnovského aeroklubu by zaplatil stále 32 Kč za stejnou dobu letu.

Je však na každém zájemci, který z aeroklubů si pro zrealizování jeho snu vybere. Při výběru nebude záležet na pouhé ceně za minutu letu. Záležet bude také na přáních a potřebách klienta, zda bude preferovat motorové nebo bezmotorové létání, nebo zda si za cíl svého zkoumání vybere Beskydy nebo Jeseníky. Záležet však může na pouhé vzdálenosti

aeroklubu od bydliště nebo působiště klienta.

Slezský aeroklub Zábřeh a **Aeroklub Frýdlant nad Ostravicí** zaujaly opačný přístup k poskytování vyhlídkových letů, resp. fotoletů po zmiňovaném evropském nařízení než předchozí dva aerokluby. Tato sdružení se vyznačují zejména klubovou zájmovou činností, leteckou školou nebo sportovním létáním. Po výše zmiňovaném omezujícím nařízení evropské komise a nové klasifikaci vyhlídkových letů již tyto aerokluby neprovozují tyto lety ani pod jiným názvem. Seznamovací lety jsou v současné době pro kluby opravdovou výjimkou. Podle slov členů zábřežského aeroklubu byl před červencem 2008 o lety zejména bezmotorovými letadly zájem, nadšenci navštěvovali aeroklub každý víkend. Propagace aeroklubu probíhala i v regionálních rádiích. Minulostí jsou i letecké dny, čas od času aeroklub připraví pro veřejnost nějakou akci s výstavou letadel. Těch má zábřežský klub v útrobách tří hangárů uschovaných okolo 50. Po problémech s vlastnictvím letiště po několikaleté odmlce frýdlantský aeroklub obnovil činnost a je držitelem licence pro provozování leteckých prací.

Slezský aeroklub Zábřeh prováděl jak motorové, tak bezmotorové létání. Z motorových letadel se k vyhlídkovým letům využívalo služeb typů Zlínu 43, 142, 143 nebo Z-326, motorového kluzáku typu L-13 SE Vivat nebo bezmotorových letadel typů L-13 a L-23.

3.3.2 Tandemové seskoky

Adrenalinovějším způsobem, jak pozorovat krajinu z ptačí perspektivy než jsou fotolety, je tandemové skákání. Než bude prezentována nabídka tandemových seskoků společnostmi, bude vysvětlen samotný pojem tandemový seskok.

Tandemový seskok je seskok pod vedením zkušeného tandem pilota, kdy si nejdříve účastník po výskoku z letadla užívá několik vteřin volného pádu při závratné rychlosti a následně pak klidný několikaminutový let na klouzavém padáku. Tyto seskoky se provádějí z výšky až 4 km, při které se aktér adrenalinové aktivity řídí rychlostí až 260 km/h volným pádem. Tento pád trvá neuvěřitelných 50 až 55 vteřin. Následuje pěti až sedmiminutový let na padáku, který může z výšky 300 m nad zemským povrchem klient s pomocí tandem pilota řídit.

Před samotným seskokem probíhá 10 až 15 minutová příprava skládající se s teoretického seznámení se s průběhem seskoku, ustrojením se a praktickým nácvikem

polohy při volném pádu a přistání. Dále se koná přibližně dvacetiminutový let do výšky 4 km a poté samotný seskok. Přistání se za asistence tandem pilota koná pádem z výšky 10 až 30 cm. Tandem pilotem je Vlastimil Bláha, inspektor pro tandemové seskoky v České republice a tandem pilot Parachutes de France. [23]

Air Hit Morava je společnost Vlastimila Bláhy, která uskutečňuje zájemcům tandemové seskoky zejména na Moravě. Ta může podle přání zákazníků provádět své seskoky po domluvě na letištích ve Frýdlantě nad Ostravicí, Krnově, Kunovicích, Prostějově a Zábřehu. Převážně se však skáče z prostějovského a kunovického letiště disponujícího letadly tamních aeroklubů, v Moravskoslezském kraji pak ve Frýdlantě nad Ostravicí.

Moravskoslezské aerokluby v Mošnově, Aeroklub Ostrava, a ve Frýdlantu nad Ostravicí jsou realizátory tandemových seskoků Air Hitu Morava. V rámci této synchronizace Ostravský aeroklub poskytuje ke skákání potřebná letadla, frýdlantský aeroklub pak letiště. Tyto aerokluby tedy pořádají ve spolupráci s Vlastimilem Bláhou tandemové seskoky z výšky 3 km nad Beskydami, volný pád trvá v tomto případě přibližně 30 vteřin. Aeroklub Frýdlant nad Ostravicí má stanoveny pouze tři plánované termíny seskoků na rok 2010 a to vždy na jeden pátek v měsících červnu, červenci a srpnu.

Podle slov Vlastimila Bláhy je období od srpna roku 2009 ve znamení **rapidního úbytku zájemců** o tandemové seskoky. Přitom do osudného léta 2009 byl každý rok spojen se zvyšující se poptávkou po seskocích, a to pravidelně od roku 1994, kdy začal tandemové skákání na území České republiky provozovat. Podle něj za vzniklou situaci mohou dva faktory. **Prvním důvodem** z nich je obecně proklamovaný problém **celosvětové finanční krize**, který se nevyhnul ani České republice. **Druhým faktorem** je „**okoukání**“ této adrenalinové atraktivity u občanů. Podnětem k tomuto názoru jsou zprávy od poskytovatelů tandemového skákání ve východní Evropě, které nastalo o přibližně 6 let dříve než ve střední a západní Evropě. V těchto východních zemích také po přibližně patnáctiletém provozování popisované služby zájem o její využívání rychle uvaldal. Podle názoru Vlastimila Bláhy se oba výše zmiňované faktory nešťastně setkaly ve stejném období, což má za následek tak nízký zájem o tandemové skákání v současnosti. Tento úpadek nespojuje dotázaný s nedostatečnou propagací jeho služeb, protože konkurenční společnosti se ve stejném oboru v České republice potýkají se stejným citelným úbytkem svých klientů.

Vlastní realizace zajištění tandemového skákání funguje na bázi emailové, lépe ještě telefonické domluvy. Během tohoto rozhovoru se stanoví místo a předběžný datum

plánovaného seskoku zájemce. Pokud technické náležitosti nebrání využití požadovaného termínu, seskok se uskuteční. Letadlo může být současně naplněno více zájemci o tandemový seskok nebo sportovními parašutisti aeroklubů. Stejně jako u fotoletů, i u tandemových seskoků se velmi často využívá forma dárkových poukázek. Tandemové seskoky se mohou věnovat druhým osobám k oslavám narozenin, svatebních jubileí či ostatním výročí. Ke zvětšení svého tandemového seskoku od předletové přípravy přes let do čtyřkilometrové výšky a samotného seskoku s přistáním lze využít služeb kameramana, který bude celou pouť klienta za adrenalinem monitorovat. Záznam si pak lze ve formě VHS nebo DVD pořídit podle ceníku. Omezení klienta je pouze hmotnostní do 100 kg, výškové do 195 cm a věkové. Děti do 8 let věku mohou tandemově skákat jen se souhlasem zákonného zástupce.

Propagace tohoto tandemového skákání se v případě Air Hitu Morava uskutečňuje pomocí internetových stránek, reklamních poutačů. Při různých prezentacích a zasílaných dárkových poukázkách je přehled nabízených služeb společnosti zveřejněn na letácích.

Skysport je prostějovský poskytovatel tandemových seskoků. Svou stopu v Moravskoslezském kraji zanechává u krnovského aeroklubu, se kterým spolupracuje na poskytování tandemových seskoků. Tandemové seskoky jsou již také u Aeroklubu Krnov tradicí, nicméně pro rok 2010 se nenašly žádné vhodné termíny pro jejich uskutečnění. Do budoucna se však s nimi nadále počítá. [24]

Ceník tandemových seskoků je uveden v Tabulce č. 15.

Tabulka č. 15 Porovnání ceníků tandemových seskoků společností Air Hit Morava a Skysport

Porovnání ceníků tandemových seskoků společností Air Hit Morava a Skysport		
Nabídka	Cena v Kč na osobu	Cena v Kč na osobu
Cena tandemového seskoku	3 500	3 400
Cena tandemového seskoku při čtyř a vícečlenné skupině	3 200	3 300
Videozáznam VHS + CD s fotografiemi	1 500	
Videozáznam DVD + CD s fotografiemi	1 700	1 900
Videozáznam DVD		1 600

Zdroj: www.tandemovyseskok.cz, www.skysport.cz

3.3.3 Lety balonem

I s takovouto možností letu se můžeme setkat v Moravskoslezském kraji. V České republice se nachází několik společností, kterým jsou schopny uskutečnit let balonem po celé České republice. Lety jsou obvykle uskutečňovány ve výšce 50 až 500 m, záleží hodně na počasí, trasa letu hodně závisí na povětrnostních podmínkách.

Zepelin CZ, s.r.o., jsou kunovickou společností realizující létání balonem v České republice. Nejčastějšími odletovými destinacemi Moravskoslezského kraje jsou Ostrava, dvě lokality, a Frýdek-Místek. Létá se ve třech typech balonů. Menší balony pojmu 4 až 5 pasažerů, koše větších balonů pak 6 až 8 pasažerů a dva největší balony v České republice a na Slovensku pak 10 až 16 pasažerů. Zájemce poletí vždy s jinými klienty po zaplnění celého koše. Na internetových stránkách společnosti jsou zveřejněny časy a místa plánovaných letů, které si mohou zájemci objednat a rezervovat. Rovněž lze navrhnout vlastní požadavek na místo a čas letu a pokud bude zaplněn dostatečným počtem pasažerů, bude let uskutečněn.

Vyhlídkový let balonem trvá okolo 1 hodiny, záleží na podmínkách přistání. Celá akce však včetně přípravy trvá okolo tří hodin. Společnost létá za každého počasí. Po ukončení letu a přistání probíhá křest premiérových účastníků letu šampaňským, kteří také obdrží jako pozornost certifikát o absolvování letu balonem. Během letu je dovoleno fotografovat a natáčet, pro větší skupiny zájemců je také možno uskutečnit synchronizovaný let dvou balonů.

Společnost disponuje 10 balony opatřených různými reklamami, poskytuje slevové akce 2+1, kde třetí letenka je zdarma a dárkové certifikáty. [25]

Jaro-balony.cz zajišťuje pro své klienty vyhlídkové, svatební a reklamní lety balonem. Tato společnost se sídlem v Olomouci zajišťuje lety v celé České republice. Plánování letu je obdobné, jako u předchozí společnosti. Informace o místech a časech nejbližších plánovaných letů jsou zveřejněny na internetových stránkách společnosti. V případě zájmu a dostatečného počtu volných míst je možno provést rezervaci letu.

Jistou zajímavostí je možnost pořádání svatebního obřadu přímo v balonu. Tato událost se může uskutečnit ve výšce 40 m v pevně upoutaném balonu nebo přímo za letu. Možnost místa vzletu je také rozmanitá. Může se jednat o radnici, hrad, zámek, velkou zahradu nebo třeba hřiště. Opomenutelné také nejsou akviziční slevy na několik procent z částky letu, např. v roce 2010 Májová 10% sleva. [26]

Sky Balloons, s.r.o., je společnost zabývající se poskytováním letů balonem se sídlem v Prostějově. Své služby poskytuje rovněž v celé České republice. Samozřejmostí je možnost dárkového poukazu, novinkou je zde možnost letět malým balonem pouze pro dvě osoby a pilota.

Pro zájemce z Moravskoslezského kraje je cenově nejvýhodnější objednat si let balonem u olomoucké společnosti Jaro-balony.cz. Již při pohledu na cenové srovnání všech tří poskytovatelů leteckých zážitků je zřejmé, že Jaro-balony.cz bude pro zákazníky z pohledu cenové výhodnosti první volbou.

Vzájemné porovnání ceníků všech tří poskytovatelů jsou uvedeny v Tabulce č. 15.

Tabulka č. 16 Porovnání ceníků vybraných společností poskytující lety balonem v Moravskoslezském kraji

Porovnání ceníku vybraných společností poskytující lety balonem v Moravskoslezském kraji						
Počet osob	Zepelin CZ, s.r.o.		Jaro-balony.cz		Sky Balloons, s.r.o.	
	Cena v Kč pro 1 osobu	Cena v Kč celkem	Cena v Kč pro 1 osobu	Cena v Kč celkem	Cena v Kč pro 1 osobu	Cena v Kč celkem
1	5 500	5 500	4 800	4 800	4 900	4 900
2	5 250	10 500	4 700	9 400	4 800	9 600
3	5 000	15 000	4 500	13 500	4 700	14 100
4	4 750	19 000	4 300	17 200	4 600	18 400
5	4 500	22 500	4 100	20 500	4 500	22 500
6	4 250	25 500	4 000	24 000	4 400	26 400
7			3 900	27 300	4 300	30 100
8					4 200	33 600

Zdroj: www.balony.eu, www.jaro-balony.cz, www.skyballoons.cz

Druhým faktorem, který bude hovořit ve výběru ve prospěch olomoucké společnosti, je právě samotné sídlo společnosti. To hraje totiž velkou roli v celkové ceně za uskutečnění letu z místa, které není označené v nabídce společnosti jako místo startovní. Každá společnost si určuje dopravné na 1 km vzdálenosti svého sídla od místa uskutečnění letu. Kunovická společnost Zepelin CZ si připočítává přírážku 14 Kč na 1 km za dopravu z místa sídla ke klientem zvolenému startovnímu místu a zpět. Olomoucká firma Jaro-balony.cz si účtuje při dopravě svého balonu ke startovnímu místu vzdálenějšímu

než 30 km od Olomouce 12 Kč za 1 km. Dopravné prostějovské společnosti Skyballoons je 12 Kč na 1 km při vzdálenosti startovního místa balonu od sídla společnosti větším než 20 km. Vzhledem k faktu, že město Olomouc je z uvedených tří sídel společností nejbližší Moravskoslezskému kraji a má nejnižší dopravné, je i proto výhodné pořídit si let balonem u této společnosti. [25] [26] [27]

Zepelin CZ a Jaro-balony.cz nabízejí svým klientům možnost objednat si tzv. rodinný nebo soukromý let. Tento let spočívá v rezervaci jednoho letu balonem pro uzavřenou společnost. Tzv. Let family lze u společnosti Jaro-balony.cz objednat za 16 500 Kč. Složitější je pak ceník u společnosti Zepelin CZ, které mohou do svého největšího balonu vměstnat až 20 pasažérů. [25] [26]

3.4 Vodní doprava

Atraktivita vodní dopravy, která by měla velmi přispět k rozvoji cestovního ruchu v Moravskoslezském kraji, je v roce 2010 reprezentována možností **vyhlídkových plaveb** po nejmladší a nejmodernější vodní nádrži na českém území, **Slezské Hartě**. Počátkem června plánuje Mikroregion Slezská Harta ve spolupráci se společností Misgurnus, a.s., zahájit pravidelnou osobní lodní dopravu se souvisejícím rekreačním charakterem mezi dvěma v červnu zprovozněnými moly v Leskovci nad Moravicí a Roudně. Loď, postavená společností Misgurnus, a.s., která bude svým vzhledem připomínat plavidlo ze 17. století, bude moci najednou přepravit 10 až 12 osob a za sebou bude vléci člun pro jízdní kola.

V období psaní této bakalářské práce, přesněji této části, se čeká na vyjádření Povodí Odry o schválení příslušného typu hnacího média. Nejpravděpodobněji bude podle slov projektového manažera Mikroregionu Slezské Harty Kamily Krečmerové tímto palivem plyn. Benzínový spalovací motor jako pohon je na vodní nádrži zakázán, elektromotor je velice nákladný na provoz a náročný na čas. Až desetihodinové dobíjení akumulátoru na pětihodinovou jízdu je velice neúčelné, o čemž se přesvědčil v roce 2005 Oldřich Kodeda z První bruntálské paroplavební, o.s. Na jeho výletní lodi pojmenovanou po herci Luboru Tokošovi přestavěl před sezonou 2005 zakázaný spalovací motor na elektromotor. Jeho provoz musel z výše popisovaných ekonomických skutečností a také v souvislosti s nevolí okolních obcí povolit přívod elektřiny do lodi zanedlouho zastavit.

Při definitivním určení typu pohonu budou sestaveny přesné jízdní řády. Podle Kamily Krečmerové se pro zahajovací sezonu počítá s postavením přístavu a jednoho mola

v Leskovci nad Moravicí, druhého mola v Roudně, jednohodinovým intervalem provozu s až deseti obraty denně. Propagace této novinky je podrobně připravována mikroregionem. Prezentace již proběhla v tisku a na internetu, také v televizi. Vodní nádrž byla zařazena do programu pořadu Panorama. Dále se výletní loď stane součástí nových propagačních materiálů Mikroregionu Slezská Harta, jeho jednotného značení.

Do příští sezony je v plánu vybudovat mola v Nové Pláni, Mezině a Razové a rozšířit tak provoz výletní lodě po Slezské Hartě.

V Příloze č. 10 je znázorněna mapa vodní nádrže s plánovanými umístěními mol a na fotografiích jsou zachyceny nová mola a průběh výstavby lodi.

3.5 Městská hromadná doprava

S rozvojem nových technologií využívaných v městské hromadné dopravě, výrobou nových vozidel a s vyřazováním jejich starších předchůdců vznikala v tehdejší Československu velká zájem zachovávat dříve vyrobené reprezentanty jednotlivých druhů vozidel pro následující generace. Od počátku sedmdesátých let byla v Technickém muzeu v Brně shromažďována sbírka vozidel městské hromadné dopravy s celorepublikovým záměrem, bohužel však s omezenými možnostmi prezentace. Jedinečná kolekce historických vozidel vznikla rovněž v Dopravním podniku hlavního města Prahy, jehož podnikové muzeum snese srovnání v evropském i světovém měřítku.

Městská hromadná doprava v Ostravě je právě jedinou v Moravskoslezském kraji, která je realizována autobusy, trolejbusy a tramvajemi. A právě v Ostravě sílila v období sedmdesátých let minulého století snaha o zachování ustupující a mizející různorodé dopravní techniky s cílem uchovat tato vzácná historická vozidla městské hromadné dopravy, která by se v provozuschopném stavu prezentovala ve svém přirozeném, typickém a nezaměnitelném prostředí.

Podle literatury se počátky podnikové sbírky historických vozidel ostravské městské hromadné dopravy vztahují do roku 1978, kde si ostravští zájemci o studium a dokumentaci vozidel nově vzniklého **Kroužku přátel městské hromadné dopravy** vytyčili za jeden bod z činnosti zachování a postupnou renovaci **tramvajového motorového vozu číslo 25**. Cíle bylo dosaženo a služební vůz byl uveden do stavu z období šedesátých let. Svou obnovenou premiéru měl v roce 1979 při oslavách 85 let městské hromadné dopravy

v Ostravě. V následujících letech byl postupně renovován a upravován a nyní prezentuje ve sbírce nejstarší dopravní prostředek městské hromadné dopravy reprezentující provoz v meziválečném období. V následujících deseti letech se počet renovovaných tramvajových motorových vozidel rozrůstal, mezi zástupci jsou i vozy typu **T1 číslo 528** a typu **T2 číslo 681**. Nejnovějším přírůstkem se stal tramvajový vůz typu **T3 číslo 752**, který byl vyřazený z pravidelného provozu v roce 2009. Tento tramvajový vůz čeká renovace do původního stavu včetně pokladny pro průvodčí.

Pravidelné vyhlídkové jízdy historickými tramvajemi v ostravských ulicích se konají od roku 1990. Základní kámen k nim byl položen o rok dříve při oslavách 150 let železnice na území Československa a 95 let městské hromadné dopravy v Ostravě, kdy se tehdejší okružní jízdy tramvají setkaly s nevídaným zájmem veřejnosti.

Trolejbusová doprava byla v Ostravě založena v roce 1952, takže ani zástupci tohoto druhu dopravy ve sbírce nechybí. První pokus o zachování trolejbusu **Škoda 8 Tr číslo 29** úspěšný nebyl, snaha se podařila až s vozem **Škoda 9 Tr číslo 82**, upravovaným od roku 1990. Typ Škoda 8 Tr se nicméně podařilo do sbírky také zakomponovat a spolu s vlečnými vozy od roku 1999 vozí zájemce po okružních jízdách v Ostravě. Velkou atrakcí je zejména jízda ve vlečném vozu. V roce 2006 se členem sbírky stal pozoruhodný trolejbus typu **Škoda 17 Tr číslo 3902**, vyrobený pouze ve třech kusech. Následován byl vozem ještě provozovaného typu **Škoda 14 Tr číslo 3229**. V roce 2009 byl veřejnosti představen nejnovější přírůstek sbírky. Jedná se o renovaci původního vaku pražského trolejbusu typu **Tatra T400/III A číslo 26**.

V devadesátých letech se podařilo naplnit i snahy o zachování představitelů **autobusové dopravy**. V roce 1993 se rozběhly renovační práce na autobusu typu **Karosa ŠM 11 číslo 5842** následovaným legendárním vozem typu **Škoda 706 RTO CAR číslo 247**. Druhý jmenovaný exponát dnes tvoří spolu se zanedlouho po něm renovovaným přívěsem typickou soupravu ostravských ulic šedesátých a sedmdesátých let minulého století. Sbíрка autobusových exponátů byla veřejnosti poprvé v plné šíři prezentována při oslavách 70 let autobusové dopravy v květnu roku 2000. Mezi vystavenými vozy už byl mimo jiné i typ **Ikarus 280.10 číslo 4070** nebo typ **Karosa B 731 číslo 6160**.

Dopravní podnik Ostrava je v současnosti majitelem více než dvaceti historických tramvajových vozů včetně jejich vlečných vozů, nákladních a pracovních kolejových vozů. Dále se podnik pyšní pěti historickými trolejbusy, čtyřmi autobusy, dvěma jejich přívěsy, speciálním silničním vozidlem nebo historickými zastávkovými označníky, kilometrovníky

nebo součástí trakčního vedení. Jedná se o druhou největší sbírku techniky městské hromadné dopravy v České republice. [28]

Dopravní podnik Ostrava spolu s Kroužkem přátel městské hromadné dopravy organizuje každoročně jízdy historickými vozidly pro veřejnost. Podrobné informace o aktuálních akcích jsou uveřejněny na letácích ve vozidlech, v denním tisku nebo na internetových stránkách dopravce.

V Tabulce č. 16 je uveden přibližný počet přepravených osob v letech 1999 až 2009 při historických jízdách vozidly ostravské městské hromadné dopravy. O přibližný počet se jedná proto, že v případě vyčerpání zásob jízenek pro dospělého se prodávaly dvě jízenky dětské apod., proto jsou zde možné nepatrné odchylky. Komerční akce jsou uskutečněné akce, při nichž byla vypravena historická vozidla. Každá komerční akce se však mohla skládat z více provozních dní vozidel, např. víkendová komerční akce se dvěma provozními dny.

Tabulka č. 17 Počet přepravených osob historickými vozidly MHD v Ostravě v letech 1999 až 2009

Počet přepravených osob historickými vozidly MHD v Ostravě v letech 1999 až 2009			
Rok	Komerční akce	Provozní dny	Počet přepravených osob
1999	5	8	4 187
2000	5	6	2 422
2001	4	5	10 177
2002	8	11	10 584
2003	8	10	7 201
2004	8	10	3 867
2005	10	12	4 570
2006	11	13	5 326
2007	9	11	6 362
2008	7	8	4 653
2009	9	11	9 138

Zdroj: interní materiály

Při podrobném zkoumání tabulky jsou patrné značné výkyvy počtu osob, které v daném roce využily historických vozidel ke své jízdě k počtu provozních dní v tomtéž roce. Při porovnání počtu přepravených osob v letech 2003 a 2004 při shodném počtu provozních

dní lze spočítat, že v roce 2004 se přepravilo historickými soupravami ostravské městské dopravy o 46,3 % méně osob než v roce předcházejícím. V roce 2006 se uskutečnilo 13 dní provozu historických souprav s 5 326 přepravenými osobami. V roce 2009 při 11 provozních dnech se oproti roku 2006 zvýšil počet přepravených osob o 71,6 %. Pojem provozní den je zkreslující. Počet vypravených spojů v jednom provozním dni se v porovnání s jiným rokem může lišit. Provozní den se totiž může skládat ze tří nebo také 10 jízd vozidel s cestujícími. Druhým faktorem, který ovlivňuje obsazenost historických souprav, je špatné a nevlídné počasí, které však organizátoři ovlivnit nemohou. Celkem bylo podle slov Jiřího Boháčka, ředitele ostravského závodu Dopravních staveb Ostrava, od roku 1991 do roku 2009, tedy za 19 let činnosti historických jízd, převezeno 91 228 cestujících.

Historické autobusy a trolejbusy jsou také zapůjčovány při oslavách výročí do jiných moravskoslezských měst. Příkladem je třeba zapůjčení historického trolejbusu Škoda 8 Tr číslo 29 s vlečným vozem opavskému dopravnímu podniku při příležitosti oslav 50 let trolejbusové dopravy v Opavě nebo účast autobusu typu Škoda 706 RTO při oslavách Dni Dráhy Třemešná ve Slezsku – Osoblaha.

Historické jízdy a Muzejní noc, kdy Dopravní podnik Ostrava pořádá Den otevřených dveří do jeho závodu, jsou pro širokou veřejnost v současné době jedinou příležitostí, jak si mohou tyto historické unikáty prohlédnout. Tramvajové vozy jsou deponovány v prostorách Dílen Dopravního podniku Ostrava v Martinově, trolejbusy ve vozovně trolejbusů v centru města a autobusy ve vozovně na Hranečnicku. Protože jsou jednotlivé deponie vozidel rozmístěny na třech různých místech s nemožností soustředit je vzhledem k nedostatečné kapacitě vozoven a dílen do jednoho místa, nejsou obyvatelům města a jeho návštěvníkům vozidla jinak přístupná než kromě zmíněných nostalgických jízd a Dni otevřených dveří. Navíc zpřístupnění areálu dopravního podniku návštěvníkům je nešťastné, neboť v nich panuje běžný provoz.

Město Ostrava však vidí v těchto vozidlech potenciál pro rozvoj cestovního ruchu v Moravskoslezském kraji, proto již několik let uvažuje o vybudování **muzea ostravské městské hromadné dopravy** s oficiálním názvem Muzeum městské dopravy. Město v minulosti uvažovalo o několika zajímavých lokalitách, kde by se budoucí muzeum mohlo vybudovat. Mezi prvními návrhy byly prostory na Výstavišti Černá louka, areál Dolní oblasti Vítkovic a také areál Dvojhalí při nově budovaném obchodně-zábavním centru na Karolině. Podle Petra Kajnara, primátora města Ostravy, se s pavilonem G na Černé louce uvažuje s využitím jako koncertní síň, areál Dvojhalí bude určen pro sportovní účely.

Areál Dolní oblasti Vítkovic by bylo také dobrým řešením vzhledem ke skutečnosti, že se některé typy tramvají ve Vítkovicích v minulosti vyráběly a v areálu má dokonce vzniknout technické muzeum. Ale ani tady zřejmě muzeum ostravské městské hromadné dopravy nebude. [29]

V současnosti se jako nejpravděpodobnější varianta místa vybudování muzea nejen historických tramvajových, trolebusových a autobusových exponátů, ale také jejich vlečných vozů, pracovních a nákladních motorových vozů, starých zastávkových označků, kilometrovníků a jiné historické techniky, jeví prostory při železniční stanici Ostrava-Vítkovice. Tomuto faktu napomáhá i skutečnost, že pozemky před nádražím patří Městu Ostrava, což se projeví na finanční stránce stavby. V době psaní této bakalářské práce probíhají podle Jiřího Boháčka návrhy a studie technického provedení výstavby muzea, čeká se také na vyjádření Města Ostravy. Podle veřejné zprávy Moravskoslezského kraje uveřejněného na internetu by mělo vybudování Muzea městské dopravy stát mezi 80 a 90 miliony Kč a na financování tohoto projektu by se mělo podílet město vlastními prostředky, dále pak by měla být stavba dotována státem, krajem, ze soukromých zdrojů a ze zdrojů Evropské unie. [12]

Ať už muzeum vznikne před vítkovickým nádražím nebo v jiné ostravské lokalitě, snahou města je vybudovat Městské muzeum dopravy do roku 2015, ve kterém by chtělo město Ostrava usilovat o titul Evropské město kultury.

V Příloze č. 11 je uveden přehled plánovaných historických jízd vozidel ostravské městské dopravy.

V Příloze č. 12 jsou k dispozici fotografie vybraných historických vozidel ostravské městské hromadné dopravy.

3.6 Balíčky zážitků

Do samostatné kategorie je zahrnuta možnost zakoupení tzv. Zážitkového balíčku. Cestovní kancelář Valašské království, s.r.o., se sídlem ve Frenštátě pod Radhoštěm takto spolupracuje s jednotlivými regiony, mikroregiony a konkrétními subjekty v kraji na rozvoji cestovního ruchu v Moravskoslezském kraji a krajích sousedících s ním. CK Valašské království je schopna pro své klienty zrealizovat snad jakoukoliv aktivitu či službu od sportovních, adrenalinových, pohodových, gastronomických, astronomických, kulturních,

ozdravných, poznávacích či jiných nevšedních atraktivit. Zájemci si tak mohou zakoupit rychlokurz jezdeckví na koni, lekci tenisu s profesionálem, kurz potápění, vyzkoušet si mohou tradiční ruční výrobu mýdel, lázeňské procedury nebo kurz astronomie. V této části práce budou zmiňovány atraktivity, které jsou uskutečňovány dopravními prostředky. Jedná se o pohodové nebo adrenalinové zážitky realizované automobily, letadly či jinými dopravními prostředky. S využitím informací poskytnutých informačním centrem v Kopřivnici a internetových stránek cestovní kanceláře je uveden přehled těchto atraktivit.

Extrem truck trial nese název možnost svézt se truck-trialovým speciálem Tatra 813 řízeným zkušeným pilotem po velice náročném terénu ostravského polygonu. Součástí ceny 3 990 Kč za zprostředkování této akce je také drobné občerstvení klienta v podobě nealko nápoje. Akce trvá včetně občerstvení jednu hodinu a je určena pro jednu osobu. Účast více osob je nutné prodiskutovat se zprostředkovatelem dopředu.

Loprais Tatra Team – Dakar Ride jen pro Vás! je obdobná adrenalinová akce jako předchozí. Při spolupráci s Loprais Tatra Teamem CK Valašské království zájemcům poskytuje dvacetiminutovou ostrou jízdu na sedadle spolujezdce v závodním dakarském speciálu. Náročný testovací polygon prověří dokonale schopnosti tohoto speciálu. Součástí ceny 7 800 Kč pro jednu osobu je až čtyřhodinový pobyt s Teamem, dvacetiminutová jízda, prohlídka speciálu, konverzace se členy Loprais Tatra Teamu, uvítací drink a stylové triko, čepice a plakát s podpisem Karla Lopraise.

Životní jízda – škola spolujezdce je podle informací členů CK Valašské království velice oblíbená atrakce, především pak mezi muži. Jedná se o tříhodinové setkání se závodním jezdcelem Silvestrem Mikuláštkem s vozidlem Subaru Impreza. V ceně 9 730 Kč je klientovi poskytnuta teoretická instruktáž jízdy s videoprojekcí na velkoplošné obrazovce, praktická část se skládá s instruktážní jízdy vozem Subaru Impreza a z následné nezapomenutelné čtyřkilometrové ostré jízdy závodním vozem.

Motokáry a Rychlá kola přinášejí veřejnosti možnost projet se na nejmenších závodních čtyřkolových vozidlech, motokárách. Tyto možnosti lze zrealizovat na nejdelší motokárové dráze ve Frenštátě pod Radhoštěm nebo na dráze v Mošnově. Atrakce se prodává ve dvou variantách, pro 4 nebo 6 až 8 osob.

Okolo Frenštátu veteránem je název balíčku, který lze zrealizovat v malebném okolí města Frenštátu pod Radhoštěm. V ceně 6 380 Kč pro tři osoby je připravena až čtyřhodinová projížďka historickým automobilem přes Frenštát pod Radhoštěm, Trojanovice, Kunčice pod Ondřejníkem, Lichnov a Veřovice. Při jízdě jsou samozřejmě dovoleny zastávky

u zajímavých míst trasy, mezi které patří kunčický dřevěný ruský kostelík, lichnovské Muzeum vstěhovalectví nebo občerstvení ve veřovické hospůdce.

Unikátní osoblažská úzkokolejka je novinkou v nabídce cestovní kanceláře. Součástí této nabídky je nejenom jízda po úzkorozchodné trati historickým vlakem taženým parní lokomotivou, ale také několik doprovodných možností. Navštívit zájemce může okolní atraktivita v podobě slezskorudoltického zámku, bohušovského rekreačního areálu, zříceniny Fulštejnu, osoblažského židovského kláštera nebo za příznivého počasí tamního koupaliště. Další součástí tohoto balíčku jsou prohlídka nedávno pro potřeby deponie lokomotiv Slezských drah vybudovaného lokomotivního depa v Třemešné ve Slezsku, místenka do vlaku, možnost užít si jízdu ze stanoviště strojvedoucího z pozice topiče, občerstvení v podobě klobásy a piva, upomínkové pohlednice, návštěva indiánské vesničky v Osoblaze a prohlídka tamního více než sto let starého osoblažského depa. Balíček se prodává ve dvou variantách. Za jednosměrnou jízdu zaplatí klient 675 Kč, za obousměrnou pak 755 Kč.

Pilotem na zkoušku je atrakce, která je realizována spolu s ostravským aeroklubem se sídlem v Mošnově. Klient si vyzkouší dvacetiminutový let na sedadle druhého pilota, kde bude řešit krizové situace, např. náhlou ztrátu výkonu motoru, výběr vhodné přistávací plochy nebo se samotné přistání. Před samotným letem klient naplánuje s pilotem trasu letu, zakreslí ji na mapu, naprogramuje palubní přístroje, provede předletovou přípravu letadla a poslechne si vyžádání ke startu. Druhý pilot, klient, má za letu na starosti navigaci, a to pouze s mapou a kompasem. Po přistání je také možnost provést poletový rozbor s pilotem v blízké hospůdce. Tuto přibližně čtyři hodiny trvající atraktivitu lze koupit pro jednu, dvě nebo tři osoby. Domluvit se dá i větší počet účastníků.

Já letím, nádhera! – 30 minutový vyhlídkový let se dá uskutečnit také prostřednictvím této cestovní kanceláře pod tímto poutavým názvem. Samotný let pak také realizuje Aeroklub Ostrava. Jedná se o třicetiminutový let uskutečněný podle požadavků klientů. Samozřejmostí je doporučení vhodných lokalit od pilota. Let pro 1 až 3 osoby stojí 4 870 Kč. Jen pro porovnání, stejnou nabídku si lze objednat u samotného aeroklubu za 3 600 Kč.

Tandemový seskok s volným pádem provedený zkušeným tandem pilotem Vlastimilem Bláhou lze zprostředkovat i přes tuto cestovní kancelář. Cena bez videozáznamu vyjde na 5 885 Kč, s videozáznamem pak na 8 715 Kč. Při srovnání této ceny s pořízením adrenalinového zážitku u samotného Air Hitu Morava je patrný značný cenový rozdíl.

Vzduchoplavba je jiným slovem let balonem. Jedn hodinový let balonem přijde

jednoho klienta na 5 500 Kč. V ceně je započítáno také klientovo pojištění a jeho křest šampaňským. Tato cena není výrazně rozdílná oproti přímému zprostředkování letu poskytujícími společnostmi. [30]

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

V poslední kapitole své bakalářské práce je věnována pozornost nápadům a návrhům na vylepšení stávající situace cestovního ruchu ve studovaném kraji, které vycházejí z předchozí analytické části. Tyto návrhy by měly naznačit, jakým způsobem přilákat prostřednictvím dopravních atraktivit návštěvníky do Moravskoslezského kraje a napomoci tak rozvoji cestovního ruchu na jeho území.

4.1 Silniční doprava

Atraktivitou, která by mohla přilákat návštěvníky do Moravskoslezského kraje, by mohly být nově zavedené půjčovny jízdních kol v železničních stanicích. V současnosti se zde nacházejí pouze tři, a to pod Beskydy ve stanici Frýdek-Místek a v Poodří ve stanicích Studénka a Suchdol nad Odrou. Možností, jak přilákat cykloturisty do Moravskoslezského kraje, konkrétněji do oblasti Opavského Slezska a Jeseníků, by mohlo být zřízením **nových půjčoven jízdních kol** v železničních stanicích **Opava východ** a **Krnov**.

Město Opava je vstupní branou cyklotras vedoucí malebným údolím řeky Moravice a okolím krásných zámků. Cyklisté by zde mohli využít vypůjčená jízdní kola k několika zajímavým cyklistickým okruhům. Pokud by se rozhodli navštívit zajímavé zámky Opavského Slezska, kterými jsou Hradec nad Moravicí, Raduň a Kravaře, mohli by využít cyklotras č. 551 z Opavy do Hradce nad Moravicí. Po shlédnutí nebo návštěvě zámku by se cyklisté dopravili přes cyklotrasy č. 6140 a 6141 nebo cyklotrasu č. 6055 k zámku Raduň a odtamtud po cyklotrase č. 6055 ke kravařskému zámku. Zpět do Opavy by se cyklisté dopravili po Slezské magistrále, cyklotrase č. 55. Milovníci cyklistiky však mají samozřejmě na výběr z více cyklotras. Pro její trasování údolím řeky Moravice a cíl v podobě vodní nádrže Kružberk je atraktivní cyklotrasa č. 551 pojmenovaná Moravice v celé její délce.

Z Krnova lze pro změnu využít síť cyklotrasy Opavice. Tu tvoří cyklotrasa č. 55 z Opavy přes Krnov, Město Albrechtice a Rejvíz do Jeseníku, cyklotrasa č. 503 spojující Krnov s vodními nádržemi Slezskou Hartou a Kružberkem, s městy Vítkovem a Odrami a s hradem Starým Jičínem. Při projížděce Mikroregionem Slezská Harta se také naskýtá cyklistům možnost výletu k vyhaslým sopkám v okolí. Z popisování osoblažského regionu

známá cyklotrasa č. 6116 je trasována z Města Albrechtic přes Slezské Rudoltice, Bohušov a Osoblahu až na samotný hranoční přechod s Polskem. Do cyklotras Opavice je začleněna i cyklotrasa č. 34, která má počátek ve Vávrovicích, dále je trasována polským územím na hraniční přechod Osoblaha – Pomorzowiczki a dále směřuje do cíle své trasy, do Glogówku. [31]

Po vzoru traťových úseku oblastí Poodří a Beskyd, kde je zavedena bezplatná přeprava jízdních kol vypůjčených v železničních stanicích, by se dala tato možnost aplikovat i v okolí nově zřízených půjčoven v Opavě a v Krnově. Bezplatná přeprava vypůjčených jízdních kol by se mohla zavést na železniční trati číslo 292 v úseku Krnov – Jeseník, na tratích č. 298 Třemešná ve Slezsku – Osoblaha a 310 Opava východ – Olomouc v úseku Opava východ – Valšov. Dalšími tratěmi zahrnutými do tohoto bezplatného systému by mohly být trať č. 311 Valšov – Rýmařov, č. 314 Opava východ – Jakartovice, č. 315 Opava východ – Hradec nad Moravicí, č. 316 Opava východ – Ostrava Svinov, č. 317 Opava východ – Hlučín a trať č. 318 Kravaře ve Slezsku – Chuchelná.

V půjčovnách by převažovaly typy horských a trekingových jízdních kol vhodných pro okolní cyklotrasy, zavedena by byla možnost výpůjčky jízdního kola z půjčovny v Opavě východ s možností vrácení kola zpět ve stanici Krnov a naopak.

V Příloze č. 13 je pro představu znázorněno schéma sítě cyklotras Opavice.

V Příloze č. 14 je schéma železničních tratí Moravskoslezského kraje s vyznačenými navrhovanými půjčovnami jízdních kol ve stanicích Opava východ a Krnov.

4.2 Železniční doprava

V oblasti železniční dopravy by se mohlo využít k rozvoji cestovního ruchu atypické úzkokolejné tratě Třemešná ve Slezsku – Osoblaha, jejímž prostřednictvím by se mohl zvýšit cestovní ruch v osoblažském regionu, potažmo v celém Moravskoslezském kraji. O oživení cestovního ruchu se od roku 2003 vydatně snaží společnost Slezské zemské dráhy, která vypravuje o letních víkendech historické soupravy na trať. Protože si však turisté chtějí užít nostalgickou jízdu vlakem až do cíle své cesty, turistický ruch tak ožívá v Osoblaze a také v blízkém rekreačním areálu v Bohušově. Podle Jaromíra Foltýna je díky letním nostalgickým jízdám patrné zvýšení cestovního ruchu oproti zvyklostem v nádaržní restauraci v Osoblaze a na tamním koupališti. [19]

V pravidelné osobní železniční dopravě je situace ohledně využívání mezilehlých zastávek k nástupu a výstupu cestujícími obdobná jako u nostalgických sezónních jízd. Ze statistik zobrazených v předchozí kapitole a také ze skutečností v ní také popisovaných vyplývá, že cestující využívají mezilehlé stanice tratě k nástupům a výstupům ve velmi omezené míře.

V nedávné minulosti, na přelomu tisíciletí, byly vyrobeny dva druhy prospektů, které měly upozornit na unikátní technickou památku Českých drah v podobě úzkorozchodné železniční trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. Byly vytištěny v české i anglické verzi a k dispozici k dostání byly v ČD centrech nebo na jiných místech železničních stanic. Na prospektech byly publikovány fotografie vozidel, které se na trati objevují v provozu. Textová část se věnovala popisu a historii tratě, vývoji nasazovaných vozidel a velice skromně byly v prospektech zmíněny zřícenina hradu Fulštejn nebo stručně popsána trasa trati. Tyto prospekty byly zaměřeny na železnici, ne na rozvoj cestovního ruchu v dané oblasti. Hlavním cílem při distribuci těchto prospektů bylo přilákat cestující do úzkorozchodného vlaku a zvýšit tím tak jejich vytíženost.

Tyto prospekty jistě několik zájemců zaujaly natolik, že se zajeli svézt osoblažskou železnici. Nedožvěděli se z nich však již o okolních zajímavostech. Proto by bylo vhodné využít železnici ne jako cíl pro turisty, ale jen jako lákadlo, prostřednictvím kterého by do kraje návštěvník vážil cestu a současně by navštívil v oblasti zajímavosti a památky, využil zdejších cyklotras a rekreačních areálů ke strávení plnohodnotného víkendu nebo dokonce celého týdne.

Nový prospekt propagující osoblažský region prostřednictvím unikátní úzkorozchodné trati by mohl být skládací, třemi ohyby rozdělený na čtyři části a oboustranně tištěný. Na titulní straně by jako upoutávka byla samozřejmě úzkorozchodná souprava, pod ní nápis trati. Po otevření prospektu by mohl jeho držitele upoutat krátký a výstižný slogan, který by uvedl schéma samotné trati s vyznačenými zastávkami. U každé zastávky a zajímavosti tratě by se udělalo číselné označení atrakce s jejím stručným, výstižným a věcným názvem. Takhle by se označila celá trať. Navíc by se v Třemešné ve Slezsku naznačila normálněrozchodná trať se směřováním do Krnova a Jeseníku. U Krnova by se upozornilo i na jeho zajímavosti, aeroklub a potencionální půjčovnu jízdních kol Českých drah, dále na zámky v Linhartovech a v Jindřichově. Po rozbalení prospektu by tedy na jeho lícové straně byl slogan s mapou tratě a zajímavostmi okolí číselně označenými, na rubové straně by její čtvrtá část patřila titulní straně, předcházející tři pak podrobnějšímu

popisu vyznačených atraktivit na opačné straně prospektu.

Ještě před uvedením nového prospektu by však osoblažský region měl projít zásadní úpravou spojenou se sjednocením označení turistických tras, cyklotras a turistických cílů, třeba po vzoru Mikroregionu Slezské Harty. Pokud se třeba návštěvník rozhodne v současnosti vypravit vlakem do Dívčího Hradu, na bídné zastávce ho přivítá zubožená a z poloviny vytrhaná informační tabule Osoblažska. Rovněž rozbitá okna na nádražíčku ve Slezských Rudolticích vrhají na region špatný vliv již z útrob úzkorozchodného vlaku.

V Přílohách č. 15 a 16 jsou představeny lícová a rubová strana prospektu, reálná ukázka návrhu je umístěna v kapse na zadní straně desky.

4.3 Letecká doprava

Atraktivitu letecké dopravy značně ovlivnilo Nařízení Komise ES 8/2008, které zapříčinilo radikální omezení vyhlídkových letů nejen na území České republiky. Po této změně tedy utichl provoz vyhlídkových letů ve Slezském aeroklubu Zábřeh a Aeroklubu Frýdlant nad Ostravicí. Nad hlavami obyvatel Moravskoslezského kraje a jeho blízkého okolí tak lze nejčastěji spatřit letadlo Aeroklubu Ostrava nebo Aeroklubu Krnov. I tak jsou ale snímkovací lety do budoucna velikou nejistotou. Podle slov členů Aeroklubu Ostrava se plánuje jiné nařízení obdobné tomu z roku 2008, podle kterých se budou moci snímkovacích letů, resp. fotoletů zúčastnit pouze profesionální fotografové. Pokud i toto nařízení vejde v budoucnu v platnost, bude to znamenat definitivní konec letů s občany z řad široké veřejnosti. Letů takových, které se ještě v současné době pod snímkovacími lety uskutečňují.

Vzhledem k situaci okolo tandemového skákání lze předpovědět, že jednou z mála možností, která se udrží jako atraktivita letecké dopravy, budou lety balonem. Této atraktivity lze využít přímým objednáním u nabídek poskytujících společností nebo zakoupením ve formě programového balíčku.

4.4 Vodní doprava

Atraktivita vodní dopravy bude nově v kraji od léta roku 2010 reprezentována výletní

lodí plovoucí po vodní nádrži Slezská Harta. Propagace vyhlídkových plaveb bude podle Kamily Krečmerové součástí nových propagačních materiálů Mikroregionu Slezská Harta. Stejně jako jsou snímkovací lety, možnost svézt se automobilovým veteránem nebo nově také úzkorozchodná železniční trať zahrnutý do zážitkových balíčků, mohla by být i tato čerstvá atrakce zařazena do programových balíčků nejznámějšího moravskoslezského poskytovatele těchto služeb, cestovní kanceláře Valašské království.

Nový zážitkový balíček by se uvedl do nabídkového katalogu pro větší atraktivitu až po dokončení stavby plánovaných mol v Nové Pláni, Mezině a Razové a možnosti okružní jízdy s dalšími do balíčku zařazenými atrakcemi. Dokončení zbývajících plánovaných mol je v plánu před začátkem příští letní sezony. Balíček by se mohl prodávat ve třech variantách, na úsek Leskovec nad Moravicí – Roudno tam nebo i zpět a na úsek Leskovec nad Moravicí – Roudno – Nová Pláň – Mezina – Razová — Leskovec nad Moravicí. Zážitkový balíček by měl rekreační a poznávací charakter, určený by byl pro 1, 2, 3 nebo 4 osoby. Palubní lístek by mohl majitel balíčku využít jakýkoliv den v sezoně podle své volby. Součástí balíčku by mohla být možnost vypůjčení jízdního kola v Penzionu U Sklářů, přeprava vlastního nebo vypůjčeného jízdního kola na vlečném člunu, vyzkoušení si odkotvení a ukotvení lodí, možnost vystoupit na kterémkoliv mole při vyhlídkové plavbě, pěšky nebo na kole dopravit se k okolním zajímavostem a poté pokračovat dále v plavbě následujícím lodním spojením, občerstvení v Penzionu U Sklářů a prohlídka přístavu.

Mezi pozoruhodnosti, které jsou pro pěší i cyklisty nenáročně přístupné, lze zařadit 655 m n. m. vysokou čtvrtohorní vyhaslou Venušinu sopku nad obcí Mezina, z jejíhož vrcholu se naskýtá jedinečný pohled na hřeben Nízkého Jeseníku. Jinou zajímavostí je vápenná pec, vzdálená 2 km od obce Leskovec nad Moravicí, která v minulosti sloužila k těžbě vápence. Přerušit plavbu a vystoupit by mohl majitel programového balíčku i v Razové. Tam by mohl zhlédnout opuštěný lom, tzv. razovské tufity, z něhož se vytěžené horniny používaly jako stavební materiál. V blízkosti obce Roudno je pak možnost zdolat vrcholy vyhaslých sopek Malý a Velký Roudný.

Cena tohoto balíčku by tak zahrnovala neomezenou plavbu po vodní nádrži Slezská Harta výletní lodí ve klientem vybraném termínu, seznámení se s prací lodní posádky a prohlídka přístavu v Leskovci nad Moravicí, vypůjčení jízdního kola v nově zřízené půjčovně jízdních kol v Penzionu U Sklářů v Leskovci nad Moravicí a možnost občerstvení v tomto penzionu. Držitel tohoto balíčku by tak měl jedinečnou možnost skloubit poznávací plavbu s rekreační cyklistikou v krásném prostředí plného přírodních úkazů a zajímavostí.

4.5 Městská hromadná doprava

Při pohledu na počet plánovaných akcí s využitím historických vozidel pro širokou veřejnost v Příloze č. 17 je patrné, že historické tramvaje vyjedou v roce 2010 ze své vozovny a pravidelně svezou návštěvníky napříč městem pouze pětkrát, trolejbusy šestkrát a autobusy vyjedou plánovaně pouze 12. června při oslavách 80 let autobusů v Ostravě. Tato nabídka však není dostatečná a město se tak její omezeností připravuje o možnost, jak přilákat další návštěvníky do kraje.

Po vzoru nasazení historické soupravy na pravidelnou brněnskou tramvajovou linku a zavedení historické tramvajové linky číslo 91 u pražského dopravního podniku by se mohla **nová historická tramvajová linka** objevit v sezóně i v ulicích města **Ostravy**. Prostřednictvím netradičních typů vozidel dopravit návštěvníky města k technickým, kulturním a jiným pozoruhodným památkám ve větší míře než doposud by mohlo být dobrým krokem ke zvýšení návštěvnosti jednotlivých typů zařízení, k rozvoji cestovního ruchu města Ostravy a ke zatraktivnění Moravskoslezského kraje.

Historická tramvajová linka by mohla být v provozu od dubna do října v soboty, neděle a ve svátky. Na svou okružní jízdu by tento nostalgický dopravní prostředek vyjžděl z ostravského hlavního nádraží, odkud je to nedaleko k Hasičskému muzeu, přes zastávky Stodolní a Elektra, ze které to mají návštěvníci pouhých 100 m na prostranství expozic Ostravských výstav, až na zastávku Náměstí Republiky. Tam by souprava odbočila na trasu pravidelných linek č. 1, 2, 6, 10 a 13 a přes zastávku Vítkovice vysoké pece okolo sousedního areálu Dolní oblasti Vítkovic by pokračovala až na zastávku Kolonie Jeremenko. Tam by historická souprava odbočila vpravo a další zastávkou by byl Most čs. armády. Dále by tramvaj s vlečným vozem pokračovali po trase současné linky č. 3 přes industriální městskou část Vítkovice na zastávku Mírové náměstí. Z Mírového náměstí by souprava pokračovala po trase současné linky č. 12 přes areál Vítkovických železáren s několika úroňovými kříženími s železničními vlečkami železárenského podniku, kolem Obchodního centra Futurum a okolo Divadla Petra Bezruče a Kina Art až na Náměstí Republiky a pak dále po trase linek č. 1, 2 a 8 na Hlavní nádraží.

Vznikem Muzea městské dopravy by turisté dostali další impuls, proč se do Moravskoslezského kraje vydat. A pokud by měli tu možnost nejenom prohlédnout si exponáty ve statické poloze v muzeu, ale mohli by se v nich svézt osobně, na nárůst návštěvnosti v kraji by to mělo pozitivní vliv. V případě vybudování muzea historických

dopravních prostředků městské hromadné dopravy by mohla historická tramvajová souprava vyjíždět na svou linku po vzoru pražské historické linky právě od muzea. Za předpokladu vzniku muzea na v současné době navrhovaném místě poblíž vítkovického nádraží by se trasa historické tramvajové linky dala naplánovat takto. Od muzea by mohla být trasována jako při předchozí variantě přes Most čs. armády a industriální část města s úroňovým křížením vlečky na zastávku Mírové náměstí. Z této zastávky by dále historická souprava pokračovala po trase pravidelné linky č. 2 okolo Dolní oblasti Vítkovic, dolu Hlubina, přes Náměstí republiky, Elektru a Stodolní na Hlavní nádraží.

Mohlo by se také rozšířit a zpravidelnit nasazení historických trolejbusů na trase Náměstí republiky přes centrum města a zoologickou zahradu do Michálkovic k technické památce Důl Michal. Historické autobusy by mohly vozit své cestující například k Hornickému muzeu OKD v Ostravě-Petřkovicích.

Průvodčí by v historických ostravských linkách neplnili pouze úlohu člověka prodávajícího a kontrolujícího jízdenky, ale fungovali by také v roli informátorů, kteří by upozorňovali cestující na zajímavé objekty a prostory, kolem kterých by aktuálně souprava projížděla a také by poukazovali na zajímavá místa, která by stála za to navštívit.

Zavedením těchto linek by se v budoucnu mohlo dosáhnout jedinečného propojení technických, industriálních, historických, kulturních a zábavných lokalit města Ostravy v současnosti nedostatečně využívaným pokladem – historickým městským dopravním prostředkem.

V Příloze č. 17 je uvedeno současné schéma tramvajových linek ostravské městské hromadné dopravy z naznačenými oběma variantami tras uvažované historické linky.

ZÁVĚR

Bakalářská práce se ve dvou teoretických částech věnovala významu dopravy pro cestovní ruch a charakteristice Moravskoslezského kraje z hlediska cestovního ruchu. Analýze dopravy jako atraktivitě cestovního ruchu v Moravskoslezském kraji byla věnována pozornost ve třetí části práce. Na možnosti využití těchto dopravních atraktivit pro rozvoj cestovního ruchu v Moravskoslezském kraji byla upřena pozornost v praktické části práce.

Ve studovaném kraji lze najít atraktivitu a zajímavosti každého druhu dopravy. Do silniční dopravy lze zahrnout nevšednosti v podobě veteránských srazů a sjezdů speciálně upravených vozidel, které lákají návštěvníky do kraje za zhlédnutím těchto unikátů. Nejlépe propagovanou akcí je TipCars Tuning show. K rozvoji cestovního ruchu napomáhá v kraji také cyklistická doprava, zejména pak cykloturistika. Jedním z cílů krajské strategie v oblasti cestovního ruchu je vybudovat jednotný informační systém cyklotras v jednotlivých oblastech a regionech tak, aby návštěvníka za cyklistikou do kraje přilákaly kvalitně udělané internetové stránky. Součástí této prezentace by měly být informace o upravitelnosti terénů tras nebo zeměpisné mapy. Jednotný systém značení by pak měl umožnit snadnější orientaci cyklisty. Nejnavštěvovanější technickou památkou Moravskoslezského kraje v roce 2008 bylo Regionální muzeum v Kopřivnici, o.p.s., jehož součástí je Technické muzeum Tatra. Toto muzeum mapuje vývoj zejména silničních vozidel kopřivnické automobilky, a to jak vozidel osobních, tak i nákladních. Pozornost je věnována také epizodní výrobě letadel a železničních motorových vozů. Toto muzeum bude v roce 2010 reprezentovat kraj při jeho prezentaci ve velkých městech České republiky.

Cyklistická doprava je propojována s jinými druhy dopravy prostřednictvím půjčoven jízdních kol v železničních stanicích nebo cyklobusů. Dvě půjčovny jízdních kol jsou v roce 2010 zřízeny v železničních stanicích v Poodří, třetí půjčovna pak v oblasti Moravskoslezských Beskyd. Tato služba Českých drah však není v současnosti provozována v podhorských oblastech Jeseníků a v pohoří samotném. Při tom právě oblast Opavska je zajímavá přítomností krásných zámků a malebné řeky Moravice. Nedaleké okolí města Krnova umožňuje cyklistické spojení z méně známou oblastí Osoblažska, vodní nádrží Slezská Harta nebo sítě cyklotras Opavice také s Polskem. Nově zavedené půjčovny jízdních kol v železničních stanicích Opava východ a Krnov by do kraje mohly přilákat zejména návštěvníky ze vzdálenějších krajů České republiky nebo okolních zemí. Vzhledem k pohodlnosti návštěvníka nebo vzdálenosti jeho bydliště od Moravskoslezského kraje

by mohly být tyto půjčovny v železničních stanicích dobrým krokem k přilákání návštěvníků do této oblasti. Výhodou by také byla bezplatná přeprava vypůjčených jízdních kol vlaky Českých drah od Ostravy přes Opavu a Krnov do Rýmařova a Jeseníku včetně okolních regionálních tratí. Půjčovny jízdních kol by však mohli využít i návštěvníci, jejichž cílem by nebylo poznat Moravskoslezský kraj z jízdního kola, ale pouhá existence této služby by je mohla přimět vyzkoušet je.

Atraktivita železniční dopravy jsou v kraji reprezentovány technickou památkou v podobě úzkorozchodné železniční tratě Třemešná ve Slezsku – Osoblaha, Vagonářským muzeem ve Studénce a jízdami historických vlaků.

Úzkorozchodná trať prochází osoblažským regionem, který vstupuje do podvědomí návštěvníků zejména díky atypické železnici. Výrazným krokem k zatraktivnění osoblažské úkokolejky a regionu bylo zavedení letních rekreačních víkendových historických vlaků, za jejichž uskutečňováním stojí společnost Slezské zemské dráhy. Ze statistik přepravených osob pravidelnými vlaky je zřejmé, že cestující preferují jako nástupní nebo výstupní stanici Osoblahu nebo Třemešnou ve Slezsku, ostatní zastávky pak omezeně. Navrhovaný prospekt by měl ale přilákat návštěvníky prostřednictvím technické památky právě do obcí a vesnic, do nichž je preferovaná autobusová doprava. Tyto obce totiž nabízejí návštěvníkům k poznání přírodní rezervace, zámky a zříceninu, rekreační a sportovní areály, oblasti vhodné pro rybolov a myslivectví. Úzkorozchodná železnice je však největším lákadlem pro vzdálenější návštěvníky, proto je vhodné vybrat si za hlavního představitele zajímavosti regionu právě ji.

V nedávné době atraktivní a zájemci vyhledávané vyhlídkové lety jsou v současné době striktně omezeny ve třetí kapitole zmíněným evropským nařízením, proto jsou vykonávány pod přípustnou alternativou snímkovacích letů. Nejistota je však spojena i s budoucím uskutečňováním již tak značně omezené atraktivitu. Jednou z možností je i po omezení snímkovacích letů definitivní zánik této jedinečné možnosti, jak spatřit Moravskoslezský kraj z ptačí perspektivy. Alternativou pak mohou být lety balonem, které poskytují společnosti s povolením vykonávat letecké práce. Nejčastějšími poskytovateli těchto letů balonem jsou moravské společnosti sídlící v Kunovicích, Olomouci a Prostějově.

Velkou atraktivitu v podobě vyhlídkové plavby si připravil pro rok 2010 Mikroregion Slezská Harta ve spolupráci se společností Misgurnus, a.s. Loď by měla plnit úkoly rekreační, součástí bude člun pro přepravu jízdních kol. Součástí projektu pro rozvoj cestovního ruchu v tomto mikroregionu je i jednotný informační systém turistických tras

a cyklotras.

Pro rok 2011 mikroregion plánuje vybudovat nová mola, rozšířit tak nabídku rekreačních spojů, a také vybudovat půjčovnu jízdních kol. Tyto dvě atraktivity by se mohly v roce 2011 začlenit do uceleného programového balíčku, který by obsahoval kromě okružní vyhlídkové plavby vodní nádrže také vypůjčení jízdního kola a jeho převoz ve vlečném člunu. Návštěvník by se také mohl seznámit s technikou obsluhy lodí a přístaviště.

Ostravská městská hromadná doprava nabízí druhou největší sbírku historických dopravních prostředků v České republice. Některé z nich jsou vypravovány na historické jízdy městem. Po vzoru střešovického muzea v Praze se i v Ostravě několik let uvažuje o vybudování muzea městské dopravy, kde by byly tyto unikáty vystavovány pro širokou veřejnost. V současnosti jsou jednotlivé exponáty deponovány v pro veřejnost nepřístupných dílnách a vozovnách.

Jinou možností, jak přilákat návštěvníky do Ostravy, potažmo Moravskoslezského kraje, by mohlo být zavedení historické tramvajové linky, která by vozila návštěvníky typickým ostravským průmyslovým centrem a okolo technických a jiných městských památek. Historické jízdy by se mohly uskutečňovat také autobusy a trolejbusy.

Z této bakalářské práce je patrné, že Moravskoslezský kraj nabízí hned několik dopravních atraktivit, které se podílejí na rozvoji cestovního ruchu v Moravskoslezském kraji. Jiné pro změnu skryté možnosti zatím naplno neukázaly, avšak správným využitím jejich potenciálů lze v dohledné době napomoci k rozšíření nabídky zajímavostí kraje pro tuzemské a zahraniční návštěvníky.

POUŽITÁ LITERATURA

[1] ŠIROKÝ, Jaromír a kolektiv. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-983-1.

[2] Český statistický úřad [online]. 2010, aktualizováno 28. 10. 2006 [cit. 2010-03-26].
Dostupný na WWW:
<http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/o/1522-04--2_metodicke_vysvetlivky>.

[3] DRDLA, Pavel a kolektiv. *Osobní doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. ISBN 80-7194-320-7.

[4] *Wikipedie* [online]. 2010, aktualizováno 24. 5. 2010 [cit. 2010-05-26]. Dostupný z WWW:
<<http://cs.wikipedia.org/wiki/Cyklotezka>>.

[5] *České dráhy, a.s.* [online]. Aktualizováno 8. 4. 2010. [cit. 2010-04-08]
Dostupný na WWW: <<http://www.cd.cz>>.

[6] KUBEC, Jaroslav; PELOUCH, Karel. *Technologie a řízení dopravy 5*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1997. ISBN 80-7194-091-7.

[7] *Tripzone* [online]. c2009, [cit. 2010-04-09]. Dostupný na WWW:
<<http://www.tripzone.cz>>.

[8] *Lodní doprava Porta Bohemica* [online]. Labská paroplavební společnost, o.p.s., c2010, aktualizováno 1. 4. 2010 [cit. 2010-04-29].
Dostupný na WWW: <http://www.labskaparoplavba.cz/jizdni_rad.php>.

[9] *Labská plavební společnost, s.r.o.* [online]. Labská paroplavební společnost, s.r.o., 2010, aktualizováno 3. 4. 2010 [cit. 2010-04-29].
Dostupný na WWW: <<http://www.labskaplavebni.cz/LPS/cenik.html>>.

[10] *Pražská paroplavební společnost, a.s.* [online]. Pražská paroplavební společnost, a.s., 2010, [cit. 2010-04-29]. Dostupný na WWW: <<http://www.paroplavba.cz/>>.

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

[12] *Moravskoslezský kraj* [online]. Moravskoslezský kraj, c2010, [cit. 2010-05-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-moravskoslezsky.cz>>.

[13] *ZOO Ostrava* [online]. Zoologická zahrada Ostrava, c2005, [cit. 2004-03-30]. Dostupné z WWW: <http://www.zoo-ostrava.cz/_beta/?akce=historie>.

[14] *Ostravské výstavy, a.s.* [online]. Ostravské výstavy, 2006, [cit. 2010-03-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.cerna-louka.cz/o-spolecnosti/>>.

[15] *Szmo* [online]. Slezské zemské muzeum, [cit. 2010-03-27]. Dostupný na WWW: <<http://www.szmo.cz/>>.

[16] *Tatramuseum* [online]. Regionální muzeum v Kopřivnici, o.p.s., c2007-2008, [cit. 2010-04-17]. Dostupný na WWW: <<http://www.tatramuseum.cz/index.php?r=3&idj=1>>.

[17] *Kopřivnice* [online]. Město Kopřivnice, 2010 [cit. 2010-03-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.koprivnice.cz/index.php?tema=s-tatrovkami-se-pocita-mezitechnickymi-lakadly-pro-turisty&id=kopnoviny&clanek=10252&idm=m>>.

[18] *Osoblazsko* [online]. Slezské zemské dráhy, c2008-2010 [cit. 2010-05-16]. Dostupný na WWW: <<http://www.osblazsko.com>>.

[19] *Železniční fanoušci mají plno nápadů a velké plány* [online]. c1998-2010, aktualizováno 13. 10. 2009 [cit. 2010-05-02]. Dostupný na WWW: <<http://www.osoblazsko.cz/public/kapitola.phtml?kapitola=130999>>.

[20] *Město Studénka* [online]. Město Studénka, c2004-2010, [cit. 2010-05-18]. Dostupný z WWW: <<http://www.mesto-studenka.cz>>.

[21] ŠIKULA, Miroslav. *Kronika města Studénka – rok 2006* [online]. Město Studénka, [cit. 2010-05-18]. Dostupný z WWW: <<http://www.mesto-studenka.cz>>.

[22] *Informace pro provozovatele leteckých prací* [online]. Úřad pro civilní letectví, 2010, aktualizováno 24. 5. 2010 [cit. 2010-05-05].

Dostupný na WWW: <<http://www.ucl.cz/index.php?menu=194&mm=163&stranka=261>>.

[23] *Co je to tandemový seskok?* [online]. Air Hit Morava [cit. 2010-05-13].

Dostupný na WWW: <<http://www.tandemblaha.cz>>.

[24] *Skysport* [online]. Skysport [cit. 2010-05-13]. Dostupný na WWW:

http://www.skysport.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=3&Itemid=24>.

[25] *Balony* [online]. c2007, [cit. 2010-05-13].

Dostupný na WWW: <<http://www.balony.eu>>.

[26] *Jaro-balony* [online]. Jaro-balony.cz, c2009 [cit. 2010-05-13]. Dostupný na WWW:

<<http://www.jaro-balony.cz>>.

[27] *Sky Balloons s.r.o.* [online]. Skyballons.cz, c2008 [cit. 2010-05-13].

Dostupný na WWW: <<http://www.skyballoons.cz>>.

[28] BOHÁČEK, Jiří a kolektiv. *Katalog historických vozidel Dopravního podniku a.s.*

Ostrava: Dopravní podnik Ostrava, a.s., 2009. ISBN 978-80-7329-2171.

[29] ŠTALMACH, Darek. *Vzácné historické tramvaje není v Ostravě kde vystavovat* [online].

Zlínský spolek přátel trolejbusové dopravy, o.s., c2004-2010, aktualizováno 25. 3. 2010 [cit. 2010-05-08]. Dostupný na WWW: <<http://zsptd.cz/2010/04/08/ostava-stale-ceka-na-otevreni-muzea-tramvaji/>>.

[30] *Valašské království* [online]. Cestovní kancelář Valašské království, c1997-2010.

Dostupný na WWW: <<http://valasske-kralovstvi.cz>>.

[31] *Cyklotrasa Opavice* [online]. Cyklistika Krnov [cit. 2010-05-25]. Dostupný na WWW:

<<http://www.cyklistikakrnov.com/Cyklotrasy/Mapa%20Cyklotrasy%20Opavice.htm>>.

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1	Počet osob překračujících hranice České republiky v letech 1996 až 2006	23
Tabulka č. 2	Nejnavštěvovanější turistické cíle kraje v roce 2008.....	31
Tabulka č. 3	Délka jednotlivých typů pozemních komunikací v Moravskoslezském kraji v letech 2000 a 2004 až 2008	37
Tabulka č. 4	Návštěvnost Moravskoslezského kraje v letech 2000 až 2009.....	40
Tabulka č. 5	Porovnání počtu přenocování v krajích v letech 2000 až 2009	43
Tabulka č. 6	Otevírací doby půjčoven jízdních kol v Moravskoslezském kraji v roce 2010	49
Tabulka č. 7	Základní údaje železniční trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha.....	51
Tabulka č. 8	Denní průměry přepravených osob v roce 2009 podle dnů v týdnu.....	53
Tabulka č. 9	Průměrný počet přepravených osob na jeden den v měsíci listopadu v letech 2006 až 2009.....	53
Tabulka č. 10	Průměrný počet přepravených osob na jeden den v měsíci lednu v letech 2008 až 2010.....	53
Tabulka č. 11	Denní průměry nástupů a výstupů cestujících mezi zastávkami v roce 2009 a průměrné obsazení mezi nimi.....	54
Tabulka č. 12	Návštěvnost Vagonářského muzea ve Studénce v letech 2005 až 2009.....	59
Tabulka č. 13	Ceník snímkovacích letů Aeroklubu Ostrava	63
Tabulka č. 14	Ceník snímkovacích letů Aeroklubu Krnov	64
Tabulka č. 15	Porovnání ceníků tandemových seskoků společností Air Hit Morava a Skysport	67
Tabulka č. 16	Porovnání ceníků vybraných společností poskytujících lety balonem v Moravskoslezském kraji.....	69
Tabulka č. 17	Počet přepravených osob historickými vozidly MHD v Ostravě v letech 1999 až 2009.....	73

PSEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1	Porovnání příjezdů a výjezdů s využitím silniční dopravy v letech 1999 až 2006	24
Obrázek č. 2	Porovnání příjezdů a výjezdů s využitím železniční dopravy v letech 1996 až 2006	24
Obrázek č. 3	Porovnání příjezdů a výjezdů s využitím letecké dopravy v letech 1996 až 2006	25
Obrázek č. 4	Porovnání příjezdů a výjezdů s využitím všech tří druhů dopravy dohromady v letech 1996 až 2006	25
Obrázek č. 5	Počet hostů v Moravskoslezském kraji v letech 2000 až 2009.....	41
Obrázek č. 6	Porovnání počtu rezidentů a nerezidentů v celkovém počtu hostů v Moravskoslezském kraji v letech 2000 až 2009.....	41
Obrázek č. 7	Počet přenocování hostů v Moravskoslezském kraji v letech 2000 a 2009.....	42
Obrázek č. 8	Porovnání počtu rezidentů a nerezidentů v celkovém počtu přenocování v Moravskoslezském kraji v letech 2000 až 2009.....	42

SEZNAM ZKRATEK

ČSAD	Československá státní automobilová doprava
SC	Supercity
ČD	České dráhy
NATO	North Atlantic Treaty Organization
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
OKD	Ostravsko-karvinské doly
ZOO	zoologická zahrada
CHKO	chráněná krajinná oblast
TEN	Trans-European-Network
IFT	International Fair of Tourism
GPS	Global Positioning System
GVD	grafikon vlakové dopravy
H0	měřítko 1:87
ES	Evropské Společenství
VHS	Video Home System
DVD	Digital Video Disc
CD	Compact Disk
MHD	městská hromadná doprava
CK	cestovní kancelář
a.s.	akciová společnost
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
o.p.s.	obecně prospěšná společnost
n.p.	národní podnik
o.s.	občanské sdružení

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha č. 1 Tipcars Tuning Show a Nedělní odpoledne s veterány – popis akcí
- Příloha č. 2 Kopřivnický polygon a Penzion pod kozubovou – dějiště TipCars Tuning show a Nedělního odpoledne s veterány
- Příloha č. 3 Technické muzeum Tatra v Kopřivnici – představení expozice
- Příloha č. 4 Technické muzeum Tatra v kopřivnici – fotografie expozic
- Příloha č. 5 Autobusová a železniční doprava v osoblažském regionu
- Příloha č. 6 Třemešná ve slezsku – Osoblaha – fotografie zastávek, lokomotivního a vozového parku Českých drah a lokomotivního parku Slezských zemských drah
- Příloha č. 7 Zřícenina Fulštejn
- Příloha č. 8 Vagonářské muzeum ve Studénce – představení expozice
- Příloha č. 9 Přehled plánovaných nostalgické jízdy v Moravskoslezském kraji v roce 2010
- Příloha č. 10 Přehled a vzhled plánovaných mol a vzhled vyhlídkové lodi na vodní nádrži Slezská Harta
- Příloha č. 11 Přehled plánovaných jízd historických vozidel ostravské městské hromadné dopravy v roce 2010
- Příloha č. 12 Historická vozidla ostravské městské hromadné dopravy
- Příloha č. 13 Cyklotrasy Opavice – schematické naznačení trasy
- Příloha č. 14 Železniční mapa Moravskoslezského kraje s vyznačenými plánovanými půjčovnami jízdních kol v železničních stanicích
- Příloha č. 15 Plánovaný prospekt – první část
- Příloha č. 16 Plánovaný prospekt – druhá část
- Příloha č. 17 Mapa ostravských tramvajových linek s vyznačenou trasou historické linky – varianta bez muzea a s muzeem

Tipcars Tuning Show a Nedělní odpoledne s veterány – popis akcí

TipCars Tuning show je od roku 2004 zavedená každoroční motoristická show, která se koná v Kopřivnici. Původně nesla název Tuning motor show. Je určena nejen pro majitele a příznivce udržovaných veteránů, vylepšených sportovních automobilů nebo obdobně nevšedních vozidel, ale i veřejnosti, která se chce při jarním odpoledni pobavit, odreagovat se nebo vidět něco netradičního. Toto jednodenní setkání probíhá v za jiných okolností veřejnosti nepřístupném atraktivním areálu zkušebního polygonu Tatra. Tento areál je dobře přístupný z hlavního silničního tahu Brno – Olomouc – Ostrava, v blízkosti se nachází železniční koridory i mezinárodní letiště Leoše Janáčka. Kopřivnice leží v sousedství jiných moravskoslezských měst, nedaleko jsou i hranice s Polskem a Slovenskem. Pořadatelé dbají na řádnou propagaci této každoroční akce. Ve dvou motoristických časopisech distribuovaných i na Slovensko se zveřejňují celostránkové reklamy, měsíc před konáním akce jsou nainstalovány velké reklamní poutače u velkých silničních tahů, samozřejmostí je prezentace na internetových motoristických serverech. Rovněž je show propagována z rádia formou soutěže o vstupenky, 14 dní před akcí je vyvěšeno na Moravě a v příhraničí 3 000 ks letáků a rozdáno dalších 5 000 ks letáků. Dalším propagačním plusem jsou reportáže v novinách nebo televizi. Reportáže vysílá televize v pořadu Auto-moto-revue.

V roce 2010 se tuningová show konala v sobotu 17. dubna. Pokud se diváci účastnili atrakce od začátku do konce, mohli využít možnosti projížďky vlastním vozidlem po klopeném oválu. Dále se po okruhu proháněli řidiči s automobily Porsche, kteří se na akci sjeli v rámci celorepublikového srazu vozů této světové značky. Bezprostředně po předváděcích jízdách se uskutečnily divácky velmi atraktivní a očekávané sprinty dvojic. Těchto závodů se zúčastnilo na 120 vozů celkem v pěti kategoriích a ty mezi sebou soupeřily na dráze dlouhé 170 m. Po těchto sprintech převážná většina řidičů nabídla své chlouby k dispozici divákům na výstavní plochu, kteří tak mohli shlédnout exteriér i interiér jednotlivých vozů. Rozsah prohlídky vozu záležel na vstřícnosti jeho majitele. Zpestřením byly také driftы, které se svými vozidly předvedla přihlížejícím divákům jejich posádka. V pozdním odpoledni byly vyhlášeny výsledky závodů jednotlivých kategorií ve sprintech, následovala volná zábava.

Moderátorem dne a vyhlášovatelem výsledků byl Leoš Mareš, nabídku k hudebnímu

vystoupení přijal Miro Šmajda, k občerstvení sloužilo několik stánků, majitelé vozů i návštěvníci mohli vybírat z nabídky autodoplňků, pro děti i dospělé byly připraveny atrakce v podobě jízd na čtyřkolkách nebo motokárách.

Nedělní odpoledne s veterány bylo letos součástí zahájení nové veteránské sezony pro rok 2010. Akce se uskutečnila dne 25. dubna a byla zahájena srazem majitelů historických automobilů a motocyklů na Slezskoostravském hradě v Ostravě. Po slavnostním zahájení nové sezony a registrací vozidel se veteráni vlastní silou přesunuli do 45 km vzdálené obce Milíkov na Třinecku, dějiště Nedělního odpoledne. Pořadatelství akce se ujal Veteran Car Club Ostrava spolu s Penzionem Pod Kozubovou v Milíkově.

Veteran Car Club Ostrava je občanské sdružení majitelů a příznivců historických vozidel, která podporuje jejich klubové využití a napomáhá zachování kulturně-technických památek historie motorismu právě v podobě historických vozidel a jejich dokumentace. Club dále pořádá nekomerční akce zaměřené na tyto vozidla v rámci srazů, sjezdů nebo výstav a ve spolupráci s dalšími subjekty podobného zaměření z České republiky a ze zahraničí přispívá k dalšímu rozvoji veteránského hnutí.

Zatímco se diváci v Milíkově bavili dopoledními doprovodnými soutěžemi, historická vozidla putovala ze Slezskoostravského hradu do cíle své cesty. Okolo 13 hodiny se do areálu Penzionu Pod Kozubovou začaly sjíždět první z nich. Během hodiny se zde nashromáždilo okolo 100 exponátů. Odpoledne byly unikáty představeny formou osobní prohlídky široké veřejnosti. Mezi nejzajímavější automobilové značky, které mohli nadšenci na výstavě v Milíkově spatřit, lze zařadit Fiat, Aero, Bugatti, Tatra, Horch, Riley nebo Mercedes. Mezi zajímavými motocykly figurovaly značky Ariel a Jawa 250, tzv. pérák.

Opravdovým unikátem byl však automobilový vůz Austin-Healey Mk II BT-7, vyrobený v roce 1961 v Anglii. Jednalo se o dvoudvřevý dvoumístný roadster s motorem vpředu a pohonem zadních kol. Vozidlo o hmotnosti 1158 kg, s výkonem 145 k při 4750 ot/min, s maximální rychlostí 188 km/h a se zrychlením na 100 km/h za 11,5 s bylo do České republiky dovezeno v roce 2002 a plně zrestaurováno do konce roku 2004.

Pokud se návštěvníci zrovna nevěnovali pohledem krásným vozům, vyplňovali svůj čas soutěžemi, poslechem vkusné hudby, občerstvením, nebo se těšili na vzlet balonem, další pořadatelem avizované atrakce.

TipCars Tuning show se konala na rozsáhlém prostranství zkušební okruhu.

Kladně lze na akci hodnotit **počet účastněných vozidel**, propagaci akce, z pohledu návštěvníka četnost stánků s občerstvením, možnost svést se motokárami a čtyřkolkami

a závěrečné kulturní vystoupení slovenského začínajícího zpěváka.

Záporně lze hodnotit naopak **pořadatelskou organizaci** týkající se sprinterského závodu. V této oblasti pořadatelství chyběla větší profesionalita. Nejenže sprinterský závod bylo o hodinu posunut, ale závodní dráha byla ještě o 30 metrů zkrácena z původních 200 m. Dále nebyla dostatečně zajištěna bezpečnost návštěvníků, kteří houfně přecházeli dráhu určenou pro průjezd vozidel. Rovněž chyběl doprovodný komentář k závodu, kde by se mohlo využít hlasatele s mikrofonem a se startovní listinou. V oblasti konání sprintů byl také veliký nepořádek související s nedostatkem odpadkových košů. Mezi další nedostatky akce lze zařadit nedostatečnou velikost prostoru vzhledem k početnosti diváků před pódiem, absenci směrovek k jednotlivým expozicím a atrakcím a vysoké vstupné.

Nedělní odpoledne s veterány se konalo na mnohem skromnějším travnatém prostranství za Penzionem pod Kozubovou.

Kladně z návštěvnického hlediska je hodnocena **pestrost akce**. Účastníci se určitě nenudili. Mohli se na malém prostoru věnovat prohlídce automobilů, vydovářet se v soutěžích, kvalitně se občerstvit nebo poslouchat hudbu. Zapojení návštěvníka do hodnocení krás automobilů prostřednictvím soutěžního slosovateľného kuponu bylo také velice dobrým krokem. Vzhledem k nižším nákladům na uskutečnění akce bylo výhodou pro návštěvníka nízké vstupné. Majitelé automobilů byli také co se zpřístupnění svého vozidla týče ostatním divákům přívětivější než na kopřivnické akci.

Záporné hodnocení se týká snad jen **malé propagace** akce, která se uskutečnila letáky přímo v obci či okolních obcích nebo na internetových stránkách Veteran Car Clubu Ostrava a jejich spřátelených klubů. Jiná propagace by však ale podle pořadatelů byla velice nákladná. Diváky až do pozdních odpoledních hodin na srazu udržela i možnost vzletu balonem. Tato doprovodná akce se však ne vinou pořadatele, ale povětrnostní nepřízně, neuskutečnila.

TipCars Tuning show je kromě akcí konaných na autodromu v Brně jediným místem na Moravě, kde se uskutečňuje show stejného typu a rozsahu. Popisovaná veteránská akce v Milíkově je zase specifická v zahajování veteránské sezony. Kromě těchto sjezdů se však v Moravskoslezském kraji konají další akce, zaměřené na zviditelnění silničních dopravních prostředků ať už historických, či třeba sportovních. Zde je přehled několika nejzajímavějších veteránských setkání plánovaných pro rok 2010 na území kraje.

Setkání italských automobilů v Bartošovicích se uskutečnilo ve dnech 7. až 9. května 2010. Jednalo se o mezinárodní setkání majitelů italských automobilů,

kteřé proběhlo v areálu krásného bartošovického zámku na Novojičínsku. Záštitu nad akcí převzaly Město Bílovec a Obec Bartošovice, akci také podporovali Statutární město Frýdek-Místek, Region Beskydy a Region Poodří. Setkání uspořádalo občanské sdružení Fiat klub Ostrava, které sdružuje právě majitele italských automobilových značek, zejména pak Fiat. V této třídení akci byla zahrnuta prezentace vozidel na náměstí v Bílovcí, okružní jízdy po okolí a také prezentace na bartošovickém zámku. Po vyhlášení výsledků a předání cen vítězům v jednotlivých soutěžních kategoriích proběhla oslava 52 let Fiat klubu Ostrava, jejíž součástí byly bohatá tombola a kulturní program.

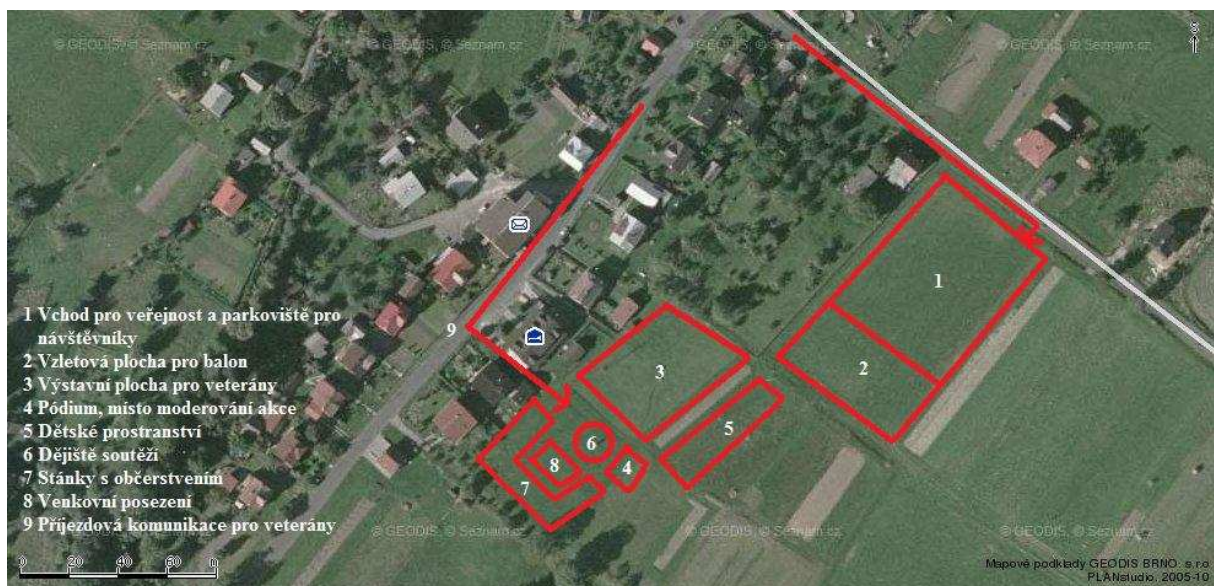
Velká cena Hlučina se uskutečnila 29. května 2010. Jednalo se o již 3. ročník stíhacího závodu historických vozidel na uzavřeném sportovně-rekreačním areálu v Hlučíně, pořádané OLDRACING CLUBem. Souběžně se závodem proběhla soutěž elegance a burza s bohatým doprovodným kulturním programem do pozdních nočních hodin. O den dříve, 28. května 2010, pořádalo hlučínské muzeum tzv. Muzejní noc, při jejíž příležitosti byly za účasti městské policie v podvečerních hodinách doprovozeny účastníci Velké ceny na náměstí Hlučina. Zde probíhala ukázková jízda veteránů s možností prohlídky vystavených vozidel.

Jinými veteránskými akcemi roku 2010 jsou Prajzká rely, 8. ročník mezinárodní sportovně-rekreační jízdy historických vozidel s cílem na zámku v Kravařech, dále pak motocyklové akce Otevírání šoupátek a Zavírání šoupátek.

Kopřivnický polygon a Penzion Pod Kozubovou – dějiště TipCars Tuning show a Nedělního odpoledne s veterány



Zdroj: www.tuningtech.cz



Zdroj: www.mapy.cz

Technické muzeum Tatra v Kopřivnici – představení expozice

Nejzajímavějším exponátem muzea je replika prvního továrně vyrobeného automobilu v tehdejší Československu a na území Rakouska-Uherska vůbec. V roce 1894 byl veřejnosti představen automobil **President**. Protože jeho základem byl kočár typu Mylord, vžila se pro něj přezdívka „kočár bez koní.“ Prezident byl osazen motorem Benz a jeho maximální rychlost byla 25 km/h. V roce 1898 při své pouti na výstavu do Vídně urazil vzdálenost dlouhou 330 km za 14 a půl hodiny. Originální vozidlo je umístěno v Národním technickém muzeu Praha, kopřivnický model byl vyroben v roce 1977.

Reakcí na poptávku obyvatelstva po **silničních dopravních prostředcích** uspokojil v roce 1929 typ **Tatra 11**, který se již vyznačoval tatrováckou výrobní koncepcí. Ta spočívala v pohánění vozidla dvouválcovým vzduchem chlazeným motorem, převodovkou, tzv. centrální nosnou rourou a hnanými polovýkyvnými nápravami s listovými pery. Konstruktorem této koncepce byl Ing. Hans Ledwinka. V pozdějším pojetí automobilismu se začalo užívat motorů čtyřválcových, v této automobilce vyráběných od roku 1904.

Třicátá léta dvacátého století byla nejen ve světě umění ovlivněna avantgardou. Do automobilového průmyslu tento směr přinesl novinku v podobě **aerodynamických tvarů** automobilů. Prototypem aerodynamického tvaru automobilky byl vůz se vzduchem chlazeným motorem vzadu **Tatra V570**, přezdívaný „tatrovácký brouk.“ Jednalo se totiž o předchůdce legendárního vozu typu Volkswagen Typ 1, Brouk. V roce 1934 byla započata sériová výroba aerodynamických vozidel **Tatra 77**, později Tatra 77A. Jejich dřevěná konstrukce byla potažena plechem, pohon zajišťoval vzduchem chlazený motor V8. Tato aerodynamická konstrukce předstihla ve vývoji ostatní automobilky, vrcholem aerodynamiky byla 70. léta.

Další část expozice je věnována také výrobě letadel a leteckých motorů. Tato výroba však měla jen epizodní trvání v letech 1934 až 1939. Ke shlédnutí je **akrobatický dvouplošník Tatra T-131** a kolekce leteckých motorů.

Z **vojenských vozidel** stojí za pozornost typy **Tatra 43** a **Tatra 72**, na kterých je spolu s ostatními vojenskými typy vozidel patrná unifikace automobilky, výroba vozidel na stejném základu.

Jiná část expozice je věnována luxusním vozům s vodou chlazeným motorem,

tzv. **ministerským limuzínám** typu Tatra 70 se šestiválcovým motorem a Tatra 80 s dvanáctiválcovým motorem.

Nejzajímavějším představitelem **závodních vozů** Tatra je exponát **Tatra 607 Monopost**, veřejnosti představený v roce 1950. Toto závodní vozidlo dosahovalo maximální rychlosti 215 km/h, základem byl osmiválcový dvěma mohutnými výfuky chlazený motor.

Poslední série osobních vozů Tatra byla vyráběna v sedmdesátých letech. Ty s sebou ale opět přivedly nové moderní trendy. Aerodynamické prvky automobilů byly postupně nahrazovány **hranatou konstrukcí**. Na tomto novém designu automobilka Tatra spolupracovala s italským návrhářským studiem, které provádělo své studie také pro italské výrobce Fiat a Maserati. Hnacím prvkem byl stále motor V8 nad zadní nápravou.

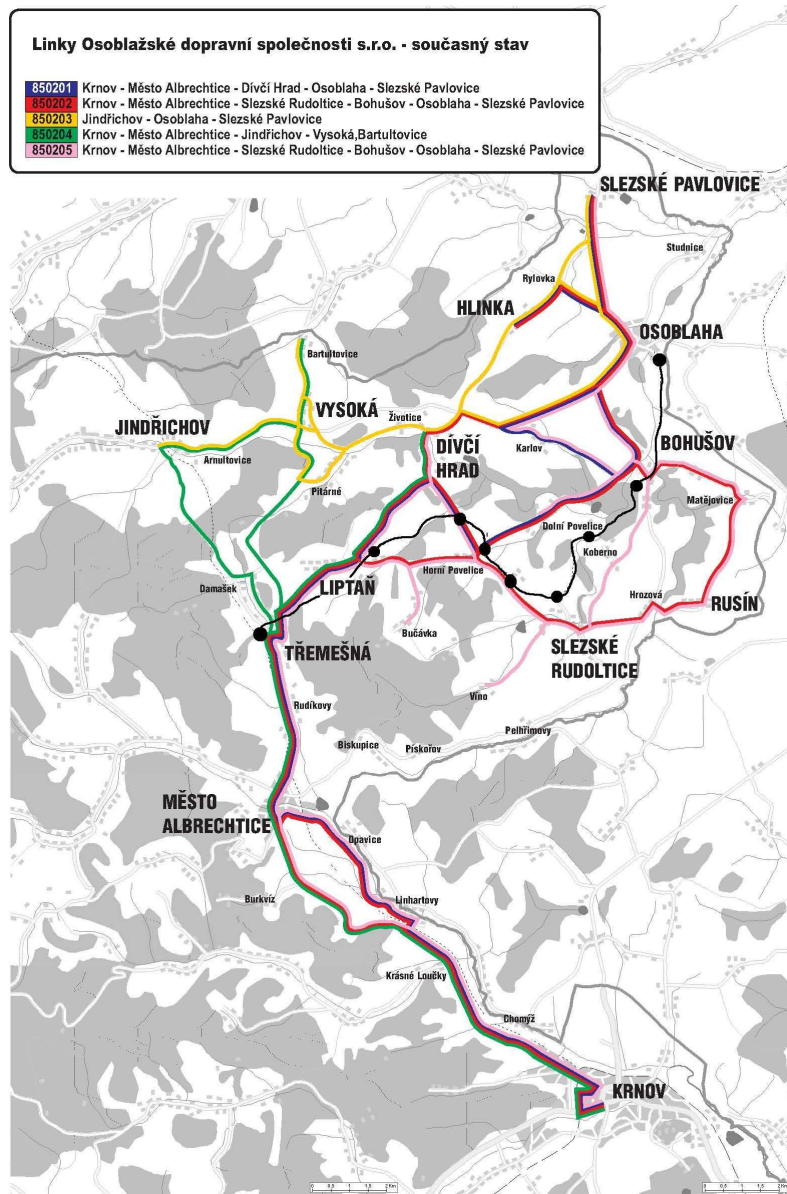
Další část expozice je věnována **podvozkům, motorům a speciálním vozidlům**. Speciální vozidla jsou v muzeu prezentována **drezínou Tatra 15/30**, motorovými **aerosaněmi Tatra 55** s motorem V8 a **železničním motorovým vozem** z roku 1936 označeného jako **M 290. 001**, známějšího pod názvem „Slovenská strela.“ Tento vůz je vystaven pod přístřeškem před muzeem a je tedy jeho poznávacím znamením. Se zajímavých vystavených **motorů** zmiňují typ **Tatra 81 H** na palivo dřevoplyn nebo 18-válcový naftový motor V955. K vidění jsou také podvozky tahače Tatra 25.

Nákladní automobily se v automobilce Tatra vyráběly také. První vyrobený nákladní automobil v roce 1898 byl hnaný dvěma motory Benz, jakým byl poháněn také President. Vystavené typy Tatra 85 a Tatra 93 se liší typy motorů, Tatra 111 z roku 1942 disponuje 12-válcovým vzduchem chlazeným motorem. **Tatra 815 8x8** je nákladní automobil, určený pro provoz na náročném terénu. Je vybaven systémem pro kontrolu a regulaci tlaku ve všech osmi hnaných kolech a rýskou zaznamenávající možnost bezpečného ponoru. Odpruženým podvozkem je vybavena **Tatra 162**. Poslední místa expozice jsou věnované vozidlům exponovaným do světa a vozidlu **Tatra 815 VD 4x4**, které se několikrát účastnilo Rallye Paříž- Dakar.

Technické muzeum Tatra v kopřivnici– fotografie expozic



Autobusová a železniční doprava v osoblažském regionu

Zdroj: www.oblibene.com/osoblazka/

**Třemešná ve slezsku – Osoblaha – fotografie zastávek, lokomotivního a vozového parku
Českých drah a lokomotivního parku Slezských zemských drah**



Zdroj: autor



Zdroj: <http://zeleznice.e-metro.cz>



Zdroj: www.zelpage.cz



Zdroj: www.osoblazko.com

Zřícenina Fulštejn



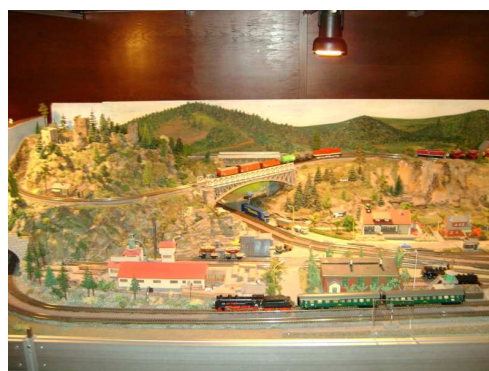
Vagonářské muzeum ve Studénce – představení expozice

Současná expozice podniku vybudovaná v letech 1987 až 1991, doplněná v letech 1999 až 2003, se skládá ze tří sálů. Nejprve se návštěvníci mohou seznámit s **dopravou předželezniční**, kde si mohou prohlédnout fotografie středověkých dopravních prostředků. Expozice se také krátce věnuje poštovním spojům a poštovním rychlíkům, které jezdily mezi Vídní, Prahou a Brnem. **Počátky kolejové dopravy** v českých zemích jsou zachyceny prostřednictvím **koněspřežných železnic** mezi Českými Budějovicemi a Lincem a Prahou a Plzní. Ve vitrínách jsou vystaveny modely osobních a nákladních vozů linecké koněspřežky. Poté už však na řadu přicházejí **parní stroj**, parní lokomotivy a **první parostrojní železnice**, z těch nejvýznamnějších to jsou Severní dráha císaře Ferdinanda, Severní státní dráha nebo Rakouské státní dráhy. Ve vitrínách jsou umístěny modely osobních vozů z počátku provozu na těchto tratích, či fotografie stanic. Na figurínách si lze také prohlédnout dobovou uniformu železničářů státních drah z počátku 50. let 19. století. Dále se patro fotografiemi věnuje rozvoji budování železniční sítě na Moravě a ve Slezsku, místním drahám Novojičínska, železnicím na Slovensku nebo výrobcům vagonů, Vítkovickým železárnám.

Další část expozice se věnuje samotné **výrobě ve Vagonce ve Studénce do roku 1965**. Tu založil v roce 1900 Adolf Šustala, syn Ignáce Šustaly, zakladatele kopřivnické vagonky a pozdější automobilky. Fotografická prohlídka věnovaná **počátkům výroby** mapuje první vyrobené výrobky, tramvaje, speciální kolejová vozidla, osobní vozy a motorové a přípojné vozy **do roku 1945**. V **meziválečném období** se také vyrábělo. Stále se produkovaly tramvaje, dále pak nákladní kotlové vozy. Muzeum se věnuje i **Ringhofferově koncernu**, dalšímu výrobcí železničních vozů. Ve vedlejším sále je uveřejněna expozice v období 1945-1965. **Poválečná výroba** je ve znamení největší výrobní série dvounápravových krytých nákladních vozů řady Zsr, kterých bylo z bran závodu vyexpedováno na 6 500 kusů. Dále se začaly vyrábět **motorové vozy řady M 131.1**, tzv. Hurvínek a **M 262.0**. Několik posledních modernizovaných vozů této původní řady dosluhuje na tratích okolo Jeseníku nebo Klatov. Model motorového vozu řady **M 262. 0147** byl Vagonářskému muzeu zapůjčen z Národního technického muzea v Praze. Dále se expozice věnuje výrobě těžkých nákladních a hutních speciálních vozů. Model prototypové **elektrické jednotky řady EM 475.1** je umístěn v sále ve společnosti prototypu **motorového vozu řady M 283.5** a k němu přípojnému vozu řady Balm. Součástí výrobního

programu vagonky byla i tzv. **přidružená výroba**, kterou tvořily karoserie pro autobusy, osobní a nákladní automobily či dodávky pro armádu. Letecká výroba byla přidružená v roce 1935, fotografie jednotlivých vyráběných typů letadel jsou k dispozici.

Muzeum se dále věnuje **výrobě ve Vagonce mezi lety 1965 až 2003**. K vidění zde jsou převážně **motorové vozy a jednotky** nebo **elektrické jednotky**, se kterými jsme se mohli donedávna setkávat na našich kolejích nebo se kterými se lze v pravidelném provozu stále setkat. O historii se jedná u **motorového expresu Vindobona**, modely vozů M 296.1 a přípojných vozů, ze kterých byla tato souprava složena, jsou vystaveny v sále. Nedávná historie je prezentována **patrovou elektrickou jednotkou řady 470**, vyrobenou pouze ve dvou kusech. Nedávno poslední z nich dojezdila v pražské příměstské dopravě. Pokračováním stavby těchto jednotek se stala **řada 471**, která již pod názvem CityElefant ovládá příměstskou dopravu v pražské aglomeraci a výrazně začíná také pronikat na Moravu, zejména na Ostravsko. V expozici je vzpomínáno také na 687 vyrobených kusů **motorových vozů řady M 152.0**, dnešní populární řady 810, která je podrobována přestavbě na Regionovy. Expozici uzavírá prezentace **motorových vozů řady 843**, vyráběných v roce 1997, zpestřením jsou ukázky zařízení pro přečerpávací stanice ropy či obytné komplexy. Ve vedlejším sále se nachází **modelové kolejiště ve velikosti H0** a expozice věnované vlastní historii muzea, historii studénských zámků, kulturních památek města Studénka, informace o muzeích novojičínského regionu, přírodní rezervaci Kotvice nebo o hudebním Tamburašském souboru Brač Richarda Gelnara.

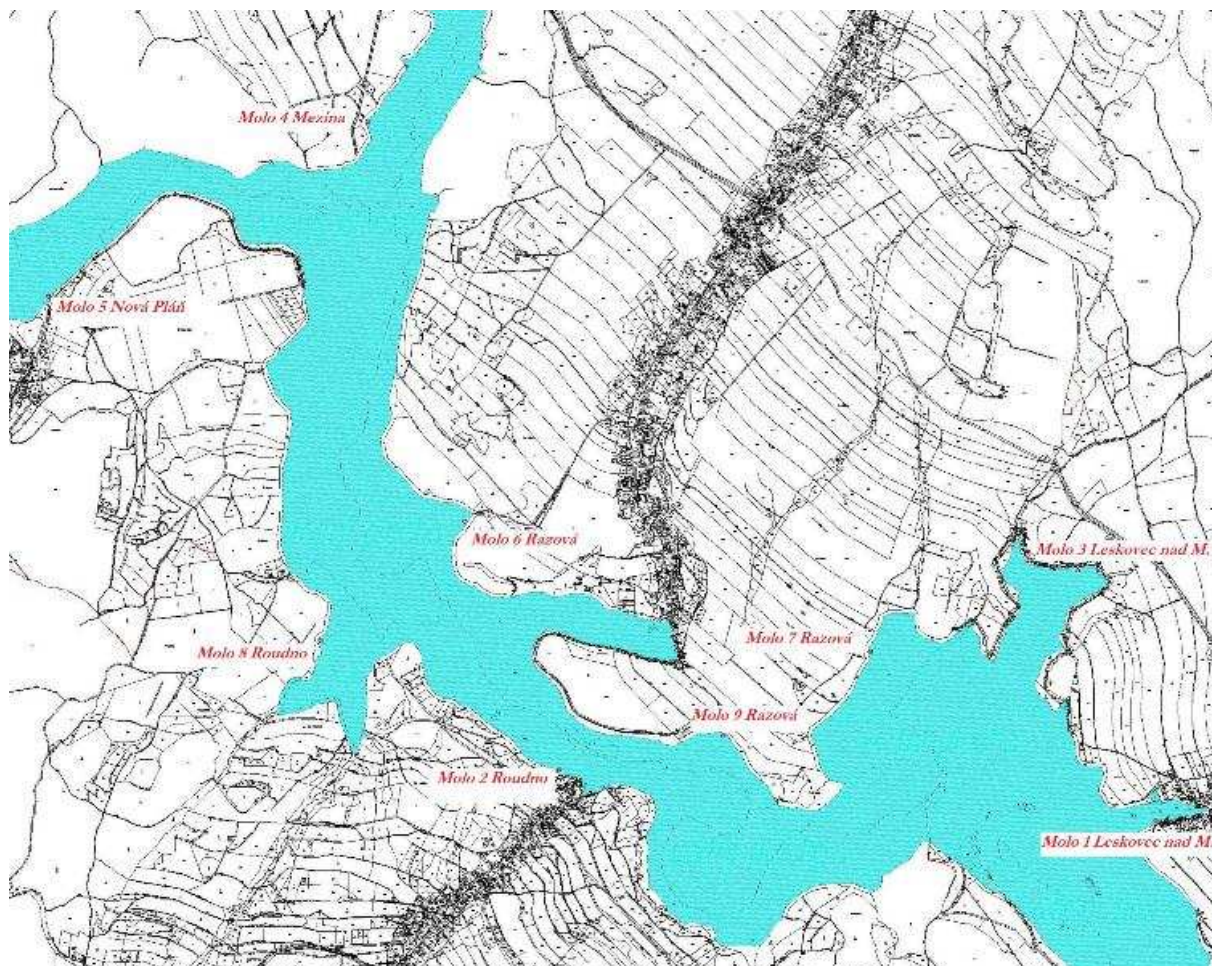


Přehled plánovaných nostalgických jízd v Moravskoslezském kraji v roce 2010

Plánované historické jízdy v Moravskoslezském kraji 2010				
Dny konání		Hnací vozidla	Trasa	Název akce, poznámky
1.5.	sobota	M 131.1454	Krnov – Bruntál – Malá Morávka a zpět	Karneval na kolejích
1.6.	úterý	U 57.001, TU 38.001	Třemešná ve Slezsku – Osoblaha a zpět	
3.6. až 25.6.	čtvrtek, pátek	U 57.001, TU 38.001	Třemešná ve Slezsku – Osoblaha a zpět	
26.6. až 29.8	pátek, sobota	U 57.001, TU 38.001	Třemešná ve Slezsku – Osoblaha a zpět	
19.6.	sobota	423.041	Ostrava hl.n – Bohumín – Karviná hl.n. – Petrovice u Karviné – Karviná město a zpět	Dny Karviné, potvrzeno
26.6.	sobota	U 57.001, U 46.002	Třemešná ve Slezsku – Osoblaha a zpět	Den Dráhy
26.6.	sobota	313.432	Krnov – Třemešná ve Slezsku a zpět	Den Dráhy, nepotvrzeno
11.9.	sobota	433.002	Ostrava hl.n – Frýdek-Místek – Dobrá u Frýdku -Místku – Nošovice pivovar Radegast a zpět	Den Radegastu, potvrzeno
25.9.	sobota	M 131.1454, 313.432	Krnov – Opava východ - Ostrava hl.n –Zárubek – Doubrava – Heřmanice – Ostrava hl.n a zpět	Den Železnice Ostrava, v jednání
25.9.	sobota	různé	různé	Den železnice
4.12.	sobota	423.041	Ostrava hl.n. – Ostrava Svinov-Štramberk a zpět	Štramberský Mikuláš, v jednání

Zdroj: www.cd.cz

Přehled a vzhled plánovaných mol a vzhled vyhlídkové lodi na vodní nádrži Slezská Harta



**Přehled plánovaných jízd historických vozidel ostravské městské hromadné dopravy
v roce 2010**

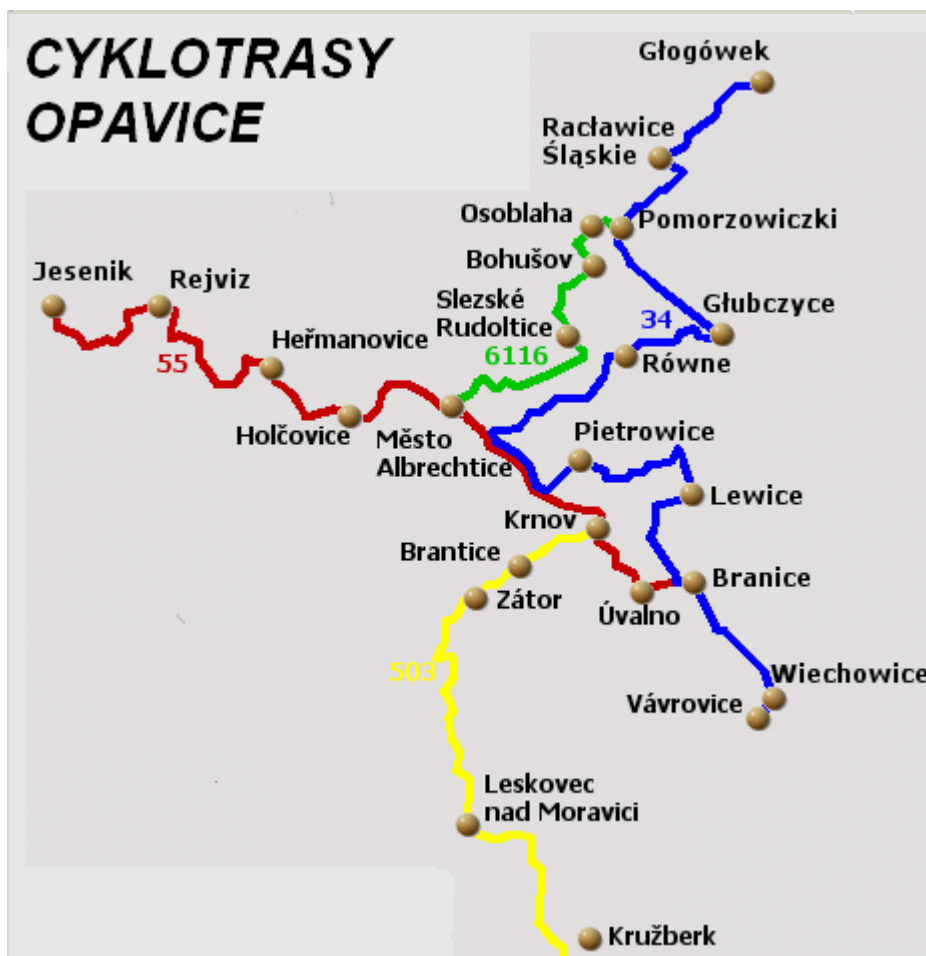
Přehled historických jízd vozidel městské hromadné dopravy v Ostravě v roce 2010			
Datum konání akce	Název akce	Druh dopravního prostředku	Trasa vyhlídkové jízdy
17.4.	Den památek a sídel	trolejbus	Hlavní nádraží - Michálkovice
12.6.	50 let vozovny Poruba a 80 let autobusů v Ostravě	tramvaj autobus	
13.,17. a 31.7 a 14.8.	Jízdy historickými trolejbusy	trolejbus	Hlavní nádraží - ZOO
4. a 5.9.	Rozloučení s prázdninami	tramvaj	Poruba vozovna - Zátiší
18.9.	Den evropského dědictví	trolejbus	Hlavní nádraží - Michálkovice
25.9.	Projížďka starými tramvajemi Ostravou	tramvaj	Hlavní nádraží - Výstaviště
4.12.	Mikuláš	tramvaj	Okruh po Hrabůvce

Zdroj: www.dpo.cz

Historická vozidla ostravské městské hromadné dopravy



Cyklotrasy Opavice – schematické naznačení trasy



Zdroj: www-cyklistikakrnov.com

Plánovaný prospekt – první část



1 Aeroklub Krmov nabízí zájemcům možnost, jak poznat osoblažský region z pračí perspektivy. Aeroklub je připraven splnit sen motorovým i nemotorovým letadlem, proletět se je možné ned celým pohorím Jeseníků.

2 Rozhledna Cvilín je s pouitím kostelem se 222 kamenými schody dominantou města Krmov. V okolí se také nacházejí rozhledny Strážště a Ježník.

3 Půjčovna kol na nádraží je spojena s bezplatnou přepravou vypůjčených kol po okolních tratích, úzkokolejku nevyjímaje. Nabízí se tak možnost skloubit poznání Osoblažska vlakem i na kole.

4 Zámek Linhartovy byl původně tvrzí, následně byl přestavěn na renesanční zámek s pozdějšími barokními úpravami. Návštěvníkům jsou k dispozici expozice panenek, korespondenčních listů nebo psacích strojů.

5 Oblouk před Liptani je zajímavý tím, že se jedná o železniční oblouk s nejmenším poloměrem v České republice. Ten měří pouhých 75 m a soupravy ho mohou pojíždět maximální rychlostí 20 km/h.

6 Rozhledna Strážnice je zatím jedinou rozhlednou v osoblažském regionu. Je dřevěná a volně přístupná.

7 Bludný balvan je přírodní památkou od roku 1965. Jeho stáří se odhaduje na 920 – 1010 milionů let, patří k největším bludným balvanům v České republice.

8 Lyžařský vlek v Liptani je jediným v osoblažském výběžku, měří 250 m a v provozu je o víkendech.

9 Zámek Dvůr Hrad je renesanční sídlo. Okolo něj je kamenná hradba ze 14. století. Zámek je veřejnosti nepřístupný, po domluvě je možný vstup na nádvoří.

10 Oblík u Dívčího Hradu je chráněnou přírodní památkou. Byly zde nalezeny zkameněliny hlavonožů, korálů nebo lilijic. Z nerostů zde byly nalezeny granát nebo orthoklas.

11 Socha sv. Jana Nepomuckého stojí v podhradí zámku při hlavní silnici.

12 Bývalá nejkrasší manipulační kolej v České republice byla v roce 2008 v Horních Povelcích vytržena. Vešel se na ni pouze jeden nákladní vagon.

13 Zámek Slezské Rudolice zájemcům nabízí shlédnout expozice Slezských zemských drah, palčivované krajky nebo historických radiopřijímačů. Zámek je otevřen odpoledne o letních víkendech.

14 Sportovní areál Slezských Rudolice je tvořen tenisovými kurty, hřištěm a kuželkovou dráhou.

15 Dubský mlyn je název vesnice a také železniční zastávky, kde v minulosti stával vlak. V roce 1972 pak pod názvem Ostrá Hora zanikla.

16 Zřícenina Fulštejn byla významným panským sídlem. Nynější zřícenina se nachází nedaleko rekreačního areálu, je zajímavostí Bohušova.

17 Rekreační areál nabízí kemp a chatky, tenisové kurty a hřiště. Pro ubytované je v obci možnost cykloturistiky a také myslivectví.

18 Půjčovna Jízdních kol je také v Bohušově. Bližší informace poskytuje Informační centrum v tamní obci.

19 Rybolov je možné spojit s rekreačním pobytém v areálu, rybník je jeho součástí.

20 Cyklotrasa Opavice umožňuje spojení obcí Osoblaha, Bohušov a Slezské Rudolice s Krmovem a Polskem.

21 Sportovní areál se v Osoblaze skládá s tenisových kurtů, využít lze také volejbalového a fotbalového hřiště.

22 Koupaliště je jediným zařízením svého druhu na Osoblažsku. Je také součástí sportovního areálu.

23 Židovský hřbitov v Osoblaze je jedním z nejzářnějších v České republice. Využíván byl do konce 19. století, zachovalo se mnoho cenných náhrobků.

24 Rybolov je také možné provozovat na osoblažských rybnících.

25 Zámek Jindřichov ve Slezsku je ranně barokním zámkem. Sídlí v něm léčebný ústav, obklopen je cenným parkem.

26 Rozhledna Biskupská tupa u Zlatých Hor umožňuje krásný výhled jak na Jeseníky, tak do Polska.

27 Jeskyně na Pomězi se nachází 30 km od osoblažského regionu. Nedaleko jsou také Jeskyně na Špičáku.

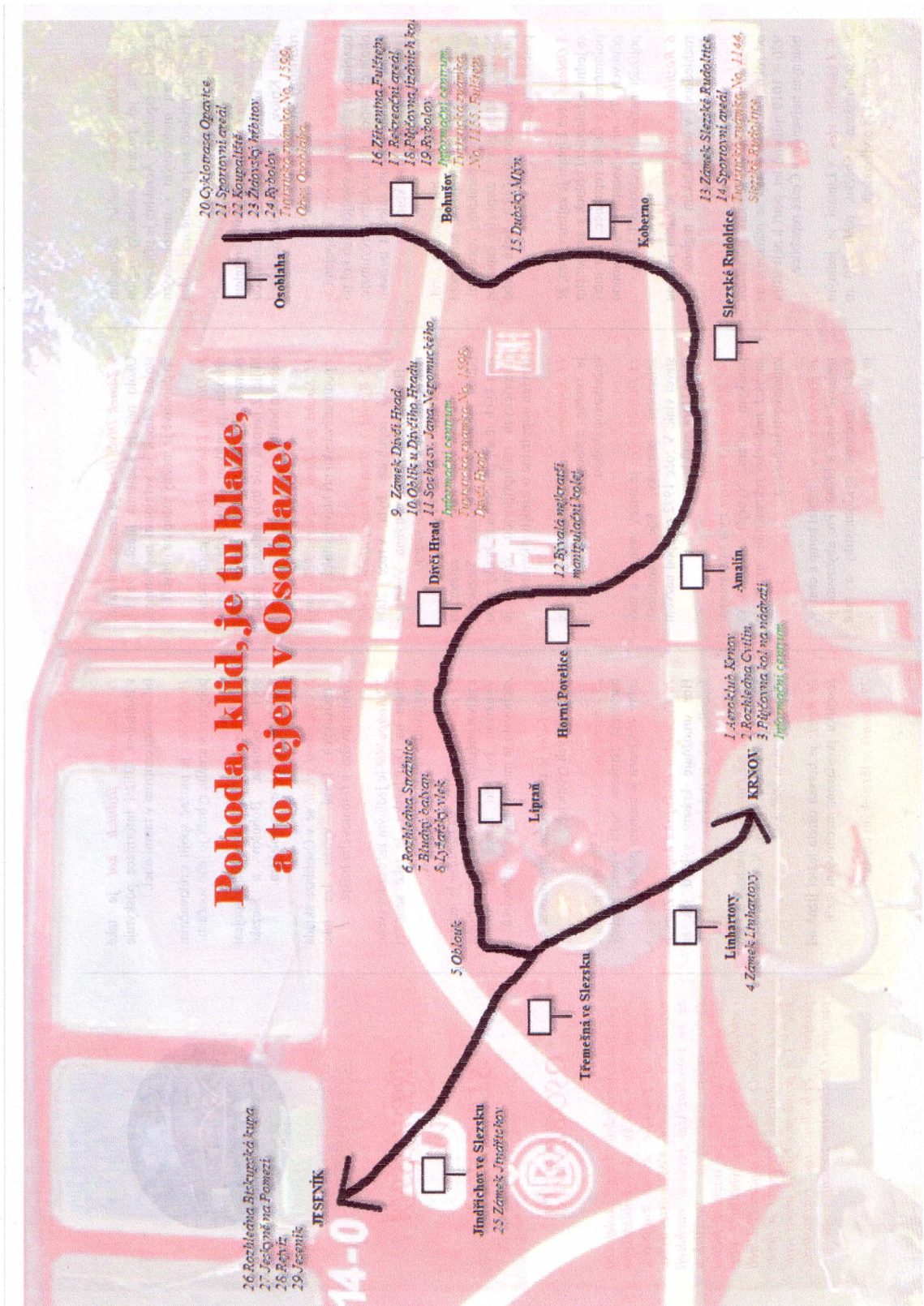
28 Rejvíz je horská osada ležící jižně od Jeseníku proslavená mechovými jezírky.

29 Jeseník je lázeňským městem.

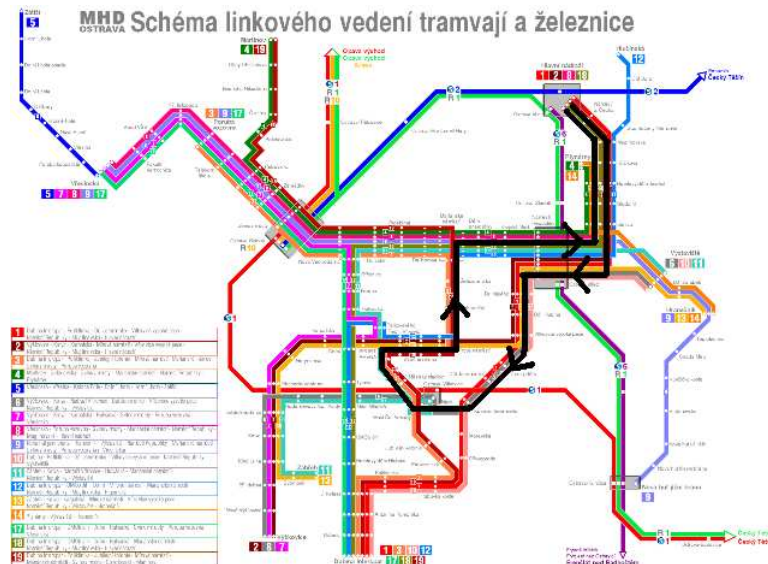
TŘEMEŠŇA VE SLEZSKU - OSOBLAHA

Zavítejte prostřednictvím úzkokolejného romantického vláčku do osoblažského regionu a poznejte místa zajímavá, neznámá a nevyhledávaná. Věděli jste třeba, že se v osoblažském regionu nacházejí čtyři místa označená turistickou značkou?? Víte, kde se nachází jediná rozhledna osoblažského výběžku?? Víte, co je Fulštejn a kde ho najdete?? Chtěli byste na osoblažsku kempovat a nevíte kde?? Tak právě pro Vás je určen tento prospekt! Pohoďte jej rozprostřete, putování Osoblažskem začíná!

Plánovaný prospekt – druhá část



Mapa ostravských tramvajových linek s vyznačenou trasou historické linky – varianta bez muzea a s muzeem



Zdroj: <http://www.mhd-ostava.cz>

