

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

**Rozvoj industriálního cestovního ruchu na české straně Evropského
regionu Dunaj-Vltava**

**Development of industrial tourism in the Czech part of the European
region Danube-Vltava**

Gabriela Koubová

Plzeň 2015

Zadání práce

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Rozvoj industriálního cestovního ruchu na české straně Evropského regionu Dunaj-Vltava“

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

V Plzni, dne 23.4.2015

.....

podpis autora

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce Doc. PaedDr. Jaroslavu Dokoupilovi, Ph.D. za všechny cenné připomínky a odborné rady, které vedly k dokončení této práce.

Obsah

Úvod	7
1 Cíl práce.....	8
2 Metodika	9
3 Hodnocení literatury a dalších zdrojů	10
3.1 Literatura zaměřená na přeshraniční spolupráci	10
3.2 Literatura zaměřená na cestovní ruch	10
3.3 Literatura zaměřená na industriální památky	11
4 Evropský region Dunaj-Vltava.....	12
4.1 Vymezení území v Evropském regionu Dunaj-Vltava	12
4.2 Charakteristika Evropského regionu Dunaj-Vltava	13
4.2.1 Vybraná fyzickogeografická charakteristika.....	13
4.2.2. Vybraná socioekonomická charakteristika.....	15
4.3 Analýzy strategických dokumentů z pohledu Evropského regionu Dunaj-Vltava	18
5 Industriální cestovní ruch	21
5.1 Charakteristika industriálního cestovního ruchu.....	21
5.2 Industriální cestovní ruch z historického pohledu	21
5.3 Industriální cestovní ruch ze současného pohledu	22
5.4 Příklady památek využívaných pro industriální cestovní ruch v zahraničních krajích Evropského regionu Dunaj-Vltava.....	23
6 Industriální památky v Plzeňském kraji	27
6.1 Příklady industriálních památek.....	27
6.2 Příklad informovanosti starostů	30
7 Industriální památky v Jihočeském kraji.....	34
7.1 Příklady industriálních památek.....	35
7.2 Příklad informovanosti starostů	37

8 Industriální památky v kraji Vysočina	42
8.1 Příklady industriálních památek	42
8.2 Příklad informovanosti starostů	44
9 Předpoklady rozvoje industriálního cestovního ruchu na české straně Evropského regionu Dunaj-Vltava.....	48
10 Závěr práce.....	49
11 Seznam tabulek a obrázků	51
11.1 Seznam tabulek	51
11.2 Seznam obrázků	51
12 Seznam použitých symbolů a zkratek	52
13 Seznam použité literatury a dalších zdrojů	53
13.1 Tištěné zdroje	53
13.2 Elektronické zdroje	53
13.3 Elektronické články.....	57
14 Seznam příloh.....	58

Úvod

Přeshraniční spolupráce na území Česka, Rakouska i Německa funguje již dlouhá léta. Euroregiony, které postupem času vznikly na hranici těchto tří států, se snaží zlepšit životní úroveň zdejších obyvatel.

Stávající přátelská spolupráce stála za vznikem Evropského regionu Dunaj-Vltava, který působí na území sedmi krajů a tří zemí – Horní Falc, Dolní Bavorsko, Plzeňský kraj, Jihočeský kraj, kraj Vysočina, Dolní Rakousko a Horní Rakousko. *„Evropský region Dunaj-Vltava musíme chápat, jako šanci, která nám umožní co nejlépe využít vlastních potenciálů, abychom se stali schopnou konkurencí metropolitním regionům“* (Evropskyregion.cz, 2015).

Splněné cíle Evropského regionu Dunaj-Vltava by měly vést k zvýšení atraktivity jednotlivých regionů (Evropskyregion.cz, 2015). Jedním z cílů, kterým se chce Evropský region Dunaj-Vltava zabývat, je perspektiva v oblasti cestovního ruchu. Na základě tohoto cíle se tato práce zabývá rozvojem industriálního cestovního ruchu na české straně Evropského regionu Dunaj-Vltava.

„Průmyslová revoluce byla začátkem historického fenoménu, jenž zasáhl a dosud ovlivňuje většinu lidské populace i ostatních forem života na naší planetě. Hmotné doklady těchto zásadních změn představují univerzální hodnotu pro celé lidstvo a je důležité je uchovat a zkoumat“ (Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury ČVUT v Praze, 2013).

V zahraničních krajích Evropského regionu Dunaj-Vltava je zcela přirozené zchátralé industriální stavby a areály zachraňovat tím, že se pro ně najde nové využití. Nejčastěji jsou tyto památky využívány ke kulturním účelům v podobě muzeí nebo galerií, ale najdou se i příklady komerčního využití, kdy jsou stavby přestavěny na hotel nebo restauraci. V těchto krajích jsou si dobře vědomi toho, že pozůstatky průmyslové éry mají z historického i technického pohledu nevyčísitelnou hodnotu, která je třeba uchovat a chránit, pro budoucí generace.

1 Cíl práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je charakterizovat Evropský region Dunaj-Vltava se zaměřením na rozvoj industriálního cestovního ruchu na české straně tohoto regionu. Dalším cílem této práce je zhodnocení potenciálu industriálních památek v daných českých obcích a porovnat je s využitím v zahraničních krajích evropského regionu.

Část práce vychází z průzkumu informovanosti starostů o Evropském regionu Dunaj-Vltava (ERDV) a využití industriálních památek pro rozvoj cestovního ruchu v dané obci.

První oddíl této práce je zaměřen na samotný Evropský region Dunaj-Vltava, kde je popsáno jeho vymezení a vybraná fyzickogeografická a socioekonomická charakteristika.

Druhý oddíl se zabývá industriálním cestovním ruchem z pohledu historického i současného. Následují příklady funkčních památek, které jsou součástí industriálního cestovního ruchu v zahraničních částech ERDV tzn. v oblastech Horní Falc, Dolním Bavorsku, Horním a Dolním Rakousku.

V závěrečné části této práce jsou zhodnoceny předpoklady pro rozvoj industriálního cestovního ruchu na české straně ERDV.

2 Metodika

Rozbor literatury je úvodní metoda této práce, která je detailněji popsána v kapitole Hodnocení literatury a dalších zdrojů.

Originální data jsou získána pomocí dotazníkového šetření, které pomůže zjistit, zda jsou starostové vybraných obcí dostatečně informováni o projektu Evropský region Dunaj-Vltava, a také jestli jsou nakloněni k propagaci industriálních památek a cestovního ruchu s ním související. Dotazníkem by mělo být také zjištěno, zda jsou starostové pro zachování technických památek v jejich obci a okolí, popřípadě jestli využívají konkrétní technickou památku pro obecní účely.

V této práci jsou uplatněny kartografické metody, které mohly být použity díky znalostem softwarového programu ArcGis a jsou použity na podkladech databáze ArcČR 500 a Global Administrative Areas, které umožnily vytvoření vlastních map, které vymezují ERDV. Také jsou vytvořeny mapy jednotlivých krajů, které znázorňují obce, kde se nacházejí industriální památky, a které byly osloveny dotazníkovým šetřením. Mapy industriálních památek jsou vytvořeny pro všechny tři české kraje (Plzeňský, Jihočeský a kraj Vysočinu), které jsou součástí ERDV. Na tomto území působí již řadu let přeshraniční spolupráce formou euroregionů, pro jejichž znázornění byla vytvořena v programu ArcGis samostatná mapa.

3 Hodnocení literatury a dalších zdrojů

Tato kapitola je pro lepší orientaci rozdělena do tří skupin – na literaturu zaměřenou na přeshraniční spolupráci, literaturu zaměřenou na cestovní ruch a na literaturu zabývající se industriálními památkami.

3.1 Literatura zaměřená na přeshraniční spolupráci

Základním zdrojem, který se zabývá přeshraniční spoluprací Evropského regionu Dunaj-Vltava, je oficiální webová stránka Evropského regionu Dunaj-Vltava (Evropskyregion.cz, 2014). Tyto webové stránky poskytují naprosto veškeré informace o projektu ERDV od popisu krajů, které jsou součástí regionu, plán strategických dokumentů až po uskutečněné dílčí projekty v rámci ERDV. Informace o tom, jak vznikl ERDV pojednává dvojjazyčná příručka, kterou v České republice vydává Krajský úřad Jihočeského kraje (Knötig a kol., 2010).

Přeshraniční spoluprací ve středoevropském prostoru se zabývá kniha České pohraničí (Jeřábek a kol., 2004), která pojednává i o regionálním rozvoji českého pohraničí.

Na území ERDV již dlouhá léta působí přeshraniční spolupráce v rámci tří euroregionů. Jedná se o Euroregion Šumava - Bayerischer Wald - Mühlviertel (Euregio.cz, 2015), Silva Nortica (Silvanortica.com) a Euregio Egrensis (euregio-egrensis.org). Každý zmíněný euroregion si stanovil vlastní cíle, kterých se snaží dosáhnout pomocí dispozičního fondu, který se řídí podle programu Evropské územní spolupráce Cíl 3, dostupný a podrobně rozepsaný na stránkách Centra pro regionální rozvoj České republiky (Crr.cz, 2015).

3.2 Literatura zaměřená na cestovní ruch

Literatura zabývající se základními definicemi pro cestovní ruch Geografie cestovního ruchu (Mírvald a kol., 1994) nám představuje historický vývoj, druhy a formy cestovního ruchu a v neposlední řadě nás seznamuje s předpoklady pro cestovní ruch. Stejným tématem se také zabývá kapitola v knize Ekonomická a sociální geografie (Toušek, 2008) a publikace Geografie cestovního ruchu (Hrala, 1985; Stránský, 1984).

O zaměření na cestovní ruch v jednotlivých krajích pojednává jedna z kapitol knihy Rozvojový potenciál Plzeňského kraje (Dokoupil a kol., 2005), která je zaměřena na potenciál cestovního ruchu na území Plzeňského kraje.

Industriální cestovní ruch z historického pohledu je popsán v knize *Industrial tourism: oppourtunities for city and enterprise* (Otgaar, 2010), kde se autor zamýšlí nad jednotlivými možnostmi, jak by se daly industriální stavby využít.

3.3 Literatura zaměřená na industriální památky

V České republice se jedním ze zastánců industriálních památek stala Eva Dvořáková, která se za každou cenu snaží chránit a propagovat industriální památky (Dvořáková, 2007). Ve spolupráci s ČVUT a členy vědecké rady Výzkumného centra průmyslového dědictví vytvořila seznam industriálních památek České republiky (Vcpd.cvut.cz, 2015). Kromě lokálního seznamu existuje i seznam mezinárodní (ERIH.net, 2015), který je známý, jako projekt Evropská cesta industriálního dědictví.

Vznik průmyslové archeologie utvořil základy pro ochranu a využití industriálních staveb (Beran a kol., 2008). Díky tomuto termínu se dnes mnoho autorů i knih zabývá ekonomickým potenciálem průmyslového dědictví např. kniha *Průmyslové dědictví: Industrial Heritage* (Beran a kol., 2008).

Pro zvýšený zájem veřejnosti o technické památky, začalo Ministerstvo kultury vydávat knihy zaměřené na industriální stavby v jednotlivých krajích České republiky: *Industriální topografie: kraj Vysočina* a *Industriální topografie: Plzeňský kraj* (Beran a kol., 2008).

4 Evropský region Dunaj-Vltava

4.1 Vymezení území v Evropském regionu Dunaj-Vltava

Evropský region Dunaj-Vltava je trilaterální projekt, který vznikl v samém srdci Evropy na území tří států – České republiky, Spolkové republiky Německo a Republiky Rakousko. Konkrétně se jedná o území spolkové země Horní Rakousy, dolnorakouské oblasti Waldviertel a Mostviertel, Jihočeský a Plzeňský kraj, kraj Vysočina, správní obvody Dolní Bavorsko, Horní Falc a Altötting (Horní Bavorsko), což je možné vidět na mapě v příloze A (Evropskyregion.cz, 2015).

Na území ERDV díky stejným prioritám sousedních států, působí již řadu let několik euroregionů. Pro lepší představu je přiložená mapa jednotlivých euroregionů, která je umístěna v příloze B.

Euroregion na česko-rakouských hranicích - Silva Nortica byl založen v roce 2002 a jeho součástí jsou okresy Jindřichův Hradec, České Budějovice, Písek a Tábor. Na rakouské straně zahrnuje region Waldviertel s okresy Zwettl, Krems, Gmünd, Waidhofen an der Thaya a Horn (Silvanortica.com, 2015).

Dalším euroregionem, který se nachází přímo ve středu ERDV je Euroregion Šumava – Bayerischer Wald - Mühlviertel. Toto trilaterální sdružení bylo založeno v roce 1993 a na české straně shromažďuje 125 obcí, které se nacházejí na území okresů Domažlice, Klatovy, Prachatice, Český Krumlov a Strakonice (Euregio.cz, 2015).

Ve stejném roce byl také založen Euroregion Egrensis, který shromažďuje obce a města na území okresů Tachov, Tirschenreuth, Neustadt, Weiden Städte, Amberg-Sulzbach, Amberg Städte a Schwandorf.

Níže uvedená tab. č.1 vymezuje Evropský region Dunaj-Vltava podle rozlohy a počtu obyvatel jednotlivého území. Celková rozloha ERDV činí 67 081 km² a žije zde 6 201 876 obyvatel. Největší část území zaujímá s 11 979 km² Horní Rakousko, které má také nejvíce obyvatel (1 416 772), následuje s 10 898 km² Dolní Bavorsko, Jihočeský kraj s 10 057 km² a Horní Falc s 9 690 km². Naopak nejméně svou rozlohou regionu přispívá kraj Plzeňský (7 561 km²) a kraj Vysočina (6 796 km²) (Evropskyregion.cz, 2015).

Tab. č. 1: Vymezení ERDV podle rozlohy a počtu obyvatel

Stát	Území	km ²	Počet obyvatel
Spolková republika Německo	Horní Falc	9 690	1 074 737
	Dolní Bavorsko + Altötting	10 329 + 569	1 192 543 + 107 775
Česká republika	Plzeňský kraj	7 561	573 469
	Jihočeský kraj	10 057	636 723
	kraj Vysočina	6 796	510 438
Republika Rakousko	Horní Rakousko	11 979	1 416 772
	Dolní Rakousko	10 100	689 419

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat čerpaných z webových stránek Evropskyregion.cz, 2014

4.2 Charakteristika Evropského regionu Dunaj-Vltava

„Hospodářský, sociální a společenský rozvoj v Bavorsku, Čechách a v Rakousku není již 25 let definován hraničními liniemi“ (Evropskyregion.cz, 2015). To vše stálo za vznikem politicky uspořádaného společenství, ze kterého po třiletém plánování vznikl dne 30. června 2012 Evropský region Dunaj-Vltava.

4.2.1 Vybraná fyzickogeografická charakteristika

Jednotlivá území ERDV jsou velmi rozdílná. Zajisté za to nese zodpovědnost rozdílná vertikální členitost, která ovlivňuje reliéf krajiny.

Přírodní dominantou a zároveň páteří ERDV jsou řeky Dunaj a Vltava, po kterých region nese své jméno.

Dunaj je druhou největší řekou Evropy a na území ERDV protéká jižním okrajem obvodu Horní Falc a následně protéká napříč Dolním Bavorskem a Horním a Dolním Rakouskem. Z historického hlediska byl Dunaj využíván v lodní dopravě již od nepaměti, což ho dnes staví do pozice jedné z nejvýznamnějších vodních cest Evropy. Dunaj je vyhledávaný nejen kvůli přepravě, ale také kvůli vybudované „Dunajské cyklostezce“, která se stala součástí cyklistické trasy „Euro Velo 6“, která vede v délce 3 653 km napříč Evropou od Atlantiku po Černé moře. (Eurovelo.com, 2015)

Druhá, už méně významná řeka ERDV je Vltava, která se Dunaji nemůže rovnat v délce a ani v možnostech využití. Vltava pramení na východním svahu Černé hory na Šumavě a je považovaná se svými 430 km za nejdelší řeku České republiky. Na území ERDV protéká pouze Jihočeským krajem.

Vnitřní hranici ERDV mezi českými kraji a německo-rakouskou částí tvoří oblasti Český les, Oberpfälzer Wald a pohoří Bayerischer Wald a Šumava, na kterou na východě navazují Novohradské hory.

Český les a Oberpfälzer Wald spolu tvoří hraniční oblast mezi Plzeňským krajem a Horním Falcem v Německu. Oblast Českého lesa zaujímá území o rozloze 473 km², na kterém turistům nabízí několik národních přírodních rezervací a památek a také 17 přírodních rezervací. Rok 2005 byl pro Český les významný, protože zdejší stejnojmenné příhraniční pohoří bylo vyhlášeno Chráněnou krajinnou oblastí (CHKO). Dominantou celého pohoří je Čerchov (1042 m n.m.), který je zároveň nejvyšším bodem tohoto území (Ceskyles.ochranaprirody.cz, 2015). Německá oblast Oberpfälzer Wald je pro turisty stejně přitažlivá, jako oblast Českého lesa. Na jeho území se nachází Přírodní park (PP) Oberpfälzer Wald, který dostal turistickou známku kvality VIABONO, jako jediný PP v této oblasti (Naturparkland.de, 2015).

Na východní straně Oberpfälzer Waldu navazuje nejvíce zalesněná oblast střední Evropy Bayerischer Wald. Člověkem nejméně zasaženou částí tohoto regionu je Národní park Bayerischer Wald, který byl vyhlášen již v roce 1970. O 17 let později bylo území národního parku rozšířeno na 24 200 ha (Nationalpark-bayerischer-wald.de, 2015). Na protilehlé straně Bayerischer Wald se rozkládá pohoří Šumava, ta zasahuje na území Plzeňského a Jihočeského kraje. Pohořím prochází významné evropské rozvodí mezi Černým a Severním mořem a zároveň zde pramení několik významných řek – Vltava, Úhlava, Otava, Regen, Ilz a další. Nejvyšším vrcholem pohoří je Plechý (1 378 m n.m.), který se nachází v jižní části Národního parku Šumava, ten byl vyhlášen v roce 1991. Svoji rozlohou 68 064 ha vymezuje nejcennější lokality CHKO Šumavy a společně s národním parkem Bavorský les patří k největším parkům střední Evropy (Sumavainfo.cz, 2015).

Dalším pohořím na území ERDV jsou Novohradské hory (německy Freiwald), které se rozkládají na jihovýchodě Jihočeského kraje a v severní části Dolno-horního Rakouska. Novohradské hory byly součástí hraničního pásma, kam měli turisté zakázaný vstup, díky čemu se tady příroda zachovala v téměř netknutém stavu,

a proto zde byl v roce 2000 vyhlášen přírodní park (Novohradky.info, 2014; Jiznicehy.cz, 2015).

V severní části rakouského území se rozkládá žulová plošina, která se táhne až po okraj Dunaje (Školní atlas světa, 2008).

Jedním z turisticky vyhledávaných míst se stal hornorakouský národní park Vápencové Alpy. Tento národní park byl vyhlášen v roce 1997 a jeho rozloha se postupem času měnila až na dnešních 20 856 hektarů. Dnes se na území Vápencových Alp nachází přes 800 pramenů, 700 jeskyň, 1000 druhů rostlin a nespočetné množství zvířat. Díky těmto hojným počtům je park součástí IUCN (Mezinárodní svaz ochrany přírody) a také se stal v roce 2004 součástí chráněného území Natura 2000 jako ptačí oblast (Nationalparkregion.com, 2015).

4.2.2. Vybraná socioekonomická charakteristika

Největšími a nejvýznamnějšími městy ERDV jsou téměř dvoustetisícová města Linec v Horním Rakousku a Plzeň v Plzeňském kraji. Obě tato města nemají shodnou pouze rozlohu a počet obyvatel, ale také je spojuje průmyslová minulost a také to, že se z nich dnes stala kulturní města, což dokládá i titul Evropské hlavní město kultury, kterým se obě města mohou pyšnit.

Velmi významným historickým městem je Hornofalcké Řezno, které je třetím nejlidnatějším městem ERDV (viz. tab. č. 2). Řezno zastávalo významnou roli v době formování českého státu, kdy Čechy neměly vlastní biskupství. To se však změnilo v roce 973, kdy byla v Praze, i přes odpor Řezna, založena Pražské diecéze. Díky velkému množství zchovalých budov v centru města, bylo historické centrum Řezna v roce 2006 zapsáno na Seznam světového dědictví UNESCO (Norimberk.info, 2014).

Dalším městem, které v minulosti mělo významné spojení s hornorakouským Lincem, jsou České Budějovice. Blízkost státních hranic zde zapříčinila, že dlouhá léta zde byl vyrovnaný počet českých i německých obyvatel. To se změnilo až po 2. světové válce, kdy bylo téměř celé německy mluvící obyvatelstvo vystěhováno.

České Budějovice, jakožto hlavní město Jihočeského kraje jsou turisticky vyhledávaným místem, nejen kvůli historickému centru, ale především kvůli strategické poloze, která turistům umožňuje navštívit jiná známá místa jihočeského kraje, která jsou ve hvězdicovém tvaru rozeseta v okolí Českých Budějovic.

Mezi celosvětově známá města na území ERDV patří Landshut, které je považováno za hlavní město Dolního Bavorska. Turisté z celého světa sem jezdí obdivovat historické centrum, které je vystavěno převážně v gotickém stylu a také středověkou bránu, která se zachovala jako jediná na celém světě. Město má ještě jedno celosvětové prvenství a to v podobě kostelní věže, která se svými 130,60 metry je považována za nejvyšší cihlovou věž na světě (Landshut.de, 2015).

V Dolním Bavorsku se najde ještě mnoho atraktivních měst. Jedním z nich je Pasov – bohaté, dříve významné kupecké město, přes které vedla obchodní stezka, známá jako Zlatá stezka, po které se do české země dodávala sůl. Pasov je často nazýván městem tří řek, protože centrem protéká řeka Dunaj, do které se vlévají řeky Inn a Ilz. Symbolem celého města se stala katedrála sv. Štěpána, kterou v minulosti využívali biskupové, pro které byl Pasov sídelním městem. Turisty sem láká historické centrum, které je vystavěné v barokním stylu, mohou zde navštívit mnoho památek například historickou radnici, jejíž součástí je muzeum skla (Passau.de, 2015; Cestomila.cz, 2015).

St. Pölten je další významné barokní město ležící na území ERDV. Město St. Pölten je od roku 1986 hlavním městem Dolního Rakouska a svoji rozlohou 108 km² předčí i Linec (Austriainfo.cz, 2015). Na území ERDV se nachází ještě mnoho dalších turisticky zajímavých měst, ale už žádné nemá takový počet obyvatel a rozlohu, jako města uvedená v tab. č. 2.

Tab. č. 2: Nejvýznamnější města ERDV podle počtu obyvatel, rozlohy a hustoty zalidnění

Město	Kraj	Počet obyvatel (2012)	Rozloha (km ²)	Hustota zalidnění (ob./km ²)
Linec	Horní Rakousko	191 107	96,05	1989,6
Plzeň	Plzeňský	167 472	137,6	1221,2
Řezno	Horní Falc	136 577	80,76	1691, 2
České Budějovice	Jihočeský	93 253	55,56	1678,4
Landshut	Dolní Bavorsko	65 322	65,79	992,8
St. Pölten	Dolní Rakousko	52 048	108,5	479,7
Jihlava	Vysočina	50 598	78,85	641,7
Pasov	Dolní Bavorsko	49 038	69,72	703,4

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat čerpaných z CZSO, 2014 a Statistikbayern.de, 2015

Jedním z významných faktorů ovlivňující rozvoj industriálního cestovního ruchu je doprava.

Jednotlivé kraje ERDV jsou nejlépe propojeny silniční dopravou, která umožňuje nejsnadnější přístup k industriálním památkám. Mezi nejvýznamnější dálnice tohoto regionu patří německá dálnice A6, která začíná na francouzském hraničním přechodu Zlatá brána a prochází napříč jižním Německem přes spolkové země Sársko, Porýní-Falc, Bádensko-Württembersko a Bavorsko, kde se na hraničním přechodu Rozvadov napojuje na českou dálnici D5. Propojení nastalo v roce 1997, čímž se zpřístupnila doprava z Prahy přes Plzeň do západní Evropy. Další významnou dálnicí propojující Porýní-Porúří s jihem Německa je dálnice A3, která začíná na státní hranici s Nizozemskem a končí v Pasově na hranicích s Rakouskem. Zde se napojuje na rakouskou dálnici A8, která vede až na dálniční křižovatku Voralpenkreuz v Horním Rakousku, kde se spojuje s neméně důležitými dálnicemi A1 vedoucí přes Linec do Vídně a A9 vedoucí přes jih Horního Rakouska, Štýrsko až na hranice se Slovinskem. Velký význam má pro kraj Vysočina dálnice D1, která prochází celým krajem,

ale naneštěstí odtud není rozšířena přes hranice, což by mělo kladný dopad na zvýšení počtu zahraničních turistů. V zahraničních krajích ERDV funguje dálniční propojení velmi dobře, bohužel kromě již zmíněné dálnice D5 nejsou české kraje se zahraničními oblastmi ERDV propojeny žádnou jinou dálnicí.

Nejméně rozvinutou silniční dopravu na území ERDV má Jihočeský kraj. Tomu stále chybí dálniční napojení, jak na hlavní město České republiky, tak i na partnerské město Linec v Horním Rakousku. Funguje zde pouze mezinárodní evropská silnice E55, které by v budoucnu měla odlehčit nová dálnicí D3, která by měla být dokončena v roce 2021 (Rsd.cz, 2015).

Potencionální turisté k návštěvě industriálních památek mohou využít i železniční dopravu, která neodmyslitelně patří k vývoji průmyslu. Nejvýznamnější trasou vedoucí na území ERDV je 4. tranzitní železniční koridor, který vede z Prahy přes území Jihočeského kraje až do Lince. Přes české území ERDV vede ještě 3. tranzitní železniční koridor, který vede přes území Plzeňského kraje až do bavorského Norimberku. Velký význam pro zahraniční kraje ERDV má Podunajská železnice, která propojuje Norimberk-Řezno-Pasov-Linec-Vídeň (evropskyregion.cz, 2015).

Letecká doprava v ERDV je značně omezená. Jediné letiště, které umožňuje mezinárodní lety, je Blue Danube v Linci, kde se lítá podle pravidelného letového programu do více než pěti zemí světa (flughafen-linz.at, 2015).

Velmi významným typem dopravy na území ERDV je doprava vodní. Ta je díky přítomnosti Dunaje dobře rozvinutá, velký přínos na tomto rozvoji mělo zprovoznění průplavu Rýn, Mohan, Dunaj, který umožnil přepravu zboží i lidí mezi Severním a Černým mořem.

ERDV má v plánu do budoucna zavést několik přeshraničních spojení. Konkrétně by se mělo jednat například o zavedení autobusové dopravy z hornorakouského nádraží Obernberg-Altheim, které by mělo vést do bavorských měst Bad Griesbach, Bad Birnbach, což by mělo zvýšit návštěvnost tohoto lázeňského trojúhelníku. Kromě zavedení přeshraničního spojení se ERDV chystá zmodernizovat některé železniční tratě, díky kterým se urychlí přeshraniční vlakové spojení. Ze strany ERDV jsou také vkládány velké naděje do modernizace letiště v Plané u Českých Budějovic, ze kterého by se do dvou let mělo stát letiště mezinárodní, které by bylo vítané obyvateli nejen Jihočeského kraje, ale i Dolního Rakouska (Evropskyregion.cz, 2015).

4.3 Analýzy strategických dokumentů z pohledu Evropského regionu Dunaj-Vltava

Plán strategií a opatření pro Evropský region Dunaj-Vltava se zaměřuje na tři hlavní priority.

První priorita: Inovace a růst je rozdělena do čtyř perspektivních oblastí, za které nesou zodpovědnost konkrétní regiony.

„Oblast výzkumného a inovačního prostoru ERDV“ má na starosti Horní Falc, která chce stavět na položených základech výzkumné infrastruktury v podobě vysokých škol a mimouniverzitních výzkumných zařízení. Horní Falc si klade za cíl vytvořit společnou inovační a výzkumnou strategii pro celý ERDV, a také chce ERDV prezentovat jako místo s mnohostranně zaměřeným pracovním trhem.

Druhou perspektivní oblastí, kterou vede Dolní Bavorsko, je „Vysokoškolský prostor ERDV“. Z analýzy sítí ERDV vyplývá, že na tomto poli je již dlouhá léta zaběhlá přeshraniční spolupráce mezi jednotlivými školami. Cílem ERDV je ještě víc prohloubit

vztahy mezi základními, středními i vysokými školami a navrhnout společné studijní obory.

„Kooperace firem a vytváření klastrů“ je další perspektivní oblast, kterou vede Horní Rakousko. Přeshraniční spolupráce firem vede k posílení regionálního hospodářství a příznivě ovlivňuje trh práce, proto je důležité, aby se podpořily nové kooperace firem. Kraj Vysočina má za cíl rozvinout kvalifikované pracovní síly a flexibilní trh práce. Toho chce ERDV dosáhnout tím, že otevře přeshraniční trh práce, čímž se zvýší mobilita pracovní síly.

Druhá priorita: Udržitelnost a kvalita života je pro tuto práci klíčová, protože se týká cestovního ruchu, který má pro ERDV nepostradatelný význam jako integrovaný hospodářský obor, ale také nabízí možnost rekreace, která má vliv na kvalitu života místních obyvatel. Strategický plán se konkrétně zabývá cestovním ruchem zaměřeným na přírodu, zdraví a městský a kulturní cestovní ruch, který má na starosti Plzeňský kraj.

ERDV se nachází v oblasti, která má vhodné přírodně-geografické předpoklady pro cestovní ruch, jedná se např. o národní parky Šumava, Bavorský les a Vápencové Alpy nebo o vinařské oblasti a známá města, která jsou zajímavým lákadlem pro turisty. Na základě těchto atraktivit chce ERDV pokračovat v rozvíjení již existujících témat, nabídek a produktů spíše než aby podpořil rozvoj nových prvků, mezi které se dá počítat i industriální cestovní ruch.

Hlavním cílem ERDV v rozvoji cestovního ruchu je zviditelnit kraje jako jeden celek, s tím se začalo již v roce 2013, kdy byla zorganizovaná první přeshraniční zemská výstava, která měla za úkol zviditelnit příhraniční oblasti a poukázat na vývoj přeshraniční spolupráce, která jednotlivé kraje spojuje. K celkové propagaci cestovního ruchu by mělo přispět i seznámení jednotlivých krajů s nabídkou cestovního ruchu v rámci celého ERDV. Dalším lákadlem, které by mělo vést ke zvýšení návštěvnosti daného místa je zavedení tzv. „Značky kvality ERDV v cestovním ruchu“, která by měla oceňovat firmy a destinace, které nabízejí kvalitu svých služeb. Po vzoru pravidelné soutěže „Evropské město kultury“ chce ERDV zavést soutěž „Přírodní a kulturní krajina Evropského regionu Dunaj-Vltava, která by opět měla vést k vývoji a zvyšování kvality cestovního ruchu.

Mezi prioritu Udržitelnost a kvalita života patří také podoblast obnovitelných zdrojů „Energie a energetická efektivnost“, kterou vede Dolní Rakousko. ERDV má dobrou

strategickou polohu, protože se zde nachází dobré přírodně i technické předpoklady, které by mohly sloužit k získání obnovitelné energie. V této podoblasti vznikne mnoho nových pracovních míst, tzv. „Green Jobs“, které v poslední době získaly díky přeshraniční spolupráci významné know-how.

Třetí podoblastí této priority je „Mobilita, infrastruktura a doprava“. Tuto skupinu řídí Jihočeský kraj, který má za cíl propojit dílčí regiony ERDV, tak aby zde vznikly základy pro úspěšný ekonomický vývoj a základy pro dobrou životní úroveň obyvatel společného regionu.

Třetí a zároveň poslední prioritou ERDV je „Rozmanitost a setkávání“, ta je zaměřena na diverzitu, jazyk a interkulturní vzdělání. Tato priorita je pro všechny regiony stejně důležitá, a proto na ni pracují všechny regiony současně.

ERDV má podle zmíněné charakteristiky velký potenciál stát se konkurencí velkým metropolitním regionům. Z analýzy strategických dokumentů ERDV v podoblasti cestovního ruchu vyplynulo, že se chce zabývat pouze zaběhlými turistickými atraktivitami a prozatím nepočítá s propagací industriálních památek ani se zavedením formy industriálního cestovního ruchu. Pokud se ERDV podaří splnit všechny cíle, které si stanovil, tak zde vznikne atraktivní místo pro život.

5 Industriální cestovní ruch

5.1 Charakteristika industriálního cestovního ruchu

Industriální cestovní ruch je druh cestovního ruchu, který turistovi umožňuje návštěvu průmyslového dědictví a nabízí zážitek z výroby a výrobních postupů, které jsou nedílnou součástí kulturního bohatství (Otgaar, 2010).

Jinak industriální cestovní ruch definuje ve své dizertační práci Elspeth Ann Frew, která tento druh cestovního ruchu rozděluje do dvou kategorií. První kategorie industriálního cestovního ruchu má příjem pouze z turistů, které místo přijedou navštívit. Druhá kategorie vytváří industriální cestovní ruch pouze proto, aby mohla turistům nabízet svoje výrobky, které nemají s cestovním ruchem nic společného. Obě kategorie zaštiťuje společná definice, která říká, že industriální cestovní ruch musí být na místě, které je přístupné veřejnosti a musí poskytnout turistický zážitek (Frew, 2000).

V České republice odborníci rozlišují mezi termíny: technická, industriální a průmyslová památka. Technické památky jsou menší a starší, industriální památky jsou soudobé s industriální revolucí a jako průmyslové památky jsou označovány ty, které navazují na industriální revoluci. Dále se rozlišuje mezi movitými a nemovitými technickými památkami. Ty movité se ještě rozdělují do movitých technických památek, což představuje expozice muzeí a na movité výrobní technické památky, které představují v symbolickém chodu průmyslové a zemědělské stroje (Verejnaspava.krmoravskoslezsky.cz, 2015).

Tyto termíny nejsou striktně dané a široká veřejnost v tomto rozdělení nevidí rozdíl, tudíž když se někde setkáme s pojmem industriální dědictví, měli bychom ho vnímat stejně jako pojem průmyslové dědictví, které je používáno pro označení větších areálů (Ceskyrozhlas.cz, 2015).

5.2 Industriální cestovní ruch z historického pohledu

Počátky industriálního cestovního ruchu nastaly již před sto lety, kdy soukromé organizace začaly nabízet turistům prohlídky po průmyslových objektech a ukazovat výrobní postupy tak, aby z toho měl návštěvník co největší zážitek. Pro nejstarší příklad industriálního cestovního ruchu bychom museli do roku 1866, kdy továrna Jack Daniel v Tennessee začala nabízet prohlídky po svém lihovaru. Jako další historický příklad,

bychom mohli uvést návštěvy francouzských vinařství a čokoládoven nebo návštěvy řeckých a maltských producentů krajky (Otgaar, 2010).

Evropa se začala industriálním dědictvím zabývat až v roce 1973, kdy vznikla mezinárodní organizace The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), která pro zasedání své první konference použila symbolické místo Ironbridge ve Velké Británii, které je považované za místo kolébky průmyslové revoluce. Tato konference měla upozornit na zanikající industriální stopy, se kterými zaniká i naše kulturní dědictví (Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA architektury ČVUT v Praze, 2013).

Není to tak dávno, co nejen u nás, ale i v Německu, Belgii, Francii a Británii došlo k uzavírání uhelných dolů, což mělo za následek zaniknutí dalších průmyslových aktivit spojených s těžbou. To celé nemá dopad jen na závody a budovy, ale i na strukturu zaměstnanosti nebo na podíl průmyslu na HDP. Za poslední dvě generace nebyly zaznamenány jen tyto změny, ale můžeme poukázat i na některá zanikající průmyslová odvětví jako je např. odvětví textilnictví nebo kovovýroba (Beran a kol., 2008).

Stejně jako průmyslová revoluce, tak i ochrana industriálních památek se k nám do České republiky dostala s časovým odstupem. Dnes je na našem území zaznamenáno 2 863 průmyslových památek, které mají statut kulturní památka, ale je zde dalších 10 tis. objektů, které by potřebovaly stejný statut, aby byly uchráněny před zánikem (Ceskyrozhlas.cz, 2015).

5.3 Industriální cestovní ruch ze současného pohledu

V současné době je v Evropě projekt s názvem Evropská cesta průmyslového dědictví (ERIH), který byl založen v zemích západní Evropy ve 20. století. Tento projekt má za cíl shromáždit a utvořit seznam průmyslového dědictví (průmyslové závody, průmyslové krajiny, průmyslová muzea), tak aby se podpořil rozvoj jednotlivých regionů. Na základě tohoto seznamu, který zahrnuje 1 000 industriálních památek, je vytvořeno 13 tematických okruhů, které jsou rozřazeny podle zaměření – textil, hornictví, železo a ocel, papír, sůl, manufaktura, energie, doprava a komunikace, voda, průmysl a válka, bydlení a architektura, volný čas a průmyslová krajina. Jednotlivé trasy jsou vytvořeny na základě 80-ti kotevních bodů, které vedou napříč 44 evropskými zeměmi a snaží se poukázat na rozmanitost evropské průmyslové historie

a na jejich společné kořeny. Např. konkrétní trasa „Textilní výroba“ vás zavede po továrnách, kde se tkala vlákna až po finální textilní podniky (ERIH, 2015).

Česká republika se stala součástí tohoto projektu v roce 2008, kdy na svůj seznam přidala kotevní bod - Plzeňský prazdroj, jako vůbec první památku v České republice. Dnes se můžeme pyšnit již 28 industriálními památkami, které jsou na seznamu Evropské cesty průmyslového dědictví a díky zahrnutí Plzeňského Prazdroje do kotevních bodů, získala Česká republika významný turistický magnet.

Aby se technické památky dostaly na seznam ERIH musí splňovat několik podmínek, např. památky s označením kotevní bod, musí být přístupné veřejnosti a mít vztah k historické nebo stále přetrvávající průmyslové činnosti (Ihned – Hospodářské noviny, 2015).

ERIH působí také na přeshraniční úrovni. Např. koněspřežná dráha vedoucí z Českých Budějovic do Lince, která na začátku 19. století sehrála velkou roli pro rozvoj obou měst.

5.4 Příklady památek využívaných pro industriální cestovní ruch v zahraničních krajích Evropského regionu Dunaj-Vltava

Zahraníční kraje Evropského regionu Dunaj-Vltava jsou na tom s industriálními památkami i industriálním cestovním ruchem lépe. Mnoho průmyslových budov je předěláno na muzea nebo jsou využívány ke kulturním akcím, s čímž se v České republice setkáváme pouze ojediněle.

Hornorakouské město Linec bylo donedávna známé průmyslové město, ležící na břehu Dunaje, prošlo v posledních pár letech radikální změnou. Od města zahaleného smogem po rozkvétající se Evropské hlavní město kultury 2009. Dnes se Linec může chlubit tím, že je gravitačním centrem ERDV (Linz.at, 2015).

Evropský veletok zde umožňuje přepravu lodní dopravou, čehož využívá i největší průmyslový areál - ocelárna voestalpine Stahlwelt, která se stala vyhledávanou industriální památkou (Linz, 2015). Podnik voestalpine Stahlwelt se rozkládá na ploše o rozloze 5,2 km² a svým návštěvníkům nabízí prohlídky po areálu, kde procházejí výrobním procesem oceli nebo nabízí prohlídku expozice s názvem „Svět oceli“, která ilustruje každý aspekt historie výroby železa a oceli, kde je turista seznámen s možnostmi využití oceli v současném světě. V příloze C je možné vidět moderní

budovu muzea, v němž se nachází expozice, kterou zrealizovala mnichovská agentura KMS Team (ABS-portal, 2015).

Další významnou industriální stavbou v Linci je Tabakfabrik, která byla navrhnutá uznávaným architektem Prof. Peterem Behrensem a postavena v letech 1929-1935. Tabakfabrik zaujímá plochu o rozloze 38 000 m² a v roce 2001 firmu koupila japonská společnost Japan Tabacco. Cigarety zde vyráběla až do roku 2009, kdy výrobu přesunula do zemí s levnější pracovní silou. Téhož roku areál podniku koupilo město Linec, které místo využívá pro kulturní a hospodářskou činnost (Linz, 2015).

Dominantou Lince je zámek, který zaujme na první pohled. V roce 1800 pohltil jižní křídlo zámku požár a zcela jej poničil, ale to bylo zrekonstruováno a dostavěno v moderním stylu skla a oceli. Nové křídlo bylo slavnostně zpřístupněno v roce 2009, kdy se Linec pyšnil titulem Evropské hlavní město kultury. Schlossmuseum je dnes největším univerzálním muzeem v Rakousku (18 000 m²) a je zařazeno na seznamu industriálních památek ERIH. Zajisté na tom nenese podíl pouze moderní architektonický vzhled muzea, což můžeme vidět na obrázku v příloze C, ale je to také tím, že je zde oddělení technologie, které má připomínat průmyslovou éru Horního Rakouska (ERIH, 2015).

Horní Rakousko se může také chlubit malebnou vesničkou Hallstatt, která se nachází v nadmořské výšce 508 metrů. Hallstatt má necelých 1 000 obyvatel a je situován v pobřežním pásu na břehu Hallstattského jezera. Vesnice je známá díky solným dolům, které byly využívány již v neolitu, čímž patří k nejstarším solným dolům na světě. Ty jsou dnes zrekonstruovány a otevřeny pro veřejnost. Za zmínku stojí také to, že zde byly vykopány archeologické památky, které dokládají, že zde žili lidé již před 5 000 lety. Díky nálezům místní rozvinuté kultury se jí začalo říkat Hallstattská kultura. V roce 1996 byl Hallstatt zapsán na světový seznam UNESCO a dokonce byla v roce 2012 vystavěna jeho replika v čínské provincii Kuang-tung, která stála 940 milionů dolarů (ERIH.net; Hallstatt.net, 2015).

Městečko Laakirchen v okrese Gmunden s téměř 10 000 obyvateli se stalo známým díky papírenskému průmyslu. Od roku 1868 až do roku 1988 se zde v místní papírně Laakirchen-Steyrermühl vyráběl papír. S nástupem moderní techniky se stala papírna bezvýznamnou, a proto se v jejích prostorách v roce 1997 otevřelo muzeum výroby papíru, kde můžeme spatřit funkční repliku prvního papírenského stroje na světě (Muzeatregionu.cz, 2015).

Steyr je rakouské město, ve kterém najdeme další industriální prostory, které jsou využívány pro kulturní zážitky. Konkrétně se jedná o továrnu na ruční zbraně, která se nachází v průmyslové části Wehrgraben. Inspirací pro vznik muzea se stala v roce 1987 zemská výstava „Práce-Člověk-Stroj“. Díky této výstavě dnes můžeme navštívit muzeum s názvem Svět práce (Museum Arbeitswelt), kde se jednotlivé expozice zabývají průmyslovou historií světa nebo jsou zde prezentovány výrobky, které byly v tomto městě vyrobeny (ERIH.net, 2015).

Erlebnis Welt Energie je výkladní centrum, které je součástí jedné z největších tepelných elektráren v Timelkamu v Horním Rakousku. Návštěvníci zde mají možnost navštívit dvě expozice – první se zabývá technologií 21. století, která se používá k výrobě elektrické energie a druhá ukazuje historický vývoj a výrobu elektrické energie. Lákadlem pro turisty je i to, že si mnoho přístrojů mohou vyzkoušet (Weitra.gv.at, 2015).

V Dolním Rakousku, spíše tedy v části, která patří do ERDV je industriálních památek poměrně méně. V historickém městečku Vitoraz můžeme navštívit podnik, který byl odnoží společnosti Hackl und Shöne, která byla založena v roce 1843 ve Vídni. Tato společnost se zaměřila na výrobu kvalitního oblečení a na počátku 20. století zaměstnávala 500 lidí. Bohužel ani v tomto případě továrna nezůstala v provozu. V roce 1990 v těchto prostorách bylo zřízeno muzeum zaměřené na zpracování a výrobu látek.

Další objekt zapsaný na seznamu Evropské cesty industriálního dědictví je muzeum FeRRUM – Svět železa, kde bychom našli interaktivní výstavu věnovanou historii zpracování železa od pravěku až po současnost. Muzeum se nachází ve městě Ybbsitz v okrese Amstetten, které bylo dlouhá léta vyhledávaným místem evropských kovářů (ERIH.net, 2015).

Bavorsko především známé díky krásné krajině je turisticky nejnavštěvovanější spolkovou zemí v Německu. I přestože většina průmyslu byla a stále je koncentrována do oblastí severního Porýní, dá se i v Bavorsku konkrétně ve vládním obvodu Horní Falc najít těžební průmysl i zpracování olova. Tradiční ocelárna Maxhütte v Sulzbach-Rosenberg měla vlastní doly a v době svého největšího rozmachu zaměstnávala 9 000 lidí. Byla to jediná továrna v Německu, která měla pod jednou střechou všechny fáze

výroby od zpracování rudy až po finální výrobek. Maxhütte má velkou historickou hodnotu, a proto byla zachována a je dnes považovaná za industriální památku.

Bavorské městečko Bärnau ležící na Zlaté stezce poblíž českých hranic se proslavilo především výrobou perleťových knoflíků, která zde nepřetržitě probíhá již od roku 1895. Na základě zdejšího průmyslu zde bylo v roce 1975 v prostorách pivovaru otevřené muzeum knoflíků. Muzeum nabízí k vidění přes milion knoflíků z 26 různých materiálů včetně perleti, dřeva, skla a slonoviny (ERIH.net, 2015).

V Dolním Bavorsku konkrétně v městě Aldersbach je možné navštívit muzeum pivovarnictví. Expozice je v prostorách kláštera, kde se pivo dříve vařilo. Návštěvník je seznámen s tradiční technologií výroby místního piva a může zde spatřit nejstarší přístroj na výrobu ledu v Dolním Bavorsku, který pochází z roku 1913 (Muzeatiregionu.cz, 2015). Mezi industriální památky Dolního Bavorska spadá ještě mnoho staveb a areálů, např. se jedná o grafitový důl v Hauzenbergu a historický důl Bodenmais, ve kterém je dnes pro veřejnost zbudované muzeum. Na své si přijdou i milovníci sklářství, protože v roce 1997 byla otevřena tzn. „Sklářská stezka“, která vede z města Neustadt napříč regiony Horní Falc a Dolní Bavorsko, do hraničního města Pasov. Stezka je dlouhá zhruba 250 km a turisty provádí přes tradiční sklárny a manufaktury, které prezentují dlouholetou historií sklářství (Die-glasstrasse.cz).

Jak vyplývá z této kapitoly, tak industriální cestovní ruch má dlouholetou tradici. Tato forma cestovního ruchu má návštěvníkovi umožnit návštěvu průmyslového dědictví, které mu má poskytnout zážitek z výroby, výrobního procesu nebo jen z technického pohledu. To vše již v roce 1866 umožňovala prohlídka po továrně Jack Daniel v Tennessee, která tímto položila základy industriálního cestovního ruchu. Ten je dnes v zahraniční části ERDV velmi oblíben. Nachází se zde mnoho industriálních památek, které jsou aktivně zapojeny do cestovního ruchu, ať už v podobě muzeí, galerií nebo restauračních zařízení. Místní obyvatelé si uvědomují historickou hodnotu těchto památek a využívají je k propagaci svého města nebo se dokonce snaží tyto památky propojit pomocí tematické stezky, která vede napříč regiony a měla by přilákat nové potenciální turisty.

6 Industriální památky v Plzeňském kraji

Stejně tak jako v jiných krajích České republiky, tak i v Plzeňském kraji stačí pár let k tomu, aby se z pozůstatků industriální éry staly ruiny, nebo aby stavby zanikly úplně. Konkrétně je v Plzeňském kraji zaznamenáno 349 industriálních staveb a areálů, ale některé z nich neměly to štěstí, aby se jejich podoba dochovala do současnosti (Beran a kol., 2013).

Již za dob řemesel se v Plzeňském kraji začal vyvíjet průmysl, bohužel tuto dobu nám dnes připomínají jen zbytky mlýnů, pil nebo pozůstatky kolomaznické pece. Základy moderního průmyslu položily železárny v Sedleci, které vznikly na základě nedalekých nalezišť uhlí a byly založeny v polovině 18. století rodem Waldštejnů. V roce 1869 tyto železárny odkoupil Emil Škoda, který výrobu přesunul do Plzně, kde se staly Škodovy závody největším průmyslovým areálem na území města. K rozvoji místního průmyslu značně přispěl i rozvoj místní železniční sítě, ke kterému došlo v 60.-70. letech 19. století (Beran a kol., 2013).

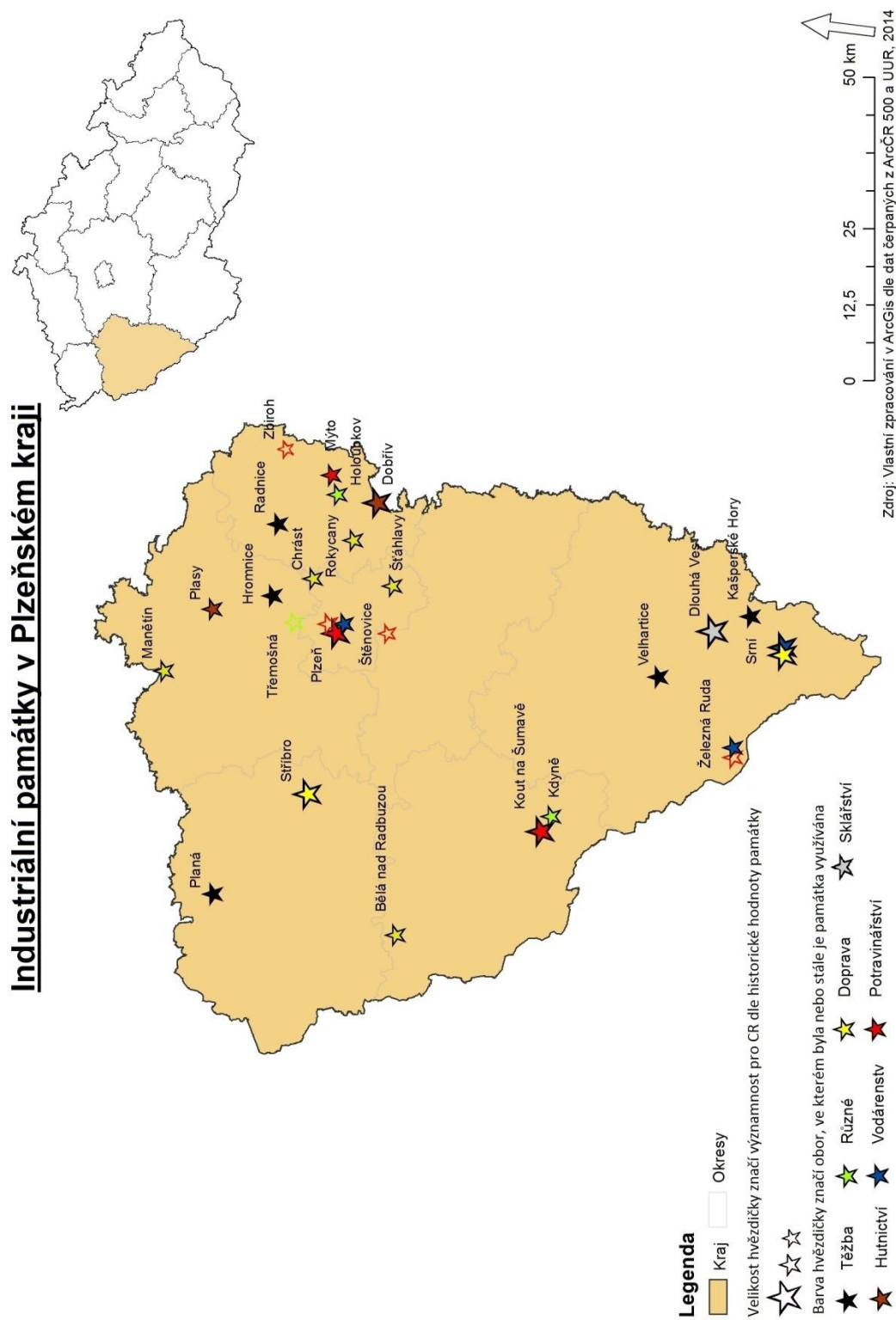
Po roce 1989 došlo k oslabení průmyslu, což mělo za následek i zánik mnoha průmyslových podniků, které v době svého rozkvětu zaměstnávaly i desetitisíce lidí.

Kromě strojírenského průmyslu, který je i v dnešní době reprezentován značkou ŠKODA se zde uchytil i průmysl potravinářský, ze kterého je nejrozšířenějším odvětvím pivovarnictví. To má v tomto kraji dlouholetou tradici, která zde byla ovlivněna bavorskými sousedy. Pro kraj bylo typické velké množství pivovarů, které dnes patří k nejznámějším reprezentantům industriálních staveb v Plzeňském kraji.

6.1 Příklady industriálních památek

Jak již bylo uvedeno, tak se v Plzeňském kraji nachází 349 industriálních památek. Níže zobrazená mapa udává 25 turisticky nejzajímavějších lokalit vybraných podle seznamu, který sestavil Ústav územního rozvoje ČR, který byl sestaven na základě historické hodnoty objektu. V mapě jsou památky barevně rozděleny podle odvětví průmyslu, ve kterém areály byly nebo stále jsou využívány.

Obr. č. 1: Mapa turisticky nejzajímavějších industriálních památek v Plzeňském kraji



Z mapy na obr. č. 1 je patrné, že v Plzeňském kraji převládají industriální památky, které jsou spjaty s potravinářským průmyslem. Na mapě v této kategorii jsou znázorněny pouze pivovary, které patří k turisticky vyhledávaným cílům. Nejvýznamnější je Plzeňský prazdroj, který zahájil svoji činnost v roce 1842 a dnes svoje pivo vyváží do více než padesáti zemí světa. Aby návštěvníci mohli lépe porozumět historii piva, otevřel Plzeňský prazdroj Pivovarské muzeum v právovárečném domě z 15. století, kde návštěvník načerpá správnou atmosféru.

Zajisté za zmínku stojí i pivovar Světovar, který sice nepatří mezi nejatraktivnější industriální památky tohoto kraje, ale jedná se o příklad památky, která dostala šanci záchrany v rámci projektu kulturní fabriky pod záštitou Evropského hlavního města kultury 2015. V nově zrekonstruovaném prostoru mělo vzniknout místo, kde by se měl odehrávat kulturní program a do druhé části areálu měl být přestěhován městský archiv, ale bohužel realizace projektu byla provázena řadou problémů, což vedlo k jeho zrušení (Plzensky.denik.cz, 2015).

Místo Světovaru vzniklo nové kulturní místo, které taktéž zachránilo průmyslové prostory a dostalo název DEPO2015. Toto místo patří k nejnovějším industriálním památkám v Plzeňském kraji. Do roku 2014 zde bylo depo využívané městskou hromadnou dopravou, které bylo přestěhováno do nového objektu. Nevědělo se, co s opuštěným areálem bude, a proto sem byl přemístěn projekt „kulturní fabriky“ Evropského hlavního města kultury, který zde dostal nový název DEPO2015. Po menší stavební úpravě se zde zrodil prostor pro kreativní podnikání, tzv. „Kreativní zóna“, kde se propojuje kultura s byznysem a kreativním průmyslem. (Depo2015.cz, 2015). Dnes jsou tyto prostory využívány ke kreativní tvorbě, vzdělávání, pořádání workshopů, ale také je prostory možné navštívit v rámci výstavy či koncertu.

Plzeň je neodmyslitelně spjatá se Škodovými závody, které společně se Západočeskou univerzitou daly za vznik Science center Techmania. Ovšem už málo kdo ví, že díky tomuto centru a planetáriu, které v tomto místě vzniklo, se zachránila historická budova, která byla v katastrofálním stavu. Tato budova byla vystavěna v roce 1916 a sloužila jako jídelna pro zaměstnance zdejšího areálu Škodovky. Budova se stala součástí seznamu historických památek díky „Hetzerovým vazníkům“, což je unikátní konstrukce lepených dřevěných lamel, která byla poprvé v České republice použita právě na stavbu této budovy. Tato stavba by měla podpořit zájem o technické obory, který je u nás na poklesu.

Mezi další turisticky vyhledávané industriální památky Plzeňského kraje patří Vchynicko-tetovský kanál, který je v mapě č. 1 označen žlutou barvou, protože spadá do kategorie dopravy. Plavební kanál se nachází v obci Srní a byl zde vybudován v letech 1799-1800 podle projektu Schwarzenberského kanálu v Jihočeském kraji. V Srní jsou ještě dvě industriální památky, které jsou spjaty již se zmíněným Vchynicko-tetovským kanálem. Jedná se o elektrárnu Čeňkova pila a elektrárnu Vydra. Čeňkova pila byla přestavěna na elektrárnu, kde je dnes umístěna stála expozice „Šumavská energie“. Obě tyto elektrárny se staly součástí seznamu kulturních památek.

Nedaleko obce Srní se nachází ještě několik turisticky atraktivních památek, které jsou spojeny s industriální érou. Jedna z těchto památek se nachází v obci Annín (viz. obr. č. 1), kterou proslavila místní sklárna, která vyvážela výrobky do celého světa. Svoji činnost zde zahájila v roce 1796 a jako první v Rakousko-Uhersku se specializovala na výrobu křišťálového skla. Sklárna zde fungovala až do roku 2012, kdy areál odkoupil nový majitel, který zapříčinil přestěhování místních brusičů skla do nedaleké vesnice, kde ve své činnosti stále pokračují. Pokud dnes turisté navštíví, kdysi vyhlášenou sklárnu Annín naleznou zde pouze opuštěný areál (Rozhlas.cz, 2015; Annin-glass.cz, 2015)

6.2 Příklad informovanosti starostů

Podle níže uvedené tabulky, která je shodná s mapou na obr. č. 1, byli osloveni dotazníkem starostové všech zmíněných obcí, aby bylo zjištěno, zdali jsou starostové informováni o Evropském regionu Dunaj Vltava a zdali jsou seznámeni s industriálními památkami v jejich obci a okolí. Jako industriální památka jsou označeny stavby a areály, které mají technický charakter. Dotazníkové šetření proběhlo ve všech okresech Plzeňského kraje.

Tab. č. 3: Seznam oslovených obcí s industriálními památkami v Plzeňském kraji

Okres	Obec	Počet obyvatel (1.1.2014)	Památka
Domažlice	Bělá nad Radbuzou	1767	Barokní most (KP)
Domažlice	Kdyně	5242	Přádelna a muzeum (KP)
Domažlice	Kout na Šumavě	1150	Pivovar

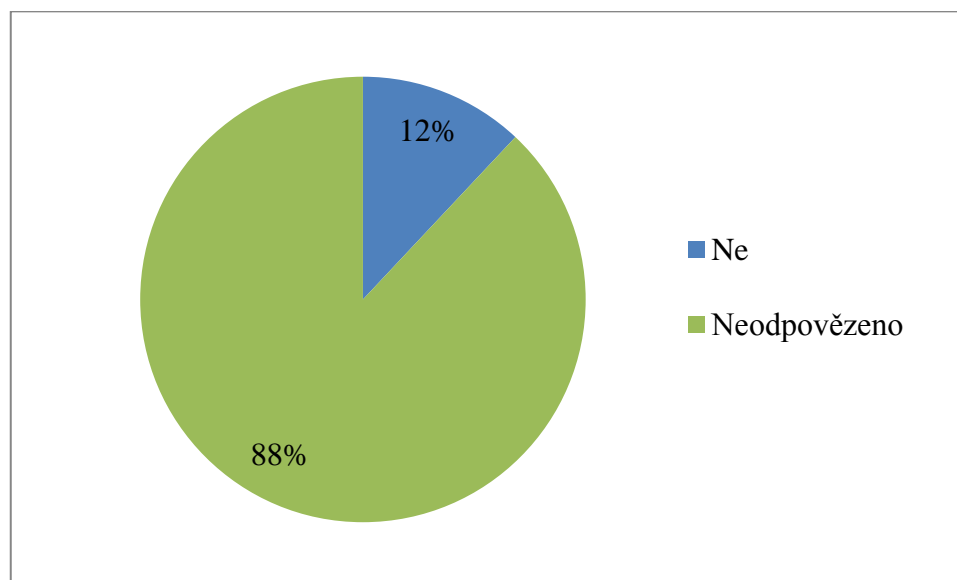
Klatovy	Dlouhá Ves	830	Sklárna Annín (KP)
Klatovy	Kašperské hory	1458	Zlatorudné doly; památky po rýžování zlata
Klatovy	Srní - Čeňkova pila	252	Vodní elektrárna Čeňkova pila a elektrárna Vydra (KP); Vchnicko-tetovský kanál (KP)
Klatovy	Velhratice	870	Královské horní město - naučná stezka „Důlní činnost v okolí Hor Matky Boží“
Klatovy	Železná Ruda - Hojsova Stráž	1765	Pivovar; přečerpávací vodní elektrárna
Plzeň jih	Plzeň - Štěnovice	1878	Pivovar
Plzeň město	Chrást	1870	Nádraží z roku 1927
Plzeň město	Plzeň - Křimice	1850	Lobkovický pivovar (KP)
Plzeň město	Plzeň 3	52025	Plzeňský prazdroj a pivovarské muzeum (KP); podzemní a stará vodárna
Plzeň město	Plzeň - Štáhlavy	2472	Ocelový most přes Úslavu
Plzeň sever	Hromnice	1181	Jezírko - těžba vitriolové břidlice
Plzeň sever	Manětín - Rabštejn nad Střelou	1165	Kamenný most (KP)
Plzeň sever	Plasy	2617	Železářská huť a městské muzeum (KP)
Plzeň sever	Třemošná	4935	Keramická továrna
Rokycany	Dobřív	1271	Hamr (KP)
Rokycany	Holoubkov - Strašice	1454	Litinový granátník
Rokycany	Mýto	1504	Sladovna
Rokycany	Radnice	1789	Povrchová těžba uhlí
Rokycany	Rokycany	14002	Nádraží z roku 1930

Rokycany	Zbiroh - Švabín	2477	Pivovar
Tachov	Tachov - Planá	5465	Hornické památky a muzeum
Tachov	Stříbro	7769	Renesanční most s věží (KP)

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat čerpaných z UUR.cz, 2015

Jedna z prvních otázek, která byla položena, se týkala toho, zdali jsou zástupci místních obcí seznámeni s tím, že je jejich obec součástí Evropského regionu Dunaj-Vltava. Podle uvedeného grafu na obr. č. 2 odpovědělo pouze 12% respondentů, kteří se jednohlasně shodli na tom, že nevědí o tom, že by jejich obec popřípadě kraj byl součástí přeshraničního regionu. Tudíž následující otázka, která se ptala na konkrétní zapojení do tohoto projektu, se stala bezvýznamnou. V otázce na přínosy, které obec může získat, většina starostů odpověděla, že žádné přínosy neočekává, což se dalo předpokládat, protože o projektu Evropská region Dunaj-Vltava slyšeli poprvé. Ovšem někteří uvedli, že by přínosem mohly být finanční dotace, které by mohli od ERDV čerpat.

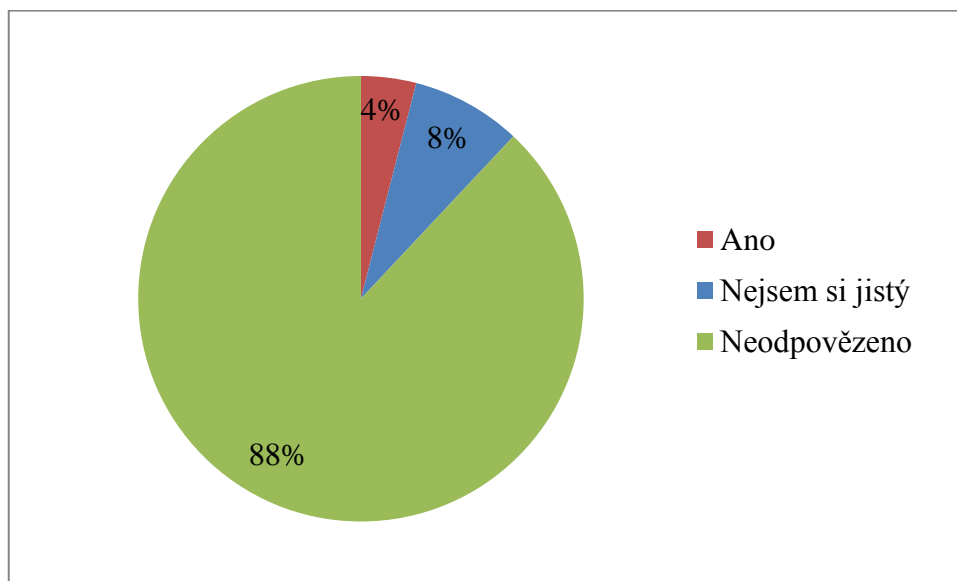
Obr. č. 2: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 2 v Plzeňském kraji (viz. příloha E)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat čerpaných z dotazníkového šetření mezi starosty Plzeňského kraje, 2015

Následující otázky byly zaměřeny na industriální památky a na cestovní ruch s nimi spojený. Starostové v dotazníku uvedli, že industriální památky nejsou v jejich obci vyhledávány nebo si toho nejsou vědomi. Většina ze zodpověděných dotazníků se také shoduje v tom, že si starostové nejsou jisti, zdali by industriální památky měly být chráněny (viz. obr. č. 3). I přes velmi negativní postoj k těmto památkám bylo zjištěno, že jedna obec v budoucnu plánuje využít chátrající industriální stavbu k obecním účelům.

Obr. č. 3: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 7 v Plzeňském kraji (viz. příloha E)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat čerpaných z dotazníkového šetření mezi starosty Plzeňského kraje, 2015

Z dotazníkového šetření v Plzeňském kraji vyplynulo, že i přes 349 industriálních památek, které se v tomto kraji nacházejí, zde není příliš rozvinutý industriální cestovní ruch. I když na území krajského města Plzně se industriální cestovní ruch rozvíjí kladně, hlavně díky místním vyhlášeným pivovarům. Velmi překvapující bylo, že starostové nepovažují za důležité chránit industriální památky, ale kdo jiný by měl jít příkladem v ochraně industriálních památek než sami starostové obcí, kde se tyto památky nacházejí. Možná by v rozvoji tohoto typu cestovního ruchu mohli pomoc zahraniční regiony ERDV, které s ním mají lepší zkušenosti, ale to by starostové nejprve museli vědět, že jsou sami jeho součástí.

7 Industriální památky v Jihočeském kraji

Jihočeský kraj díky své kulturně vyvážené krajině patří dlouhou dobu k turisticky nejnavštěvovanějším krajům České republiky, což nám dokládá tabulka č. 4, kde je Jihočeský kraj s 1 138 549 hosty na třetím místě v počtu hostů za rok 2013 (CZSO.cz, 2015).

Tab. č. 4: Počet hostů v jednotlivých krajích ČR za rok 2013

Kraj	Hosté
Praha	5 889 630
Jihomoravský	1 427 154
Jihočeský	1 138 549
Královehradecký	965 416
Středočeský	820 141
Karlovarský	787 084
Liberecký	752 732
Moravskoslezský	698 211
Zlínský	603 301
Plzeňský	558 797
Olomoucký	512 430
Vysočina	448 401
Ústecký	426 592
Pardubický	369 233

Zdroj: CZSO.cz, 2015

Pokud bychom nahlédli do konkrétních statistik, zjistili bychom, že aktivity spojené s cestovním ruchem jsou koncentrovány do několika lokalit – Český Krumlov, České Budějovice, Tábor, Třeboň, Jindřichův Hradec a Červená Lhota a rekreační střediska v Národním parku Šumava nebo okolí vodní nádrže Lipno. (Beran a kol. 2008)

7.1 Příklady industriálních památek

Průmyslová revoluce se jižních Čech dotkla jen okrajově, ale i přesto zde najdeme mnoho turisticky zajímavým míst, kde jsou zachována architektonická díla minulých generací. Díky blízkosti rakouských a německých hranic je zde možnost vidět příklady spolupráce na výstavbě či provozu některých průmyslových památek.

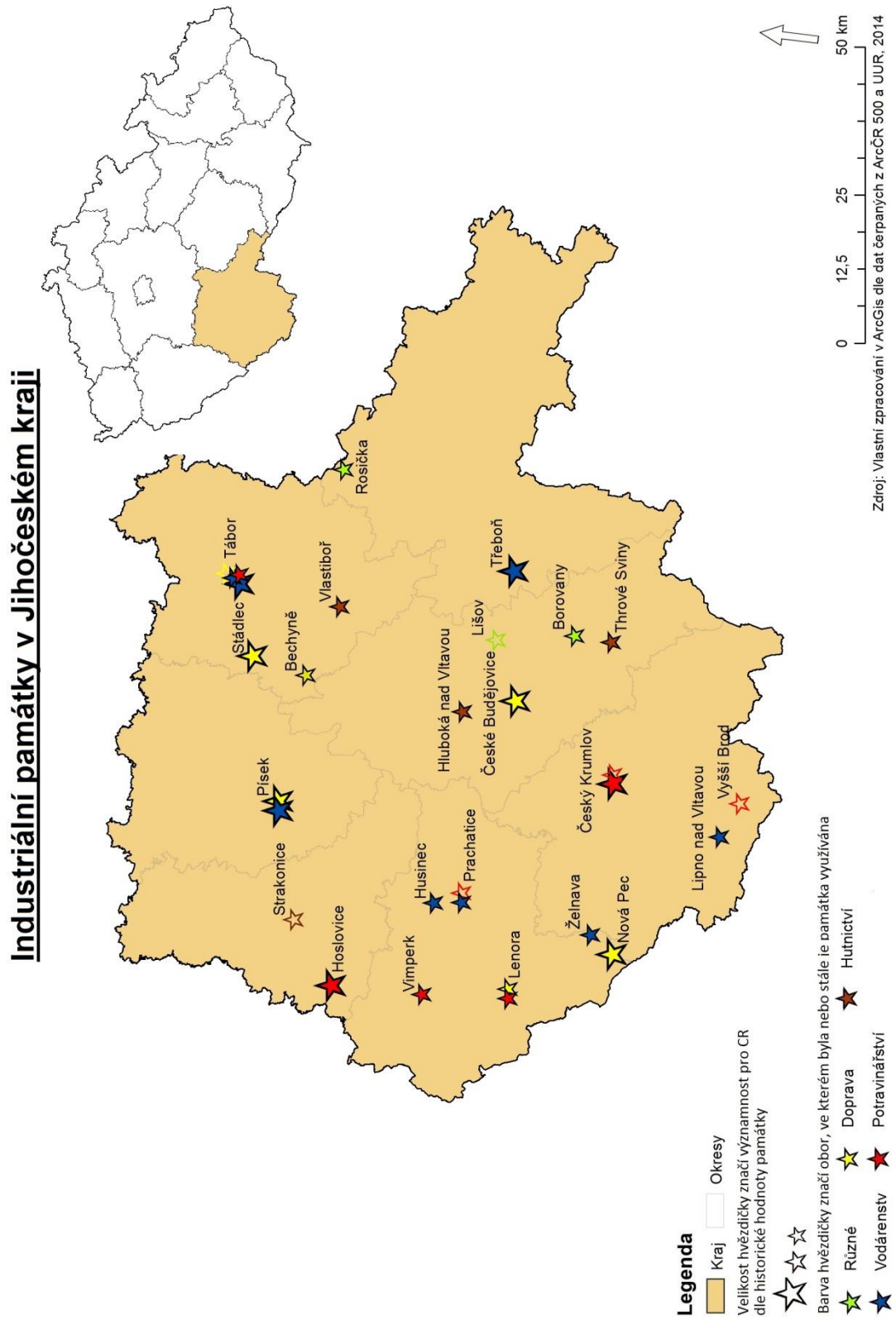
V Jihočeském kraji je zaznamenáno 409 průmyslových staveb a areálů, ale podle průzkumu Ministerstva pro místní rozvoj bylo zjištěno, že pouze 1/3 těchto památek je vhodná pro zapojení do cestovního ruchu (Beran a kol., 2008). Z tohoto záznamu bylo vybráno 23 nejatraktivnějších staveb, které by byly vhodné pro vznik industriálního cestovního ruchu, ty jsou zobrazeny v mapě na obrázku č. 2.

V mapě jsou industriální památky rozděleny podle barev do 5 kategorií podle odvětví, ve kterém průmyslu se využívají nebo využívaly. Jedná se o odvětví vodárenství, doprava, potravinářství, hutnictví a různé, kam spadá např. lehké pohraniční opevnění vybudované ve 30. letech 20. století. Památky na mapě nejsou rozlišeny pouze barevně, ale liší se i velikostně, čím větší je značka památky, tím je památka přitažlivější pro turisty.

Jedním z dokladů přeshraniční spolupráce v rámci industriálních památek je již zmíněná koněspřežná dráha, která vedla z Českých Budějovic do Lince. Byla to první koněspřežná železnice v Evropě vybudovaná v letech 1825-1832 za účelem urychlení přepravy soli, uhlí a stavebního kamene z Rakouska. Celá trasa z Českých Budějovic do Lince měřila 129 km, odkud byla později rozšířena až do Hornorakouského města Gmundenu. Provoz na trati fungoval 40 let a největšího ohlasu se jí dostalo, když ji lidé začali využívat ke svojí přepravě (Muzeumcb.cz, 2015). Nahlédnout do historie této nejstarší koněspřežné železnice v Evropě umožňuje Muzeum koněspřežky v Českých Budějovicích.

V Jihočeském kraji jsou považovány za nejatraktivnější památky stavby a areály, které spadají do kategorie potravinářství. Na rozdíl od Plzeňského kraje zde nejsou označeny pouze pivovary, ale i mlýny nebo obecní pec. Tato obecní pec se nachází v šumavské obci Lenora, kde je od roku 1837 v provozu. Dnes jsou do Lenory turisté lákáni na každoměsíční pečení chleba, housek a koláčů (Volary.eu, 2015).

Obr. č. 4: Mapa turisticky nejzajímavějších industriálních památek v Jihočeském kraji



Jihočeský kraj je králem vodních děl, což dokládá i velké množství zaznamenaných památek v kategorii vodárenství (viz. ob. č. 4). Za nejznámější technickou památku Jihočeského kraje je považována rybníční soustava, která byla vybudována na Rožmberském panství na konci 16. století. Tato rybníční soustava je dnes často vyhledávanou rekreační oblastí, která ve světě nemá obdoby, a proto byla v roce 2003 nominována na seznam světového dědictví UNESCO (Uur.cz, 2015).

Vodohospodářská minulost je zde patrná na každém kroku. Zalesněné vrcholky Šumavy jsou místy protnuty plavebními kanály, které zde sloužily k přepravě dřeva. Turisticky nejvyhledávanějším kanálem je Schwarzenberský, který svoji úlohu splňoval necelých 170 let. Po pádu Železné opony se opět zájem o tento kanál zvýšil a od roku 1991 zde probíhají záchranné práce, které umožnily zprovoznění již 11 km ze 44 km dlouhého koryta (Jiznicehy.org, 2015).

Bohatá říční síť i dobré propojení rybníční soustavy stálo za vznikem mnoha mlýnů, ze kterých se v pozdější době staly elektrárny. Jeden takový příklad bychom mohli najít v Jindřichově Hradci a Písku, kde se z těchto průmyslových budov stala muzea (Beran a kol., 2004).

Další vyhledávanou industriální památkou je Buškův hamr v Trhových Svinech. Jedná se o jeden z posledních funkčních hamrů v České republice. Hamr vznikl na konci 18. století a sloužil jako kovárna, která byla poháněna vodou z místního potoka. Hamr byl v provozu do roku 1950, a pak zůstal kvůli drahému provozu opuštěn, ale díky technickým nadšencům byl hamr v roce 1995 znovu otevřen a dnes nabízí turistům návštěvu muzea a občasně kulturní akce (Buskuv-hamr.cz, 2015).

7.2 Příklad informovanosti starostů

Podle níže uvedené tabulky, byli osloveni dotazníkem starostové všech zmíněných obcí, aby bylo zjištěno, zdali jsou informováni o Evropském regionu Dunaj Vltava, a zdali jsou seznámeni s industriálními památkami v jejich obci a okolí. Dotazníkové šetření proběhlo ve všech okresech Jihočeského kraje.

Tab. č. 5: Seznam oslovených obcí s industriálními památkami v Jihočeském kraji

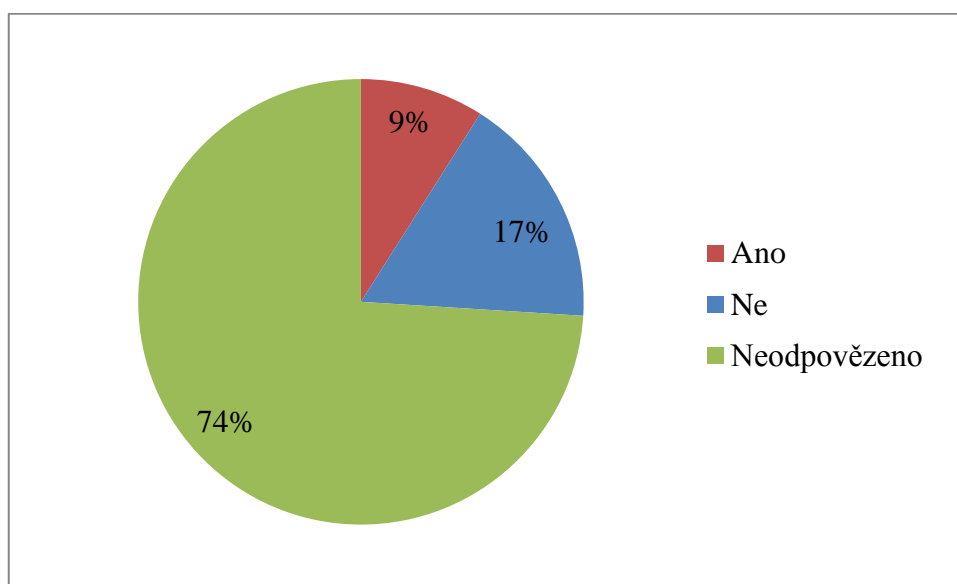
Okres	Obec	Počet obyvatel (31.12.2013)	Památky
České Budějovice	Borovany	4052	Lehké pohraniční opevnění
České Budějovice	České Budějovice	93467	Koněšpřežná dráha (NKP)
České Budějovice	Hluboká nad Vltavou	4974	Litinová konstrukce zimní zahrady (NKP)
České Budějovice	Lišov	4214	Pomník Locus perennis (KP)
České Budějovice	Trhové Sviny	5002	Buškův hamr (KP)
Český Krumlov	Český Krumlov	13290	Pivovar Eggenberg (KP); měšťanský pivovar (KP)
Český Krumlov	Český Krumlov - Nové Dobrokovice	13290	Hamerský mlýn (KP)
Český Krumlov	Lipno nad Vltavou	658	Přehrada
Český Krumlov	Vyšší Brod	2546	Kláštérní pivovar
Jindřichův Hradec	Rosička	52	Cihelna
Jindřichův Hradec	Třeboň	8588	Rybniční soustava (NKP)
Prachatice	Husinec	1411	Vodní nádrž
Prachatice	Lenora	773	Rechle (KP); Chlebová pec (KP)
Prachatice	Nová Pec - Jelení	480	Schwarzenberský kanál (KP)
Prachatice	Prachatice	11219	Starý pivovar (KP); starý vodovod
Prachatice	Vimperk	7644	Pivovar
Prachatice	Želnavá	112	Vodojem (KP)
Písek	Písek	29769	Elektrárna (KP); Gotický most ze 13. stol. (NKP)
Strakonice	Hoslovice	179	Mlýn (KP)
Strakonice	Strakonice	22961	Zbrojovka
Tábor	Bechyně	5226	Obloukový most (KP)
Tábor	Stádlec	563	Řetězový most (NKP)
Tábor	Tábor	35858	Rybník Jordán (KP); pivovar; vodárenská věž (KP); garáže
Tábor	Vlastiboř - Záluží	310	Kovárna (KP)

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat čerpaných z UUR.cz, 2015

Jako v předešlé kapitole, tak i v této jsou dostupné grafy, které jsou vypracovány podle odpovědí starostů všech obcí, které jsou zaznamenány v tabulce č. 5, kde je uvedený okres pod který daná obec spadá, počet obyvatel a industriální památka, která se tam nachází.

V grafu na obr. č. 5 jsou graficky znázorněny odpovědi na otázku, zdali si jsou starostové vědomi, že je jejich obec součástí ERDV. 74% dotazovaných starostů vůbec neodpovědělo, 17% odpovědělo, že neví o ERDV a pouze 9% odpovědělo, že jsou si vědomi, že jsou součástí ERDV. Z toho je jedna obec, která se do tohoto projektu aktivně zapojila. Konkrétně se angažuje v oblasti kultury a sportu. Starosta této obce také kladně odpověděl na otázku představ přínosů, které by obec díky ERDV mohla získat. Odpověď zněla, že díky ERDV dochází k utužování přeshraniční spolupráce, rozvíjí se přeshraniční vztahy a také obyvatelé zúčastněných regionů získají povědomí o sousedních zemích.

Obr. č. 5: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 2 v Jihočeském kraji (viz. příloha E)

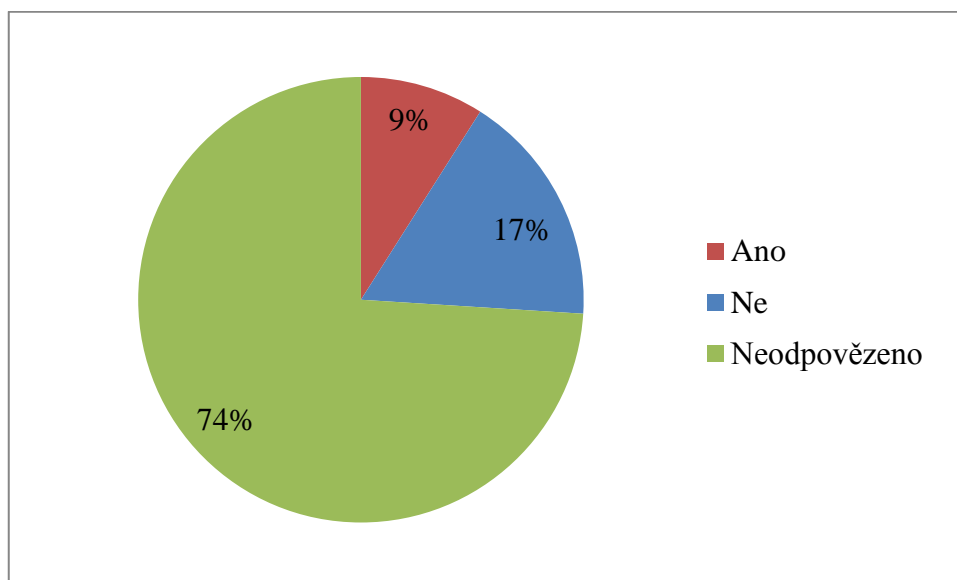


Zdroj: Vlastní zpracování dle dat čerpaných z dotazníkového šetření mezi starosty Jihočeského kraje, 2015

Na následující otázku většina starostů odpověděla, že v jejich obci ani okolí nejsou vyhledávány industriální památky, ale ti co odpověděli, že u nich památky vyhledávány jsou, zároveň uvedli, že je industriální cestovní ruch přínosný pro jejich obec. Dokonce se v jednom případě jednalo o dominantní objekty, které jsou součástí místního zámku, který patří mezi hojně navštěvované krajské památky.

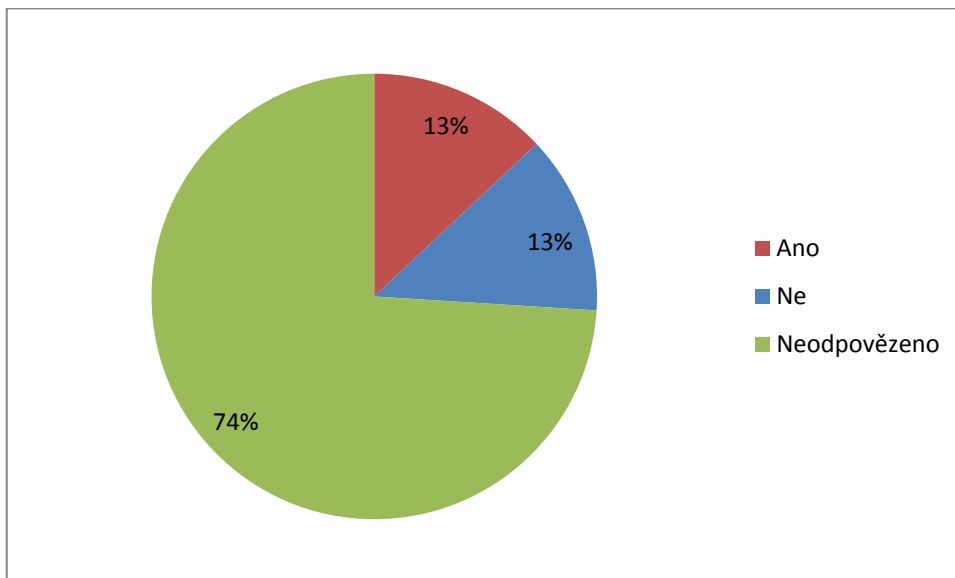
Bohužel většina respondentů ve vrácených dotaznících uvedla, že není důležité chránit industriální památky (viz. obr. č. 6). Podle grafu na obr. č. 7 uvedlo stejné procento starostů (13%), že jsou pro podporu zapojení industriálních památek do cestovního ruchu, stejně jako 13%, kteří jsou proti zapojení památek do cestovního ruchu. Někteří dokonce uvedli, že rozvoj industriálních památek finančně podporují.

Obr. č. 6: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 7 v Jihočeském kraji (viz. příloha E)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat čerpaných z dotazníkového šetření mezi starosty Jihočeského kraje, 2015

Graf č. 7: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 8 v Jihočeském kraji (viz. příloha E)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat čerpaných z dotazníkového šetření mezi starosty Jihočeského kraje, 2015

Po zpracování dotazníkového šetření v Jihočeském kraji, bylo zjištěno, že jsou starostové místních obcí daleko lépe informováni o projektu ERDV nežli starostové v Plzeňském kraji. Dokonce se zde našla i jedna obec, která v projektu ERDV aktivně působí. I když je v tomto kraji rozvinuté spíše zemědělství najde se zde hojný počet industriálních staveb a areálů, které jsou v tomto kraji často turisty vyhledávány. Toho si jsou někteří starostové dobře vědomi, a proto podporují jejich ochranu.

8 Industriální památky v kraji Vysočina

Průmyslová historie tohoto kraje se značně liší od všech ostatních. I přestože se kraj nachází v geografickém středu České republiky, tak se sem prvky industrializace dostaly o hodně později a v daleko menší míře než do ostatních krajů České republiky. Díky malému výskytu nerostných surovin zde nedocházelo k těžební činnosti, proto v tomto kraji nedošlo k devastaci a patří tak k nejméně ekologicky zatíženým krajům České republiky. V tomto kraji vždy převažovalo zemědělství, ale po 2. světové válce zde začaly vznikat velké průmyslové objekty, které byly soustředěny do větších měst, jako byla Třebíč (Beran a kol., 2014).

8.1 Příklady industriálních památek

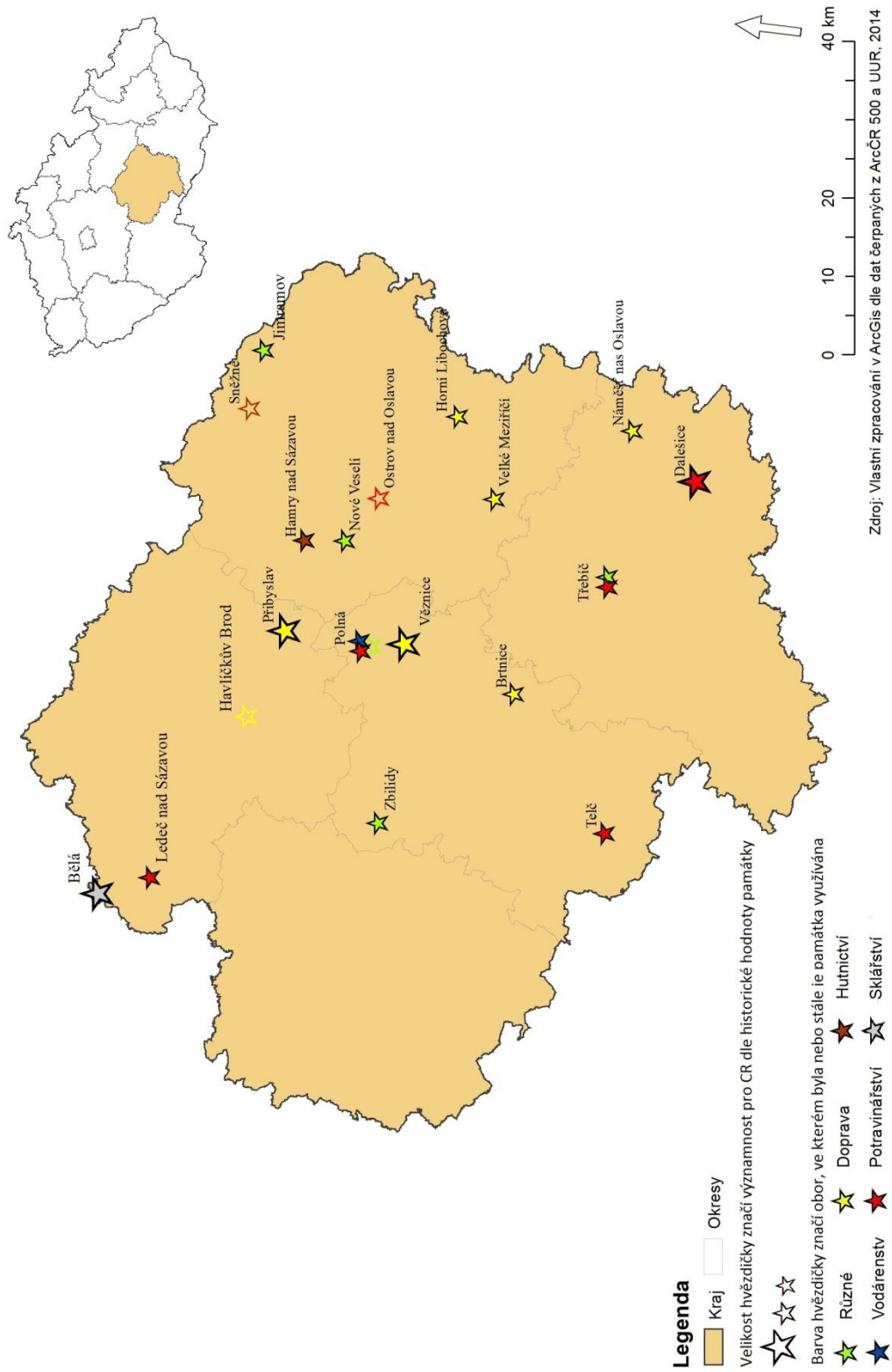
V kraji Vysočina je zaznamenáno 324 industriálních památek a areálů. (Beran a kol., 2014) Na obrázku č. 3 je opět mapa s 23 nejzajímavějšími industriálními památkami.

Přes území kraje Vysočina procházelo v minulosti několik zemských stezek (např. Želivská nebo Jihlavská). Pozůstatkem po těchto stezkách zůstaly v podobě kamenných mostů a lávek, kterých je v tomto kraji nespočet. Ty nejzajímavější jsou zaznamenány na obrázku č. 8, kde jsou vyobrazeny pod značkou žluté hvězdičky, která značí zařazení do kategorie dopravy. Jedním ze zaznamenaných mostů je tříobloukový most U Lutriána, který se nachází v okrese Jihlava u obce Věžnice. Tento most pochází z počátku 16. století a vede přes říčku Šlapánku, kde byl součástí středověké Haberské stezky, která spojovala Čechy s Moravou (Dedictvivysociny.cz, 2015).

Mezi soudobou industriální památkou patří Muzeum silnic a dálnic ve Velkém Meziříčí. Expozice je umístěna v areálu místního zámku, kde je možnost vidět několik replik silničních a dálničních mostů. Svoji největší slávu zažilo muzeum v 80. letech, kdy to bylo jediné silniční muzeum ve střední Evropě. I dnes patří k turisty hojně vyhledávaným muzeím. Možná je to tím, že zde mají návštěvníci tak blízko k realitě, díky pohledu z okna, který nabízí výhled na nedaleký nejvyšší dálniční most v České republice (Jihlavaiden.cz, 2015; Pruvodce.com, 2015).

Obr. č. 2: Mapa turisticky nejzajímavějších industriálních památek v kraji Vysočina

Industriální památky v kraji Vysočina



Po památkách z oblasti dopravy zde převažují památky zařazené do skupiny potravinářství. V této skupině se jedná o pivovary, cukrovary, lihovary, mlýny nebo mlékárny.

Jedním z významných a v mapě zaznamenaných pivovarů, je pivovar Dalešice, který se proslavil jako dějiště filmu Jiřího Menzela Postřižiny (1980). Po dvou letech od natáčení se pivovar začal převádět z majitele na majitele, což se na stavu areálu významně podepsalo. Necelých dvacet let trvalo, než se ho původním majitelům podařilo získat zpět do vlastnictví, a následně se jim v roce 2003 podařilo pivovar znovu obnovit a dokonce zde otevřeli muzeum rakousko-uherského pivovarnictví (Pivovar-dalesice.cz, 2015).

Kraj Vysočina byl dlouhá léta provázen tradicí výroby skla. Dnes jsou toho důkazem areály většinou již nefunkčních skláren. Mezi turisticky nejzajímavější se řadí Huť Jakuba v Tasicích. Ta svoji výrobu započala v roce 1789 a téměř nepřerušovaně v ní pokračovala až do roku 2002. V roce 2004 byl areál novým majitelem zrekonstruován a vznikl zde skanzen, který svoji hodnotu potvrdil tím, že byl v roce 2012 prohlášen za národní kulturní památku (Beran a kol., 2014).

8.2 Příklad informovanosti starostů

Tab. č. 6 udává seznam obcí, kde proběhlo dotazníkové šetření starostů, kde opět jedna z prvních otázek byla, zdali jsou si starostové vědomi, že je jejich obec součástí ERDV. Na obr. č. 9 jsou graficky znázorněny odpovědi na tuto otázku. Pouze 5% uvedlo, že ERDV zná, a že jsou jeho součástí. 11% starostů odpovědělo, že ERDV nezná, a proto ani neočekávají žádné přínosy, které by z tohoto nadregionálního partnerství mohly vzejít.

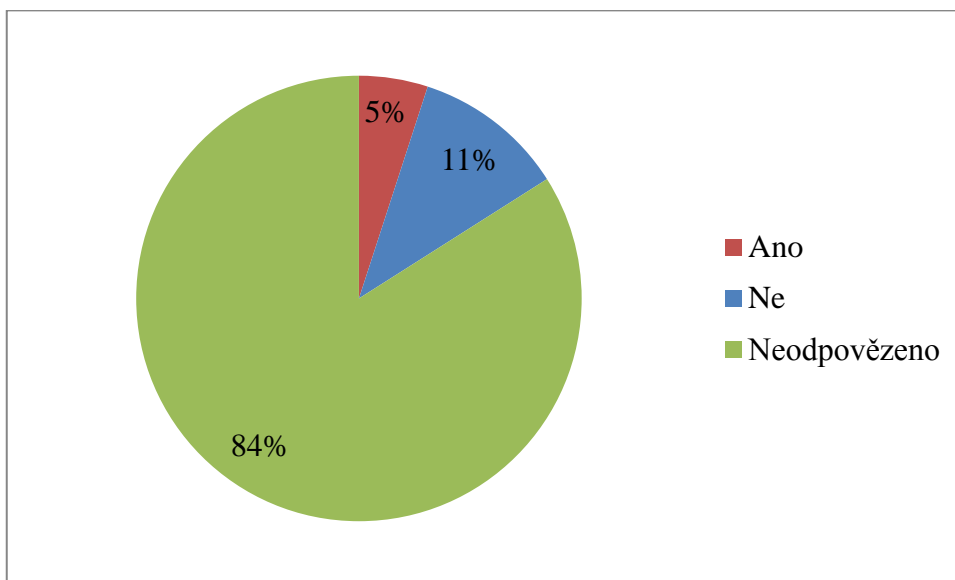
Tab. č. 6: Seznam oslovených obcí s industriálními památkami v kraji Vysočina

Okres	Obec	Počet obyvatel (1.1.2014)	Památky
Havlíčkův Brod	Bělá - Tasice	213	Sklárna Bělá (KP)
Havlíčkův Brod	Havlíčkův Brod	23345	Milník (KP)

Havlíčkův Brod	Ledeč nad Sázavou	5429	Městský pivovar (KP)
Havlíčkův Brod	Přibyslav - Ronov	4002	Kamenný most (KP)
Jihlava	Brtnice	3709	Barokní most (KP)
Jihlava	Polná	5116	Měšťanský pivovar (KP); Panský pivovar (KP); městské lázně - elektrárna
Jihlava	Telč	5490	Parní mlýn (KP)
Jihlava	Věžnice	154	Kamenný most (KP)
Jihlava	Zbilidy	191	Šindelka (KP)
Třebíč	Dalešice	601	Pivovar (KP)
Třebíč	Náměšť nad Oslavou	4964	Silniční most (KP)
Třebíč	Třebíč	37095	Subakova továrna (UNESCO)
Třebíč	Třebíč - Borovina	37095	Větrný mlýn (KP)
Žďár nad Sázavou	Hamry nad Sázavou	1521	Šlakhamr - Brdíčkův mlýn (KP)
Žďár nad Sázavou	Horní Libochová	203	Kamenný most (KP)
Žďár nad Sázavou	Jimramov	1198	Tírna lnu (KP); mlýn s pilou (KP); vápenka (KP)
Žďár nad Sázavou	Nové Veselí	1296	Kamnářská dílna
Žďár nad Sázavou	Ostrov nad Oslavou	948	Zájezdni hostinec (KP)
Žďár nad Sázavou	Sněžné - Mílovy	720	Dráthamr
Žďár nad Sázavou	Velké Meziříčí	11662	Muzeum silnic a dálnic; lávka v zámeckém parku; dálniční most; žel. viadukt

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat čerpaných z UUR.cz, 2015

Obr. č. 9: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 2 v kraji Vysočina (viz. příloha E)

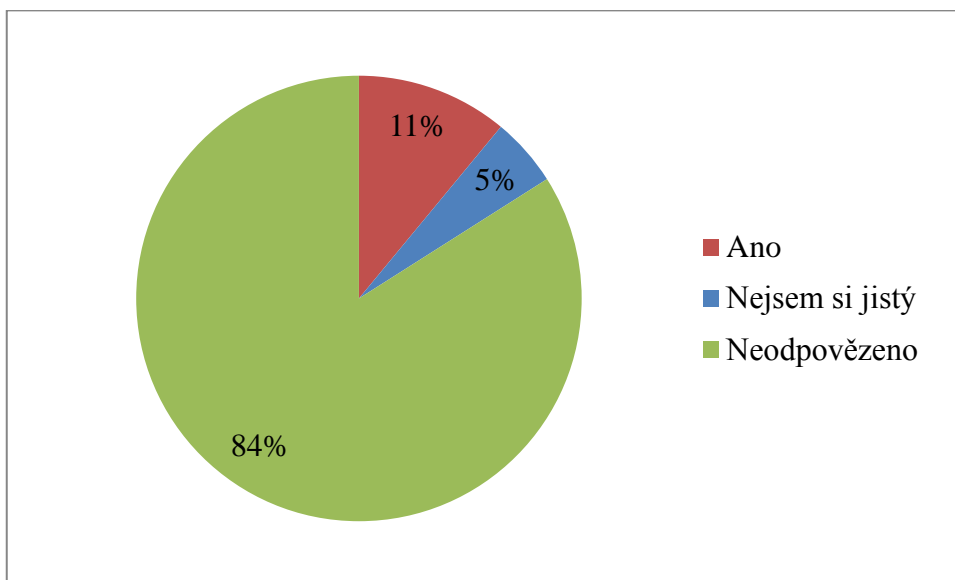


Zdroj: Vlastní zpracování dle dat čerpaných z dotazníkového šetření mezi starosty kraje Vysočina, 2015

Jako v jediném ze tří oslovených krajů, odpověděli všichni starostové, že v jejich obci a okolí nejsou vyhledávány industriální památky. Nejspíš je to ovlivněno tím, že je zde většina industriálních památek volně přístupná v krajině, takže není způsob, jak by se dalo zjistit, jestli jsou zdejší památky vyhledávané.

I přes to, že si starostové myslí, že v jejich obci nejsou tyto památky vyhledávány, tak by většina z nich podpořila jejich ochranu a případně by je zapojili do rozvoje místního cestovního ruchu (viz. graf na obr. č. 10).

Obr. č. 10: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 8 v kraji Vysočina (viz. příloha E)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat čerpaných z dotazníkového šetření mezi starosty kraje Vysočina, 2015

Rok od roku se Kraj Vysočina stává čím dál častěji turisticky vyhledávaným místem k trávení volného času. To by mohlo mít kladný vliv na rozvoj místního industriálního cestovního ruchu. I když oslovení starostové tvrdí, že v jejich obci ani okolí tento typ cestovního ruchu vyhledávaný není. Možná je to pouze o informovanosti, která v tomto případě chybí i co se ERDV týče. V tomto kraji je velké množství industriálních památek opuštěných, díky čemuž přicházejí o svoji hodnotu. Proto by mělo ze strany starostů dojít k zamyšlení, zdali by nebylo dobré tyto památky zachovat tím, že je obec začne využívat pro svůj prospěch, jako je tomu v zahraničních regionech ERDV.

9 Předpoklady rozvoje industriálního cestovního ruchu na české straně Evropského regionu Dunaj-Vltava

Základním předpokladem pro rozvoj industriálního cestovního ruchu je na prvním místě výskyt industriálních památek. Těch je v České republice nespočet, ale zaměříme-li se konkrétně na 3 kraje, které jsou součástí ERDV, tak s přehledem vítězí kraj Jihočeský, kde se památek vyskytuje nejvíce.

Možností jak by se daly industriální památky využít v praxi a tím zapojit do cestovního ruchu je mnoho. Například se tyto památky přetvářejí na průmyslové skanzeny, které návštěvníkům nabízejí seznámení s původní technologií výroby, s níž by jinde neměli možnost přijít do styku.

Mezi nejrozšířenější možnosti využití industriální stavby nebo areálu patří přestavba na muzea, hotely, restaurace či jiná místa sloužící nejen ke kulturnímu využití.

Dalším předpokladem pro rozvoj industriálního cestovního ruchu je vysoká návštěvnost hostů v kraji. Ten je uvedena v tab. č. 4 v kapitole Industriální památky v Jihočeském kraji. Z té pak vyplývá, že nejvyšší počet hostů je v Jihočeském kraji, což ho dělá jedním z nejnavštěvovanějších krajů České republiky, kam hosté jezdí za účelem trávení volného času. Je tedy patrné, že na rozvoj industriálního cestovního ruchu má vliv i krajina a životní prostředí, ve kterém se industriální památky nacházejí.

Jedním z faktorů, který má vliv na turisty, zda mají navštívit industriální památku, je faktor dopravy. Pokud je v kraji rozvinutá silniční či železniční síť, zajisté je zde větší potenciál pro rozvoj této formy cestovního ruchu.

10 Závěr práce

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo zjistit, jaké má předpoklady rozvoj industriálního cestovního ruchu na české straně Evropského regionu Dunaj-Vltava.

Nejprve bylo důležité vymezit pojem Evropský region Dunaj-Vltava. Přiblížit území tohoto regionu, jak z fyzickogeografického, tak i ze socioekonomického pohledu, který má vliv na rozvoj tohoto typu cestovního ruchu. V následující analýze strategických dokumentů zmíněného trilaterálního uskupení byla snaha zjistit, zdali ERDV počítá s podporou a zahrnutím industriálních památek do cestovního ruchu. Bohužel, jak z této analýzy vyplynulo, tak se s tím v tomto strategickém dokumentu prozatím nepočítá a spíše se chce ERDV věnovat zaběhlým turistickým atraktivitám, které se bude snažit ještě více propagovat.

Další část této práce se zabývala industriálními památkami, které je třeba chránit, aby byl uchován odkaz předchozích generací. Česká republika byla za dob Rakouska-Uherska považována za průmyslové centrum celé říše, proto je zde dnes tolik opuštěných průmyslových staveb a areálů, které nám připomínají tuto významnou část historie. Konkrétně bylo zjištěno, že se na české straně ERDV, tzn. v krajích Vysočina, Jihočeském a Plzeňském dohromady nachází 1 082 památek z doby průmyslové éry. Bohužel většina lidí u nás netuší, co si pod pojmem industriální památka má představit nebo je považuje za monstra hyzdící krajinu. Naopak v zahraničních krajích ERDV jsou tyto památky přijímány s ohlasem a staly se často vyhledávaným cílem turistů. Na podporu těchto památek v Evropě vznikl projekt s názvem Evropská cesta industriálního dědictví, který propojuje výstavbu cest, čímž propojuje zajímavé industriální památky. Turista je pak může navštívit a vzhledem k tomu, že jsou památky doplněny odborným komentářem, tak se může dozvědět i mnoho zajímavostí. S těmito památkami souvisí industriální cestovní ruch. Většina z nás si myslí, že forma tohoto cestovního ruchu je novodobá záležitost, ale není tomu tak. Počátky industriálního cestovního ruchu nastaly již před sto lety, kdy soukromé organizace jako např. Jack Daniel v Tennessee začali provázet turisty po svém podniku a seznamovali je s jednotlivými fázemi výroby tamního produktu. Lidem se to natolik zalíbilo, že začali navštěvovat výrobce čokolády, rozsáhlé vinohrady nebo producenty krajky.

Ke splnění cílů dopomohlo dotazníkové šetření, které proběhlo mezi starosty vybraných obcí v krajích Vysočina, Jihočeském a Plzeňském. Nejvíce starostů spolupracovalo v Jihočeském kraji, kde bylo vybráno nejvíce dotazníků.

Z celkového zpracování dotazníků vyplynulo, že jsou starostové málo informováni o ERDV. Pokud by si starostové byli vědomi, že jsou jeho součástí, tak by možná uvažovali nad rozvojem cestovního ruchu trochu intenzivněji, protože by měli na realizaci jasnou finanční podporu. Z dotazníků také vyšlo najevo, že největší potenciál pro rozvoj industriálního cestovního ruchu má Jihočeský kraj, který má v první řadě nejvíce industriálních památek ze všech českých krajů ERDV, a také má hned po Praze a Jihomoravském kraji nejvyšší návštěvnost z celé České republiky.

Stejně tak jako průmyslová revoluce potřebovala trochu času, než se dostala do České republiky, tak i industriální cestovní ruch potřebuje čas, aby se uchytil a industriální památky se staly vyhledávaným cílem turistů.

11 Seznam tabulek a obrázků

11.1 Seznam tabulek

Tab. č. 1: Vymezení ERDV podle rozlohy a počtu obyvatel.....	13
Tab. č. 2: Nejvýznamnější města ERDV podle počtu obyvatel, rozlohy a hustoty zalidnění.....	16
Tab. č. 3: Seznam oslovených obcí s industriálními památkami v Plzeňském kraji.....	30
Tab. č. 4: Počet hostů v jednotlivých krajích ČR za rok 2013.....	34
Tab. č. 5: Seznam oslovených obcí s industriálními památkami v Jihočeském kraji	38
Tab. č. 6: Seznam oslovených obcí s industriálními památkami v kraji Vysočina.....	44

11.2 Seznam obrázků

Obr. č. 1: Mapa turisticky nejzajímavějších industriálních památek v Plzeňském kraji.....	28
Obr. č. 2: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 2 v Plzeňském kraji.....	32
Obr. č. 3: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 7 v Plzeňském kraji.....	33
Obr. č. 4: Mapa turisticky nejzajímavějších industriálních památek v Jihočeském kraji	36
Obr. č. 5: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 2 v Jihočeském kraji	39
Obr. č. 6: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 7 v Jihočeském kraji	40
Obr. č. 7: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 8 v Jihočeském kraji	41
Obr. č. 8: Mapa turisticky nejzajímavějších industriálních památek v kraji Vysočina.....	43
Obr. č. 9: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 2 v kraji Vysočina.....	46
Obr. č. 10: Graf zpracované odpovědi na otázku č. 8 v kraji Vysočina.....	47

12 Seznam použitých symbolů a zkratek

ERDV	Evropský region Dunaj-Vltava
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IUCN	Mezinárodní svaz ochrany přírody
NATURA 2000	Soustava chráněných území evropského významu
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
TICCIH	Mezinárodní komise pro ochranu průmyslového dědictví
HDP	Hrubý domácí produkt
ERIH	European Route of Industrial Heritage
KP	Kulturní památka
NKP	Národní kulturní památka
PP	Přírodní park
VIABONO	Cestování pro milovníky požitku z přírody

13 Seznam použité literatury a dalších zdrojů

13.1 Tištěné zdroje

BERAN, Lukáš. Průmyslové dědictví: [sborník příspěvků z mezinárodního bienále Industriální stopy] = Industrial heritage : [conference proceedings from the international biennial "Vestiges of Industry". Praha: Výzkumné centrum průmyslového dědictví Českého vysokého učení technického v Praze ve spolupráci s Kolegiem pro technické památky ČSSI, 2008, 335 s. ISBN 978-80-01-04067-6.

Charta průmyslového dědictví TICCIH. V Praze: České vysoké učení technické, Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury, 2013. ISBN 978-800-1052-358.

JEŘÁBEK, M., DOKOUPIL, J., HAVLÍČEK, T. 2004. České pohraničí: bariéra nebo prostor zprostředkování?. Vyd. 1. Praha: Academia, 2004, 296 s., [8] s. barev. obr. příl. ISBN 80-200-1051-3.

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOČESKÉHO KRAJE. Vznik Evropského regionu Dunaj-Vltava: Informace o projektu. Linz: Land Oberösterreich, 2010

MIRVALD, Stanislav. Geografie cestovního ruchu. 2., upr. vyd. V Plzni: Pedagogická fakulta ZČU, 1994, 110 s. ISBN 80-704-3110-5.

OTGAAR, Alexander H. Industrial tourism: opportunities for city and enterprise. Burlington, VT: Ashgate, 2010, 229 p. ISBN 978-140-9402-213.

13.2 Elektronické zdroje

Bayerisches Landesamt für Statistik. [online]. [cit. 2015-03-04]. Dostupné z: <https://www.statistik.bayern.de/statistik/kreise/>

Blue Danube Airport Linz. [online]. [cit. 2015-04-07]. Dostupné z: <http://www.flughafen-linz.at/www/cm/cz/passengers/flightinfo/scheduled.html>

Buškův hamr: Funkční technická památka u Trhových Svinů. [online]. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://www.buskuv-hamr.cz/view.php?cislocclanku=2008040001>

Centrum pro regionální rozvoj České republiky: Cíl 3. [online]. [cit. 2015-03-31]. Dostupné z: <http://www.crr.cz/cs/cil-3/>

Cestomila: Portál o cestování. [online]. [cit. 2015-04-21]. Dostupné z: <http://www.cestomila.cz/clanek/1288-pasov-passau-aneb-vylet-za-bavorskou-atmosferou-na-soutoku-tri-rek>

Český rozhlas: Ing. arch. Eva Dvořáková: Ve světě industriálních památek. [online]. 2013 [cit. 2015-02-15]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/leonardo/vstupte/_zprava/ing-arch-eva-dvorakova-ve-svete-industrialnich-pamatek--1172699

Český statistický úřad: Krajská správa ČSÚ v Plzni. [online]. [cit. 2015-03-02]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xp/cestovni_ruch-xp

Depo2015: Kreativní zóna. [online]. [cit. 2015-04-01]. Dostupné z: <http://www.depo2015.cz/depo-ag2/o-nas-a12>

Die Glasstrasse: Bayerischer Wald und Oberpfälzer Wald. [online]. [cit. 2015-04-22]. Dostupné z: <http://www.die-glasstrasse.de/cz/>

European Route of Industrial Heritage. [online]. [cit. 2015-02-11]. Dostupné z: <http://www.erih.net/index.php>

EuroVelo 6: Atlantic - Black Sea. [online]. [cit. 2015-03-21]. Dostupné z: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-6>

Euregio Silva Nortica. [online]. [cit. 2015-02-01]. Dostupné z: <http://www.silvanortica.com/>

Euregion Šumava. [online]. [cit. 2015-02-01]. Dostupné z: <http://www.euregio.cz/euregio/index.php?page=30&lang=cz&sm=1>

Evropský region Dunaj-Vltava: Masterplan znalostní platformy Dopravy. [online]. [cit. 2015-04-09]. Dostupné z: http://www.evropskyregion.cz/download/clanky_cs/1427967621_cs_kurzbericht_cz_1132015_final.pdf

FREW, Elspeth Ann. Industrial tourism: A conceptual and empirical analysis [online]. Victoria university, 2000 [cit. 2015-02-09]. Dostupné z: <http://vuir.vu.edu.au/343/1/343contents.pdf>. Dizertační práce.

Hallstatt. [online]. [cit. 2015-02-07]. Dostupné z: <http://www.hallstatt.net/>

Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích: Muzeum koněspřežky. [online]. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://www.muzeumcb.cz/navstivte-nas/pobocky/muzeum-konesprezky/>

Jižní Čechy a Šumava: Spolek pro popularizaci jižních Čech. [online]. [cit. 2015-02-06]. Dostupné z: <http://www.jiznicechy.org/cz/index.php?path=prir/novohory.htm>

Kraj Vysočina: Most U Lutriána, Věžnice. [online]. [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.dedictvivysociny.cz/kultura/pamatky-50/technicke-2/?id=635>

LEDNICKÝ, Václav a STEFANOVOVÁ. Moravskoslezský kraj: Kraj technických atraktivit. In: [online]. 2010 [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/assets/cr/10-lednický.ppt

Linz: Linec a Dunaj se prolínají. [online]. [cit. 2015-02-07]. Dostupné z: <http://www.linz.at/cesky/147.asp>

Muzea tří regionů: Jihočeský kraj, Horní Rakousko, Dolní Bavorsko. [online]. [cit. 2015-02-07]. Dostupné z: <http://muzea-tri-regionu.prachenskemuzeum.cz/museum/default/143>

Nationalpark Bayerischer Wald. [online]. [cit. 2015-03-21]. Dostupné z: <http://www.nationalpark-bayerischer-wald.de/nationalpark/index.htm>

Nationalpark Kalkapen region. [online]. [cit. 2015-03-04]. Dostupné z: <http://www.nationalparkregion.com/nationalparks/nationalpark-kalkalpen.html>

Naturpark Oberpfälzer Wald. [online]. [cit. 2015-03-21]. Dostupné z: <http://naturparkland.de/2/service/o-nas/prirodni-park-severni-hornofalcky-les/>

Norimbrek.info: Řezno - Regensburg. [online]. [cit. 2015-03-04]. Dostupné z: <http://www.norimberk.info/rezno-regensburg>

Novohradské hory. [online]. [cit. 2015-02-06]. Dostupné z: <http://www.novohradky.info/>

Passau: Die drei Flüsse Stadt. [online]. [cit. 2015-04-21]. Dostupné z: <https://www.passau.de/>

Pivovar filmových Postřižín. [online]. [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.pivovar-dalesice.cz/historie-pivovaru/>

Rakousko přijďte a ožijte: St. Pölten. [online]. [cit. 2015-04-21]. Dostupné z: <http://www.austria.info/cz/umeni-a-kultura/st-poelten-1256911.html>

Ředitelství silnic a dálnic ČR: Pátevní síť silnic a dálnic v ČR. [online]. [cit. 2015-04-09]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/91E27C9A198FA561C1257CE80035F656/\\$file/RSD-paterni-sit-silnic-a-dalnic-v-cr.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/91E27C9A198FA561C1257CE80035F656/$file/RSD-paterni-sit-silnic-a-dalnic-v-cr.pdf)

Sklárna Annín. [online]. [cit. 2015-04-09]. Dostupné z: <http://www.annin-glass.cz/historie>

Správa CHKO: Český les. [online]. [cit. 2015-02-04]. Dostupné z: <http://ceskyles.ochranaprirody.cz/>

Stadt Landshut: Kultur. [online]. [cit. 2015-04-07]. Dostupné z: <http://www.landshut.de/portal/kultur.html>

Šumavainfo. [online]. [cit. 2015-02-04]. Dostupné z: <http://www.sumavainfo.cz/Uvodni-stranka>

TOMÍŠKOVÁ, Marie. Průmyslové dědictví a cestovní ruch. Ministerstvo pro místní rozvoj: Ústav územního rozvoje[online]. 2011, XIV, č. 3, s. 28-32 [cit. 2014-11-26]. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2011-03/05_prumyslove.pdf

Ústav územního rozvoje: Cestovní ruch a kulturní dědictví. [online]. [cit. 2015-02-15]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2881>

Volary: Obecní pec Lenora – veřejné pečení 2014. [online]. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://volary.eu/obecni-pec-lenora-verejne-peceni>

Weitra: Servus in der Kuenringerstadt. [online]. [cit. 2015-02-08]. Dostupné z: <http://www.weitra.gv.at/>

Zámek Velké Meziříčí. [online]. [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://pruvodce.com/velkemezirici/>

13.3 Elektronické články

KOTALOVÁ, Kateřina. Brána do oceláren: kanceláře Voestalpine. ASB: odborný stavební portál [online]. 2013 [cit. 2015-02-07]. Dostupné z: <http://www.asb-portal.cz/architektura/stavby-a-budovy/administrativni-budovy/brana-do-ocelaren-kancelare-voestalpine>

LAUDIN, Radek. Dálniční most připomíná stavbu D1. Je na dohled od nejvyššího mostu. Idnes.cz: Jihlava a Vysočina. 2013. Dostupné z: http://jihlava.idnes.cz/dalnicni-muzeum-velke-mezirici-dmu-jihlava-zpravy.aspx?c=A130503_142122_jihlava-zpravy_mkk

MILOTA, Lukáš. Slavná šumavská sklárna v Anníně sice skončila, na tradici však navazují brusiči o kilometr dál. Český rozhlas [online]. 2013 [cit. 2015-04-09]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/_zprava/1163411

LEPEŠOVÁ, Zdeňka. Česko čeká na průmyslové turisty. Prvním cílem je Plzeňský Prazdroj. Hospodářské noviny: ihned. 2008. Dostupné z: <http://life.ihned.cz/c1-25446080-cesko-ceka-na-prumyslove-turisty-prvnim-cilem-je-plzensky-prazdroj>

VESELÁ, Dana. Kulturní fabrika Světovar definitivně končí, archiv bude. Plzeňský deník [online]. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: http://plzensky.denik.cz/zpravy_region/kulturni-fabrika-svetovar-definitivne-konci-archiv-bude-20141212.html

14 Seznam příloh

Příloha A – Mapa vymezení Evropského regionu Dunaj-Vltava

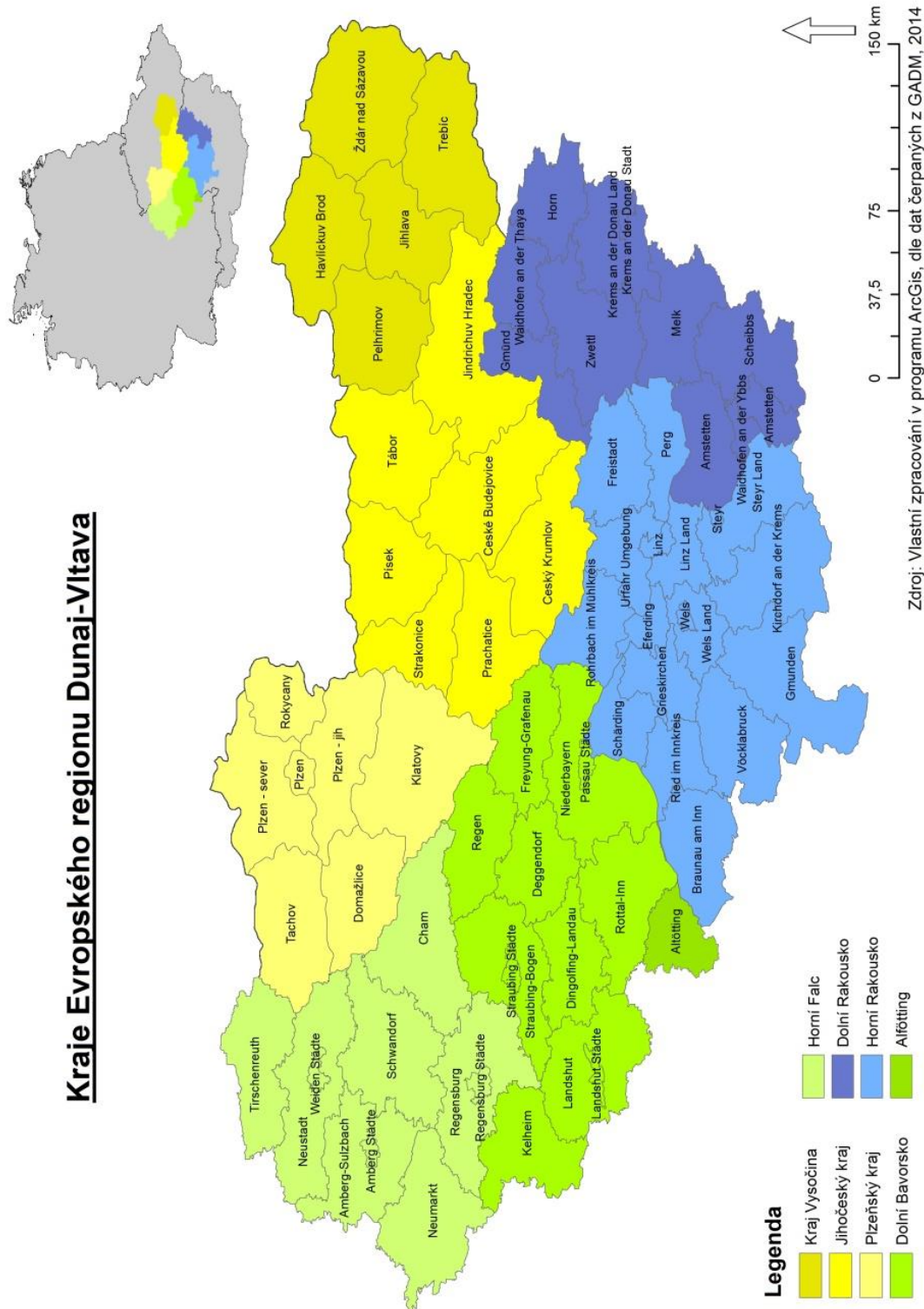
Příloha B – Mapa euroregionů na území Evropského regionu Dunaj-Vltava

Příloha C – Obrázek budovy expozice v areálu podniku voestalpine Stahlwelt v Linci

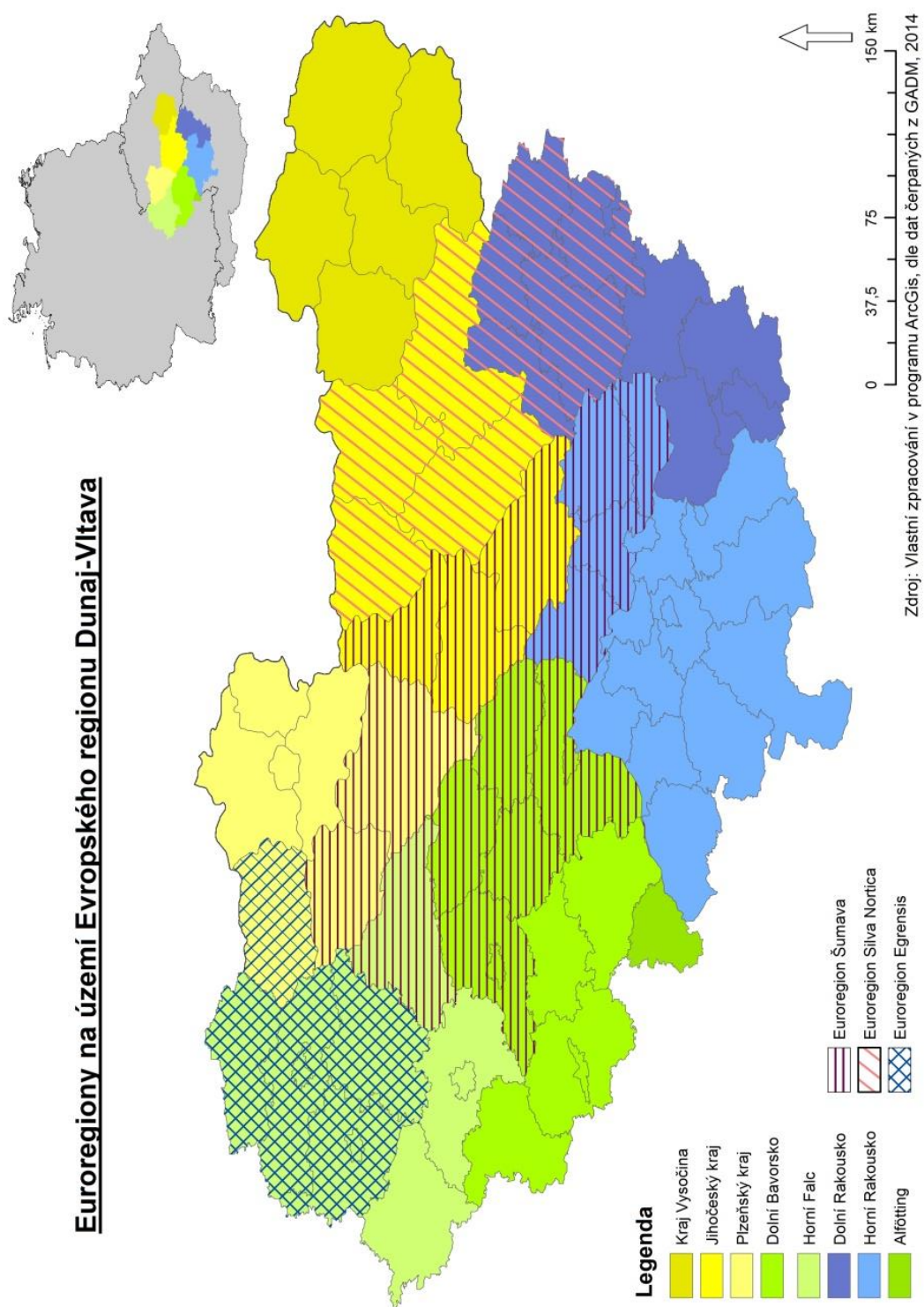
Příloha D - Schlossmuseum v Linci

Příloha E – Dotazník, kterým byli osloveni starostové vybraných obcí

Příloha A – Mapa vymezení Evropského regionu Dunaj-Vltava



Příloha B – Mapa euroregionů na území Evropského regionu Dunaj-Vltava



Příloha C – Obrázek budovy expozice v areálu podniku voestalpine Stahlwelt v Linci



Zdroj: Linz.at, 2015

Příloha D - Schlossmuseum v Linci



Zdroj: Linz.at, 2015

Vaše obec součástí Evropského regionu Dunaj-Vltava

Vážená paní starostko/Vážený pane starosto,

věnujte mi prosím několik minut svého času a vyplňte následující dotazník, který bude velkým přínosem pro vytvoření bakalářské práce, která se zabývá rozvojem industriálního cestovního ruchu na české straně Evropského regionu Dunaj-Vltava.

Kolik obyvatel žije ve Vaší obci?

Víte, že Váš kraj je součástí Evropského regionu Dunaj-Vltava?

ANO NE

Je Vaše obec nějak konkrétně zapojena do projektu v rámci Evropského regionu Dunaj-Vltava? Pokud ANO, stručně popište jak.

ANO

NE

Jak?

Jaké máte představy nebo jaký přínos očekáváte pro Vaši obec od projektu Evropský region Dunaj-Vltava? Prosím popište.

Jsou ve Vaší obci a okolí vyhledávány industriální a technické památky?

ANO NE Nevím

Je industriální cestovní ruch přínosný pro Vaši obec? Pokud ANO, jak.

- ANO
 NE
 Jak?

Je podle Vás důležité chránit industriální a technické památky ve Vašem okolí? Pokud ANO, stručně popište proč.

- ANO
 NE
 Nejsem si jist(á)/ý
 Proč?

Podporujete zapojení industriálních a technických památek do rozvoje cestovního ruchu? Pokud ANO, jak nebo čím?

- ANO
 NE
 Jak, čím?

Využíváte nebo plánujete využít industriální stavb(u)/y, které chátrají a nikdo se o ně nestará? Pokud ANO, jakou stavbu a k jakým účelům.

- ANO
 NE
 Nemáme možnost takového využití
 Jakou stavbu a jak využíváte?

Děkuji Vám za vyplnění mého dotazníku. Gabriela Koubová (ZČU, 2014)

Abstrakt

KOUBOVÁ, Gabriela. *Rozvoj industriálního cestovního ruchu na české straně Evropského regionu Dunaj-Vltava*. Bakalářská práce. Plzeň: Fakulta ekonomická ZČU v Plzni, 65 s., 2015

Klíčová slova: Evropský region Dunaj-Vltava, industriální památka, cestovní ruch

Předložená práce je zaměřena na rozvoj industriálního cestovního ruchu na české straně Evropského regionu Dunaj-Vltava. V první části se práce zabývá vymezením a charakteristikou Evropského regionu Dunaj-Vltava. Následuje analýza strategických dokumentů, kde jsou rozebrány cíle, kterých chce ERDV dosáhnout. Druhá část této práce je věnována industriálním památkám a cestovnímu ruchu s ním spojeným. Nejprve je v této části čtenář seznámen s pojmy industriální památka, industriální cestovní ruch, spolu s pohledem na historický vývoj tohoto typu cestovního ruchu. Poslední část je rozdělena do tří kapitol podle českých krajů, které jsou součástí ERDV. V obsahu těchto kapitol je vyhodnocené dotazníkové šetření, které proběhlo mezi vybranými starosty již zmíněných krajů. V samém závěru práce jsou shrnuty předpoklady, které mají vliv na rozvoj industriálního cestovního ruchu.

Abstract

KOUBOVÁ, Gabriela. *Development of the industrial tourism in the Czech part of the European region Danube-Vltava*. Bachelor thesis. Pilsen: Faculty of Economics, University of West Bohemia in Pilsen, 65 p., 2015

Key words: The European region Dunaj-Vltava, industrial heritage, tourism

This bachelor thesis is focused on the development of the industrial tourism in the czech side of European region Dunaj-Vltava.

The first part of this thesis is concerned about definition and characterization of European region Dunaj-Vltava. This part is followed by analyse of strategic documents where is described the main goals which ERDV wants to achieve. The second part is dedicated to industrial heritage and tourism connected with it. In the first place the reader is introduced into the terms of industrial heritage, industrial tourism along with the insight of the historical development of this kind of travel movement. The last part is divided by czech regions, which are part of the ERDV, into the three chapters. This chapters including the questionnaire survey among mayors of the regions mentioned above. The last part of the thesis are summarized the conditions what affects the development of the industrial tourism.